

Nieuwpoort heeft nieuw schip

Vloot
kleiner
dan ooit



Reders ruziën: niet mooi, wel meedogenloos



De Zeebrugse vismijn in 1909.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, matrozen, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 73 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad.

Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

26 beëindigingsaanvragen ingediend

Tien uitstapregelingen goedgekeurd

Vrijgekomen quota verdeeld onder overgebleven vaartuigen

De vraag stelt zich niet langer of de overheid vasthoudt aan het (overigens al lang verlaten) minimum vitalis of kiest voor een kleinere vloot van zogezegd competitieve vaartuigen. Het herstructureringsplan met sloopregeling voorziet in het wegsaneren van vlootcapaciteit om de rentabiliteit van de overblijvende vaartuigen te verhogen. De kosten voor de bedrijfsbeëindiging worden voor de helft door de lidstaat en de andere helft door Europa gedragen. Vlaams Minister-president Yves Leterme maakte zich even sterk dat Europa 70 procent zou bijleggen, maar daar hebben we nadien niets meer over gehoord.

Ook het begrip minimum vitalis is uit het sectorieel vocabularium verdwenen. Het begrip verwees naar de ondergrens van de leefbaarheid van de sector toen het aantal vissersvaartuigen in 1993 tot 182 was gedaald.

Waar staan we vandaag? De Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen telde begin dit jaar nog 115 eenheden (62.014 kW, 22.236 brutoton).

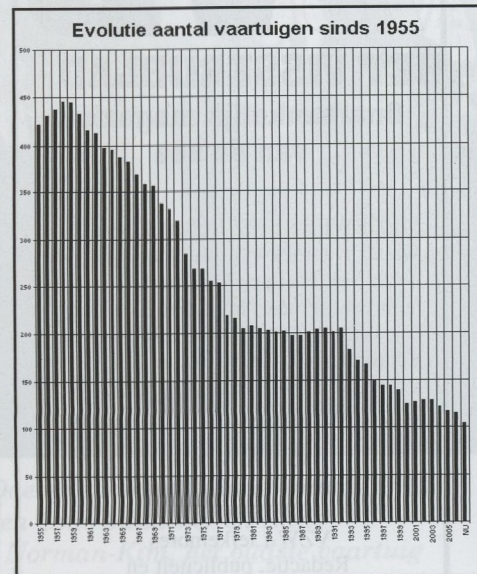
Ondertussen zijn daarvan al drie vaartuigen geschrapt, is één schip gezonken en zijn drie rederijen failliet. Onze visserijvloot bestaat nog slechts uit een honderdtal vaartuigen, waarvan nog enkele inactief zijn.

Tweede sloopregeling
Yves Leterme gaf vorig jaar al te kennen dat hij voorstander is van structurele maatregelen, liever dan (gesubsidieerde) stilligregelingen die zich ieder jaar kunnen herhalen. Op vraag van de sector werd in overleg met de administratie een nieuwe uitstapregeling uitgewerkt met als doelstelling nog eens tien vaartuigen uit de vaart te nemen. Twee jaar geleden werd op die manier ook al eens vier vaartuigen (Z.321,

O.533, N.706 en N.723) geliquideerd.

De nieuwe vrijwillige uitstapregeling van de Vlaamse regering kreeg een zeer ruime respons. De rederijen dienden 26 offertes in om hun vaartuig uit de visserij weg te trekken. Voor het klein vlootsegment werden 8 aanvragen ontvangen en drie weerhouden. Eigenaars van grote vaartuigen dienden 18 aanvragen in waarvan er 7 op goedkeuring mochten rekenen. Dat komt neer op de sanering van tien vaartuigen. Meer was niet mogelijk omdat het bedrag aan slooppremies geplafonneerd was op acht miljoen euro.

De vaartuigen die kortelings uit de vloot verdwijnen zijn de O.225 Norman Kim, N.501 Asterias en de grote boomkorvaartuigen Z.90 Oosthinder, Z.91 Noordhinder, Z.92 Yentl, Z.99 Terra Nova en Z.185 Emerald Star. Daarnaast



werden ook de offertes van de curatoren van de Z.54 De Bounty, Z.200 Wagram en Z.470 Odin ingewilligd. De tien vaartuigen zorgen voor een capaciteitsvermindering van 6.991 kW en 2.535 brutoton.

Om voor sanering in aanmerking

De vaartuigen die weggesaneerd worden

Groot vlootsegment:

Z.54 De Bounty	Rederij De Bounty BVBA (failliet 04.08.05), 8301 Knokke-Heist (bouwjaar 1993, 37,87 m., 385 bt, 795 kW)
Z.90 Oosthinder	Rederij De Noordhinder BVBA, 8301 Knokke-Heist (bouwjaar 1983, 37,88 m., 311 bt, 953 kW)
Z.91 Noordhinder	Rederij De Noordhinder BVBA, 8301 Knokke-Heist (bouwjaar 1985, 37,88 m., 311 bt, 957 kW)
Z.92 Yentl	Rederij Long Ships BVBA, 8370 Blankenberge (bouwjaar 1980, 34,54 m., 286 bt, 883 kW)
Z.99 Terra Nova	Terra Nova BVBA, 8380 Zeebrugge (bouwjaar 1991, 40,57 m., 462 bt, 957 kW)
Z.185 Emerald Star	Rederij NV Shamrock, 8301 Knokke-Heist (bouwjaar 1983, 36,92 m., 296 bt, 882 kW)
Z.200 Wagram	Rederij Brandon Start BVBA (failliet 20.02.06), 8300 Knokke-Heist (bouwjaar 1990, 33,08 m., 249 bt, 750 kW)

Klein vlootsegment:

O.225 Norman Kim	F. Daems-E. Lingier, 8450 Bredene (bouwjaar 1957 (hout), 20,60 m., 55 bt, 184 kW)
Z.470 Odin	Gebr. Rammeloo BVBA (failliet 25.08.05), 8300 Knokke-Heist (bouwjaar 1988, 23,82 m., 82 bt, 221 kW)
N.501 Asterias	Zee-Adelt BVBA, 8620 Nieuwpoort (bouwjaar 1988, 23,97 m., 98 bt, 221 kW)

COLOFON

HVB 73

HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine
van de zee**

MEDEWERKERS: Robert Coelus,
Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De
Zetduivel, Philippe Godfroid, L.A. Ing-
helbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing
(†), Willem Lanzsweert, L.K. Merate,
Edmond Volk, Guido Walters (redactie;
te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of
GSM 0496-266 873.).

V.u.: A. Vanhee
Brusselstraat 12, Bredene

UITGEVERIJ:

VZW Liefkemores.
Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

HVB,

Brusselstraat 12,
8450 Bredene

Pas op: geen fax meer!

E-mail:

het.visserijblad@telenet.be

ISSN: 0776-6912

Omslagfoto Guido Walters

Losse nummers: 2,50 euro

Abonnementen!

* **Jaarabonnement België** (12 opeenvol-
gende nummers startend vanaf de beta-
ling) door overschrijving van 29,75
euro op rekening
384-0596581-18 van
Het Visserijblad,
met vermelding abo HVB.

* **Jaarabonnement Nederland** (12 ope-
envolgende nummers startend vanaf
de betaling) door storting van 51,29
euro op nummer 64.14.29.592 t.n.v.
vzw Liefkemores [Fortis Bank Neder-
land, Lange Wolstraat 10-12 te 4524
CA Sluis (NL)] Vermelding: abo HVB.

**Laat u niet
(vis)kisten
Neem een
abonnement**

te komen moesten de reders zelf een prijsofferte indienen waaruit de laagste biedingen weerhouden werden. De vaartuigen moesten minstens tien jaar oud zijn. Indien ze niet ouder zijn dan 25 jaar kunnen de schepen nog een niet-commerciële bestemming krijgen buiten de visserij. Ouder dan 25 jaar maakt sloop verplicht. De vaartuigen vertegenwoordigen ongeveer tien procent van de vlootcapaciteit, waarmee de doelstelling van de beëindigingsactie gerealiseerd is. De vrijgekomen vangstquota worden verdeeld over de resterende vaartuigen. De totale kostprijs van de saneringsoperatie bedraagt 7.872.000 euro. Dat komt neer op 3.105 euro (ca 125.000 frank) per brutoton. Het ligt misschien voor de hand dat de uitslag niet iedereen gelukkig stemt. Het feit dat failliete rederij op een slooppremie kunnen rekenen viel bij sommige kandidaat-slopers die uit de boot vielen niet in goede aarde. “Mogelijks wil de Vlaamse overheid op die manier een staatswaarborg recupereren”, reageerde een misnoegde reder. (gw)

Welke vaartuigen verdwijnen echt?

Het is helemaal niet zeker dat alle geselecteerde vaartuigen voor de sloopactie 2006 ook echt uit de vaart genomen worden. Er is namelijk uit diverse hoeken interesse om een aantal vaartuigen toch in de vaart te houden. Het is best mogelijk dat enkele eigenaars beslissen hun offerte in te trekken. Dan komen de volgende aanvragers in aanmerking voor de uitstapregeling.

De realiteit is dat geïnteresseerden nu de kans hebben om een goed onderhouden vaartuig van vijftien of zelfs twintig jaar oud tegen een zeer schappelijke prijs aan te kopen. Wanneer de afkoopsom die geboden wordt boven de slooppremie ligt wordt voor bepaalde vaartuigen amper een derde van de oorspronkelijke kostprijs betaald. De komende weken komt er wellicht meer duidelijkheid over de identiteit van de kandidaat-kopers.

Florent en Erna Daems-Lingier zien sloop niet zitten

“O.225 is een familiestuk”

Tot 5 oktober 2004 leefden reder Florent Daems en echtgenote Erna Lingier uit Bredene, eigenaars van het houten vissersvaartuig O.225 Norman Kim, in de overtuiging dat ze ermee konden ophouden. Op 3 augustus waren de offertes van de vorige saneringsronde geopend en ze hadden officieus vernomen dat ze als derde uit de bus kwamen. Dat was het beste nieuws dat ze konden verwachten. Florent wilde er al langer mee ophouden omdat de garnaalvisserij fysiek te zwaar voor hem werd. Ook zijn zoon Norman, zestien jaar vaargezel van zijn vader, zag het niet meer zitten in de kustvisserij en had zopas een nieuwe job gevonden. De euforie was echter van korte duur. Twee maanden na de opening van de offertes viel de brief

in de bus dat de O.225 niet voor een sloopvergunning in aanmerking kwamen. Het blijft een eigenaardig verhaal waarover wij nooit een plausibele uitleg te horen kregen.

Bij de volgende saneringsronde werd in de voorwaarden opgenomen dat vaartuigen (terwijl het eigenlijk om slechts één vaartuig ging) die de vorige keer uit de boot vielen voorrang kregen. De O.225 zou er dus zeker bij zijn. Even voordat Yves Leterme het lijstje van de voor sloping in aanmerking komende vaartuigen bekend maakte (dat gebeurde in de rand van een persconferentie over de toekomst van de luchthaven in Oostende, op 2 juni) werd het echtpaar Daems door een kabinetsmedewerker nog even gebeld met de melding dat voor

hen alles in orde was.

"We verlangden inderdaad twee jaar geleden al om van een uitstapmogelijkheid te kunnen genieten. Door omstandigheden waarover nog steeds geen duidelijkheid bestaat werd Florent echter verplicht om het schip verder te voeren. Na een arbeidsongeval was het werk aan boord voor hem eigenlijk te zwaar. Daarom waren we zo ontgoocheld dat we toen buiten de sloopregeling vielen", vertelt Erna Lingier.

Reder Florent Daems heeft 44 jaar kustvisserij achter de rug. Uitgerekend met het oudste vaartuig van de vloot. Oorspronkelijk gebouwd voor de bordenvisserij in 1957 op de scheepswerf August Loy aan de Nieuwe Werfkaai in Oostende liep het van stapel als O.225 Siol met een Deutz-motor van 137 pk voor Oostendenaar Emile Marteel.

"Florents vader Isidoor kocht het houten vaartuig in 1963 en doopte het om tot O.225 Jan-Florent. Uiteindelijk kwam het in onze handen. Wij gaven het de naam van onze twee jongste kinderen Norman en Kim. Het is dus een familiestuk dat wij met pijn in het hart naar de sloperij zien vertrekken. Ik hoop dat het niet zover komt", zegt Erna Lingier die blijkbaar nog in een andere oplossing gelooft.

Het redersechtpaar beleeft momenteel zijn laatste weken in de visserij. Schipper Florent gaat vermoedelijk nog door met zijn bemanningsleden Gino Vanacker en Eddy Boussemaere tot eind deze maand. Dan gaat het vaartuig definitief aan de kant. (gw)



Foto boven. Het rederspaar Florent Daems en Erna Lingier van de O.225 Norman-Kim en hun bemanningsleden Gino Vanacker en Eddy Boussemaere. Foto onder. De O.225 Norman-Kim, het oudste vaartuig van de vloot, houdt er deze maand mee op. (foto's gw)



SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73

E-mail: info@shipyard-lowyck.com
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

O.148 Snipe nu oudste vaartuig van de vloot

Door het wegvallen van de O.225 Norman-Kim (1957) wordt de O.148 Snipe (zie foto, bouwjaar 1958) het oudste vaartuig van de vloot. Samen met de O.116 Caroline (1961) zijn dat de laatste twee houten schepen van de kustvissersvloot.

De vloot telt verder nog verschillende vaartuigen die meer dan veertig jaar oud zijn:

Z.582 Asannat (1961), 221 kW
 Z.55 Goede Hoop (1962), 221 kW
 O.20 Mietje (1963), 216 kW
 O.62 Dini (1963), 221 kW
 O.191 Natacha (1963), 221 kW
 N.88 Nova Cura (1963), 218 kW
 O.2 Nancy (1964), 213 kW
 O.100 Emilie (1964), 176 kW
 O.536 Zeevalk (1965), 166 kW
 Ouder dan 30 jaar
 O.29 Broodwinner (1967), 221 kW
 O.101 Benny (1967), 184 kW
 Z.8 Aquarius (1967), 220 kW
 O.152 Aran (1968), 176 kW
 O.700 Bi-Ti-Si (1968), 176 kW
 Z.279 Ramblers (1969), 221 kW
 O.190 Renilde (1970), 221 kW
 Z.126 Sophie (1970), 441 kW
 Z.583 Angelina (1970), 552 kW
 O.14 De Zeemeeuw (1973), 662 kW
 Z.16 Kon-Tiki II (1973), 662 kW
 Z.183 Christopher (1973), 552 kW
 Z.196 Zeeduivel (1973), 552 kW
 Z.19 Sonja (1974), 515 kW
 O.15 Zilvermeeuw (1975), 883 kW
 O.33 Marbi (1976), 882 kW



VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
 Scheepstransport
 Spoortransport
 Luchttransport



van Noord- tot Zuid Europa
 ferrydiensten over het Kanaal
 op internationaal net
 met de nabije luchthaven

YOUR GATEWAY TO EUROPE

EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:

gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuiskopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82

e-mail : info@vismijnoostende.be

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Nieuwpoort moest 19 jaar wachten op nieuw vaartuig

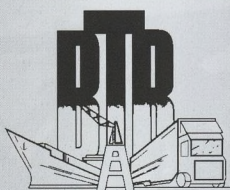
Nieuwe N.86 Surcouf gedoopt

Negentien jaar geleden werd voor het laatst een nieuw vissersvaartuig gedoopt in Nieuwpoort. Het ging om de catamaran N.95 Jonas II die op 4 augustus 1987 van visserij-aalmoezenier Jan Corneillie de zegen kreeg en het ondertussen nog steeds goed doet. Tijdens

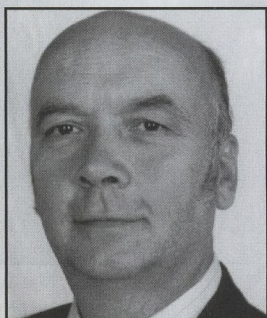
ZEEVISSERS - VISBEWERKERS -
HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN

EN BINNENSCHIPPERS
VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor

Federaal secretaris
zeeverij

Jules Pourquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059 55 60 85

Fax: 059 70 51 33

E-mail:

Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:

gewestelijk secretaris

0476 23 40 28

Heiststraat 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be

het Pinksterweekend stond weer een doop op het programma. De inzegening van de nieuwe N.86 Surcouf zou wel eens de geschiedenis kunnen ingaan als de laatste doopplechtigheid in de Nieuwpoortse vissershaven. De N.86 Surcouf van Charles en Rudy Beuckels had er juist drie vruchtbare nachten garnaalvisserij opzitten toen het vaartuig aan de kant lag voor de doop. De vangsten en de opbrengst waren veelbelovend, maar als ervaren visser beseft Charles Beuckels best dat het ook wel eens andersom kan zijn. Het was toch een veelbelovende start. Het was druk aan de Nieuwpoortse kaai op Pinkstermaandag. De vissersmis in de veilhal was afgelopen en iedereen wilde de doop van het Nieuwpoortse vlaggeschip van nabij meemaken. De plechtigheid verliep in alle eenvoud. Het dek van het garnaalvaartuig was voorbehouden voor de familie

Beuckels en Frank Jungblut die enkele dagen eerder het peterschap verwierf. Het stadsbestuur, genodigden en toeschouwers volgden van op de kant het ritueel van aalmoezenier Dirk Demaeght en het heien van de paasnagels in de scheepsvloer. Na afloop van de plechtigheid werd de familie Beuckels en 'Garnaalkoningen' Charles en Rudy overstelp met felicitaties omdat ze in deze moeilijke tijd nog een dergelijke investering aandurfd. Het hele weekend was het nieuwe vaartuig de blikvanger aan de kaai. De 18 meter lange knikspantkotter (breedte 5,5 m., holte 2,2 m.) werd gebouwd naar een ontwerp van scheepsbouwkundig bureau Herman Jansen uit Monnickendam door de Nederlandse scheepswerf Welgelegen in Lauwersoog op een uit Polen ingevoerd casco. De N.86 heeft een Cummins-motor van 300 pk (bij 1.800 toeren) aan boord, geleverd door de



Notabelen en genodigden volgden de doopplechtigheid van op de kaai.

Werkhuizen Ketels in Gent. Die motor is aangesloten op een Luytschroef in een straalbuis Van der Giessen van 1.410 mm met

binnenzijde in roestvrij staal. Het vaartuig beschikt over een generatorset, vangstverwerkingsappa-

ratuur van Wisse Kramer en moderne vis-, communicatie en navigatie-instrumenten.

(tekst & foto's gw)

Eerste verkoop N.86 Surcouf



Enkele dagen na de aankomst van de nieuwe N.86 Surcouf bracht de Nieuwpoortse nieuwkomer zijn eerste vangst op de veiling. Na een nachtje vissen bij zwaar weer werd 700 kg garnaal aangevoerd. Het eerste lot, een partij van 5 kg gram garnalen werd verkocht voor het peterschap. Vishandel Birger uit Nieuwpoort telde 208,37 euro per kilogram neer. Een cheque met netto-opbrengst van de eerste verkoop, 1.014 euro, werd overhandigd aan een delegatie van het K.W. Ibis.

GARDEC

VJ n.v.

Tel. 050 54 45 41
Fax 050 54 58 37

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

SDS n.v.

Tel. 050 54 51 78
Fax 050 55 03 67

Leveren, plaatsen en herstelling van:
alle dieselmotoren
keerkoppelingen, pompen, compressoren e.a.
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk



Bureel - Werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge

GSM 0477 / 41 20 93

24 u / 24 u.

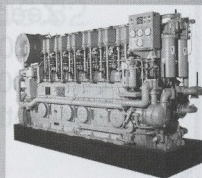




Foto boven. Reder Charles Beuckels met zoon Rudy, kleinzoon en bemanningslid Sadik Smagge
Foto hiernaast. Na de plechtigheid was er tijd voor een familiefoto.

N.V. HOSTYN

De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende -

Tel.: 059 / 32 31 80 - Fax: 059 / 32 47 28

Oude N.86
Surcouf wordt
toeristische
attractie

Het stadsbestuur van Nieuwpoort heeft de oude en kleinere N.86 Surcouf aangekocht. Het garnaalvaartuig krijgt een stek langs de havengeul waar het een toeristische blikvanger wordt. Het is nog niet helemaal duidelijk hoe de opstelling zal gebeuren. Evenmin staat vast of het vaartuig ook voor het publiek toegankelijk zal zijn. In dat geval zou het schip een aantal aanpassingen moeten ondergaan en mogelijks een opening in de flank krijgen om een vlotte doorstroming van de bezoekers mogelijk te maken. De eerste N.86 is 14,5 meter lang en werd in 1986 gebouwd op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp als Z.86 Surcouf voor een Heistse reder. Charles Beuckels nam het vaartuig eind 1992 over. (gw)

Nieuwpoort huldigt trouwe aanvoerders



HET NIEUWPOORTSE STADSBE-
STUUR beseft wel waar het aan
toe is met de vissershaven.
"Indien we het bestaan van onze
vissershaven met vismijnbedrijf
niet in het gedrang willen bren-
gen moeten we kunnen beschik-
ken over een reguliere aanvoer
van verse vis met relatief gun-
stige handelsprijzen", waar-
schuwde burgemeester Roland
Crabbe in zijn gelegenheids-
toespraak aan het Vissers-
monument. Schepen voor visse-
rij André De Zaeyer sprak de
reders in dezelfde zin toe tij-
dens de jaarlijkse huldiging van
de trouwe aanvoerder. "Als
stadsbestuur kunnen we recht-
streeks via de visveiling of

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur van hoge drukspuit

300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11

onrechtstreeks via de vzw Promovis Nieuwpoort enkel in dit proces begeleiden en waar het kan proberen bijsturen. We hoeven daarom niet voortdurende de alarmklok te luiden, maar de komende jaren zullen toch doorlaggevend zijn voor de verdere ontwikkeling van de sector."

Schepen De Zaeyer zei dat het niet te ontkennen valt dat de omzet van de Nieuwpoortse visveiling jaar tot jaar achteruit gaat. "Ook dit jaar ziet het er niet schitterend uit. Daarom mijn warme oproep tot iedereen die bekommerd is om de Nieuwpoortse visserij om eendrachtig het nodige te doen zodat we de vissershaven in stand kunnen houden. Daarom is het van belang dat we aanvoer en vraag op elkaar afstemmen", gaf hij de de Nieuwpoortse visserijgemeenschap als boodschap mee.

Iedereen laureaat

De regelmatige aanvoerders in de Nieuwpoortse zijn op één hand te

tellen. Het zijn de N.58 *Pascin*, N.79 *Thorn*, N.86 *Surcouf*, N.93 *Aalscholver* en N.95 *Jonas II*. De eigenaars van de vijf vaartuigen werden dan ook zonder onderscheid bij de hulde betrokken. De N.95 *Jonas II* van Luc Louwagie en Gerrit Vanderbeken realiseerde vorig jaar met de aanvoer van met de lijn gevangen zeebaars de hoogste besomming. Walter 'T Jaeckx en Roland Vanhoutte zorgden met de N.58 *Pascin* voor het hoogste aanvoergewicht. Gilbert en Jan Desaevers van de

N.93 *Aalscholver* werden gehuldigd als grootste aanvoerder van tong. Ronny en Sam Zwertvaegher vielen in de prijzen als grootste garnaalaanvoerder. Charles en Rudy Beuckels werden met een scheepsmodel bedacht als regelmatigste bevoorraders van de Nieuwpoortse vismijn. Bij de kopers ging de eer naar gewezen reder Maurice Lambrecht die als uitbater van Vishandel *De Zeester* in Gistel de grootste beste garnaalkoper in Nieuwpoort is. (tekst en foto's gw)



Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

De vismijnen van Vlissingen en Breskens zijn per 1 januari 2005 gefuseerd. Een sterke combinatie om U optimaal van dienst te kunnen zijn.



ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,

fax: (+31) 117 382 303

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

F. Lokerse privé tel (+31) 117 380 685 of (+31) 651 314 190

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene.

E-mail gaat naar het.visserijblad@telenet.be. Anonieme brieven gaan de prullenmand in. De redactie behoudt zich het recht voor de brieven in te korten en te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

De schapen

Met zijn editoriaal in het Informatieblad van de Rederscentrale ('Veel geblaat en weinig wol') geeft de heer Luc Corbisier, directeur van de Rederscentrale (RC), voor en door de reders betaald en tewerkgesteld, zich eindelijk bloot: als een wolf in schaapsvacht! Mensen die niet meer akkoord gaan met het (wan)beleid van de laatste maanden — onder hen een aantal bestuurders en vele leden van de RC — beschouwt hij blijkbaar als de domme schapen die veel blaten maar geen wol geven. (Ook alle niet leden horen daar bij en zo zijn er al heel wat) Hij heeft in zelfgenoegzaamheid gepubliceerd en via het officiële bulletin zijn mening geuit in het informatieblad van de RC. Dat 'magazine' ligt nu ter inzage bij veel instanties.

Hij lijkt jammer genoeg te laf om namen te noemen. Eigenaardig. Hij schrijft iets in de zin van dat de tijd van de postzegel voorbij is, dat er wordt gedagvaard in rechte... Dat kan bijna niet anders of hij heeft het over mijzelf, nochtans... Vorig jaar verzette de heer Corbisier zich niet tegen de bedenkelijke manier waarop ik werd 'weggewerkt'. Misschien werkte hij zelfs mee aan de op chantage lijkende praktijken om mij buiten de RC en andere beleidsorganen te krijgen.

Ik stuurde, om een verklaring te krijgen, diverse mails, dringende vragen om uitleg en kreeg... geen antwoord. Op 8 september en op 9 september 2005 stuurde ik telkens een aangetekende brief, en, u raadt het al, geen antwoord... Op 23 september 2005 stuurde

ik terug een aangetekende brief en raad nog eens...? Geen antwoord. Op 1 december een laatste aangetekende brief, moet het nog gezegd of geschreven worden? Geld en postzegelverspilling...

Bij SDVO en het Zeevisserijfonds? Zelfde scenario... Het zit in werkelijkheid zo: of je zet een advocaat aan het werk, of je krijgt geen antwoord. Hem/hen zal het worst wezen. Zij gebruiken gewoon het geld van de sector, niet uit eigen zak en toch genoeg. Dat terwijl de sector naar de haaien gaat...

Na een dreigende e-mail (6 oktober 2005) van de heer Ivan Victor, vakbondsmansman en voorzitter van SDVO — iemand waarmee de heer Corbisier het wellicht goed kan vinden — stuurde ik op 13 oktober 2005 een aangetekende brief naar het Paritair Comité voor de Zeevisserij met de vraag om als werkgever gehoord te worden. Geen antwoord. Omdat teveel van mijn collega's zich omwille van wat beloofde centen (die ze broodnodig hebben) lieten ompraten, liet ik de zaak uiteindelijk rusten. Bij de Vlaamse Visserij Coöperatie ('VVC equipment') bood ik aan een stap opzij te zetten om in het kielzog van de 'het-ze' tegen mijn persoon het bloeiende bedrijf van de reders geen schade te berokkenen. Dat ontslag werd niet aanvaard.

Straffer, schaamteloos: Een paar maanden later smeekte De RC bij VVC Equipment om het Informatieblad van de RC te sponsoren. VVC Equipment zegde toe, verlangde geen return, vroeg enkel een wat meer constructieve houding van de RC tegenover de 'winkel' van de reders. Ikzelf gaf als gevolmachtigd bestuurder bij de VVC gunstig advies omwille van de lieve vrede. Het ging volgens mij met de onderlinge verstandhouding al slecht genoeg. VVC Equipment betaalde $\approx$ 1500 om de adhterkant van het inhoudsloze informatieblad van de Rederscentrale op te vullen. VVC Equipment, waar ik zelf nog steeds gevolmachtigd bestuurder ben, ligt al enkele weken in de clinch met SDVO, bijgevolg ook weer met de mandatarissen van de RC.

Met onbetamelijke handelspraktijken, woordbreuk en misbruik van vertrouwen lijkt SDVO de coöperatie van de reders onderuit te willen halen. Naar har-

telust gebruik makend van het sectorgeld dat, voor zover ik het nog begriep, daarvoor niet bestemd is. SDVO onderschreef op 29 mei 2006 een lidmaatschap bij een Nederlandse coöperatie, een collega van VVC. De verbintenis werd getekend door ene Paul Van Steelant (boekhouder bij het Zeevisserijfonds, gedetacheerd naar SDVO). Nochtans staat er in de statuten van SDVO dat verbintenissen enkel mogen getekend worden door de voorzitter en de ondervoorzitter of door de voorzitter en de secretaris. SDVO zette, naar verluidt tegen betaling, leden (reders) van VVC aan het werk om netten te maken. In concurrentie met de Oostendse nettenmakerij van VVC, met in Nederland gekocht materiaal.

VVC equipment, in betere tijden mee onder mijn impuls opgericht, gesteund door de Vlaamse Gemeenschap en Europa, leed al schade en kan door dit alles nog enorme schade lijden. Mails en brieven werden niet beantwoord. Zonder het inschakelen van een advocaat geven 'ze' stevast 'niet thuis'. De RC die, zoals gezegd, 50% van de bestuursmandaten bij SDVO bekleedt, geeft aldus haar akkoord. Bij SDVO gebeurt de besluitvorming immers bij absolute meerderheid.

Luc Corbisier heeft het over de 'tanende VVV' (garnaalvisser) en haalt, al dan niet met opzet, twee zaken door elkaar. Het door slechts een paar 'verloren gelopen schapen', die bovendien de graasvlakte verlieten, totaal verkeerd begrepen redersoverleg van 20 mei jl, kwam er helemaal niet op initiatief van de VVV. Het probleem van de garnaalvisser werd op de vergadering als een van de voorbeelden aangehaald.

In werkelijkheid wilde een aantal misnoegde bestuurders van de RC, samen met een om meerdere redenen al even misnoegde Willy Versluys, een informeel overleg met de basis organiseren om af te tasten of er voldoende bereidheid was om aan de wantoestanden bij de top van de RC en de sector iets te doen. VVC wilde niet rechtstreeks betrokken zijn, maar gaf administratieve steun aan haar leden. Willy Versluys voerde samen met een bestuurder van de RC het woord. De heer Versluys is naast

Alle industriële en scheepsherstellingen

— mechaniek en plaatwerk

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

GSM Ludo (0477) 33 54 35

**BEMA
DOET
HET!**



voorzitter van de VVC ook al dertig jaar reder.

Dat dergelijk overleg de heer Corbisier en zijn kompanen niet beviel valt niet te ontkennen. De Algemeen verantwoordelijke van SDVO (Luc Mellaerts), waarmee hij toen samen in Schotland vertoefde, belde een paar dagen voor die vergadering, vanuit Schotland, naar de eigenaresse van de Zeebrugse Visveiling om... het ter beschikking stellen van de veilzaal voor het informele redersoverleg in vraag te stellen.

De garnaalvisser, initiatiefnemers van de VVV, werden door de RC gewoon in de steek gelaten. Hun project werd op 13 september vorig jaar met unanimité door de mandatarissen van SDVO afgekeurd. SDVO is zoals gezegd, 50% RC en 50 % vakbonden.

Half november, twee maanden later beloofde de RC pas steun aan de VVV te willen verdedigen, als ze de statuten van hun pas opgerichte CV zouden aanpassen. Eén zinnetje over quotabeheer was blijkbaar niet naar de zin van.... En dat terwijl de mandatarissen van de RC bij SDVO twee maanden voordien het project mee afkeurden! Als dat geen boerenbedrog is. Er zijn bovendien sterke aanwijzingen dat de RC haar invloed bij de VLAM (Vlaamse Dienst voor Agro Marketing) gebruikte om deze instelling ertoe te bewegen het project van de garnaalvisser niet te steunen. Kurt Deman, Schipper/reder, bestuurder bij de RC en vertegenwoordiger van de garnaalvisser, werd aan de deur gezet. Jaak Gabriëls, voorzitter van de RC lag nochtans destijds als voogdijminister gedeeltelijk mee aan de basis van de initiatieven voor de garnaalvisserij. Wat zijn houding en rol in deze zaak is blijft vooralsnog een vraagteken. Ook hij heeft echter een bestuursmandaat bij SDVO. De heer Corbisier, schrijver van het 'editoriaal', leverde een actieve bijdrage voor het tegenwerken van het project van de garnaalvisser. Hij heeft immers sinds mijn ontslag een bestuursmandaat (ten onrechte) waargenomen bij SDVO. Als de jonge VVV al tanend zou zijn, wat ik sterk durf te betwijfelen, ligt hij mee aan de basis, is hij mee de oorzaak. Die mensen hebben nochtans evenveel recht op steun als een ander.

Samen met een groeiend aantal collega's kon ik het na lange tijd van 'low profile' niet meer aanzien en ben ik 'uit mijn kot' gekomen'. De aanval op de VVC was de spreekwoordelijke druppel. Figuren als de heer Corbisier horen volgens mij niet langer thuis bij de leiding van de aanvoersector. De heer Corbisier is teveel uit zijn rol gevallen en herkent zijn eigen schapen niet eens. Een baan bij één werknemersvakbond zou wellicht toepasselijker zijn.

Dan die dagvaarding en 'in rechte'. Ik heb inderdaad persoonlijk en dat omwille van de grove fouten die er gebeurd zijn, SDVO voor de rechter gedaagd. De normale communicatiemiddelen zoals mails en brieven, met of

zonder postzegel, werken bij deze instelling, net zoals bij de RC blijkbaar niet. Mijn naam mag u vermelden, mijnheer Corbisier. Ik houd mij niet bezig met loze dreigementen, intimidatie of enige vorm van chantage. Ik heb veel langer en met veel meer inzet dan uw huidige voorzitter en uzelf de leiding van de RC en een groot aantal verantwoordelijkheden op mij genomen en weet best hoe de vork aan de steel zit. Ik heb lang genoeg gewaarschuwd. Iemand noemde de rondgestuurde teksten 'onzin'. Nochtans werd telkens verwezen naar en geciteerd uit verslagen, brieven, aangetekende brieven, mails enz. Die documenten bestaan echt, daar valt niet over te redetwisten, iedereen kan ze krijgen.

In zijn tekst heeft de heer Corbisier het over figuren van diverse pluimage. Als ik me niet vergis denken sommige andere 'figuren van diverse pluimage', individuen die pas enkele maanden geleden in de sector neerstreken, zich alles te kunnen permitteren en denken ze bovendien boven de wet te staan. Of ze gelijk krijgen zal de nabije toekomst uitwijzen.

De mensen die door de directeur van de reders wellicht worden geviserd zijn echter niet zomaar van 'diverse pluimage'. LC zou op zijn minst de moed mogen hebben om hun namen te noemen. Heeft hij het dan toch over mijzelf? Of is het Willy Versluys, Benoît Beernaert, Kurt Deman, Jan Ackx, Geert Luycks, Marnix Verleene? Of nog andere reders die zich bedrogen voelen? Nog andere bestuurders van de RC? Dat zijn echter allemaal mensen die veel zaken die heer Corbisier nooit zal snappen als het over visserij gaat, al bijna vergeten zijn. Wie hij in gedachten heeft laat zich raden, maar als het opposanten zijn van de directie van de RC, dan zijn dat allemaal reders of vissers die het erg moeilijk hebben maar die behoren tot de ziel van de sector. Mensen die zich bedrogen voelen. En, mijnheer Corbisier, het zijn zeker niet allemaal schapen die enkel blaten. Er ligt hier al een enorme hoop wol. Klaar om gesponnen te worden... Laat 'uw' schapen maar blaten.

Bart Schiltz

Een oproep

Varende visser, heb je vragen, heb je voorstellen, heb je ideeën, ben je misnoegd, wil je inspraak, wil je opkomen voor je rechten, wil je gehoord worden? Velen zijn de misnoegdheid beu, velen worden onmondig gehouden, velen worden niet gehoord.

Wil je als scheepsjongen, matroos, motorist of schipper, vrij van organisaties, diensten of vakbonden ongehinderd samen je problemen of vragen bespreken en een eventueel actieplan opstellen?

Geen mooipraterij, geen valse beloften, een vrije vereniging!

Wil je meewerken aan de oprichting van

het comité "V", waarbij "V" staat voor Varende Visser, voor Verenigen, voor Verzet tegen de gevestigde waarden, voor Vechten voor rechten.

Schrijf, bel of mail naar Marnix Verleene, Duinhoefelaan 17, 8450 Bredene, tel. 0496 86 47 30. E-mail: marnix.verleene@pandora.be

M. Verleene

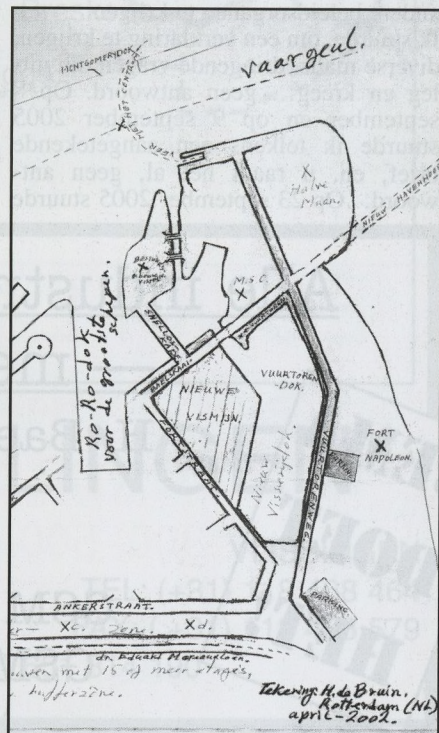
Vismijn Oostende

Zoals de lezers inmiddels wel zullen weten ben ik een Rotterdammer die zijn hart in Oostende heeft liggen. Al jaren pleit ik voor afbraak van de oude vismijn en demping van het Visserijdok ten gunste van een nieuw haventerrein voor containers. Heel blij ben ik dan ook met de artikels in HVB van 7 april 2006. Uw medewerker Guido Walters slaat daarin de spijker op de kop. Het ontbreken van een globale planning brengt de toekomst van de voorhaven, inclusief de visserij, in gevaar. En als een ferrybaas daardoor nu zou besluiten Oostende te verlaten is het echt over en uit.

De beste oplossing zou zijn het Vuurtorendok te vergroten en tussen dat dok Zuid en de Fortstraat een hypermoderne vismijn te bouwen. Men zou dan het Visserijdok kunnen dempen en langs de Kantinestraat een nieuwe insteek aanleggen voor grotere ferryboten. Vanaf het Schutsluisplein naar de Hendrik Baelskaai kan dan een dam aangelegd worden, met de mogelijkheid buiten te sluis snel vis te lossen.

Nogmaals, in het belang van de toekomst van de Voorhaven en dus van Oostende: bouw geen woningen op de Oosteroever!

H. de Bruin



Oostendse vismijn importeerde dit jaar al meer dan duizend ton buitenlandse vis

DE OOSTENDSE VISMIJN verwerkte de voorbije vijf maanden 4.492 ton vis (+16 %), waarvan 1.053 ton invoer uit het buitenland. Dat is het hoogste cijfer sinds de oprichting van AGVO. Op het zelfde tijdstip vorig jaar stond de teller op een aanvoer van 3.878 ton, waarvan 609 uit het buitenland.

De eerste vijf maanden van het jaar waren goed voor een omzet van 18,8 miljoen euro, tegenover 15 miljoen op hetzelfde tijdstip vorig jaar, een stijging met 25 procent.

Het hoge aanvoergewicht vloeit hoofdzakelijk voort uit de importactiviteiten die dit jaar bijna een kwart (23,4 %) van de totale aanvoer vertegenwoordigen.

De aanvoer van onder Belgische vlag aangelande visserijproducten steeg 'maar' met 5,2 procent. De algemene stijging van de visprijs dreef de waarde van de eigen aanvoer 19,7 procent hoger dan vorig jaar.

IJslandse vis te duur

Sinds april werd de invoer van vis uit IJsland drastisch teruggeschroefd. Door de grote instroom van buitenlandse investeringen is de IJslandse economie oververhit geraakt. De inflatie liep in april op

tot 7,6 procent. Hierdoor heeft de IJslandse kroon al 20 procent aan waarde verloren tegenover de euro. De centrale bank van IJsland heeft de rente opgetrokken tot meer dan 12 procent. Door al deze factoren is IJslandse vis dermate duur geworden dat de invoer nauwelijks nog rendement oplevert. De Oostendse vismijndirectie heeft dan ook beslist om de invoer van IJslandse vis drastisch te beperken. Hierdoor is het aanbod van buitenlandse vis op de veiling de jongste maanden op de helft teruggevallen. (gw)

Overzicht Oostende januari-mei 2003-2006

Aanvoer	Eigen aanvoer	Vreemde aanvoer	Totaal
2003	2.163 ton	130 ton (5,7 %)	2.294 ton
2004	3.253 ton	334 ton (9,3 %)	3.587 ton
2005	3.269 ton	609 ton (15,7 %)	3.878 ton
2006	3.439 ton	1.053 ton (23,4 %)	4.492 ton

Waarde	Eigen aanvoer	Vreemde aanvoer	Totaal
2003	8,53 m. ₤	0,50 m. ₤ (5,5 %)	9,02 m. ₤
2004	12,59 m. ₤	1,06 m. ₤ (7,8 %)	13,65 m. ₤
2005	13,34 m. ₤	1,69 m. ₤ (11,3 %)	15,04 m. ₤
2006	15,97 m. ₤	2,84 m. ₤ (15,1 %)	18,81 m. ₤

Promovis Nieuwpoort brengt derde nummer uit



Ter gelegenheid van de opening van het Visserij-weekend in Nieuwpoort presenteerde Promovis vzw de zijn derde brochure die bol staat met informatie over de Nieuwpoortse visserij en vishandel. Voorzitter Romeo Rau zei in zijn toelichting dat er in de media te veel onheilspellende en onjuiste informatie wordt verspreid. "Als voorzitter van een vereniging die de verse Nieuwpoortse vis promoot en zelf vishandelaar zijnde sta je tussen twee vuren als de discussie tussen de vishandelaars en reders oplaait. Objectief bekeken hebben de kust- en garnalvisserij zeker recht van klagen. Door het systeem van vraag en aanbod fluctueren de prijzen nu eenmaal. Soms zijn ze ontoereikend omdat er een grote aanvoer is. Eenmaal de massale aanvoer achterwege blijft trekt de marktprijs aan, tot grote tevredenheid van de aanvoerders. Bij zeer hoge visprijzen, denk maar aan rog die vlot vijf tot zes euro haalt op de veiling of tong die deze week net niet op dertig euro afklokte, is het

voor de vishandelaar dan weer onmogelijke nog enige marge van betekenis te realiseren omdat de consument anders afhaakt", zei de voorzitter die hiermee aangaf dat iedereen in de sector wel eens reden tot klagen heeft. Hij sprak dan ook zijn tevredenheid over de activering van de Nieuwpoortse Visserijshavencommissie waar met een open gesprek over de problematiek de lont uit het kruitvat kan gehaald worden. Hij gaf als boodschap mee dat men de sector voor iedereen leefbaar moet houden. Na de overhandiging van de eerste exemplaren van de nieuwe brochure aan burgemeester Crabbe en schepen voor visserij De Zaeyer werd de openingreceptie in gezellige sfeer afgesloten.

voor de vishandelaar dan weer onmogelijke nog enige marge van betekenis te realiseren omdat de consument anders afhaakt", zei de voorzitter die hiermee aangaf dat iedereen in de sector wel eens reden tot klagen heeft. Hij sprak dan ook zijn tevredenheid over de activering van de Nieuwpoortse Visserijshavencommissie waar met een open gesprek over de problematiek de lont uit het kruitvat kan gehaald worden. Hij gaf als boodschap mee dat men de sector voor iedereen leefbaar moet houden. Na de overhandiging van de eerste exemplaren van de nieuwe brochure aan burgemeester Crabbe en schepen voor visserij De Zaeyer werd de openingreceptie in gezellige sfeer afgesloten.



Z.400 Broeder Isidoor wordt zeiljacht

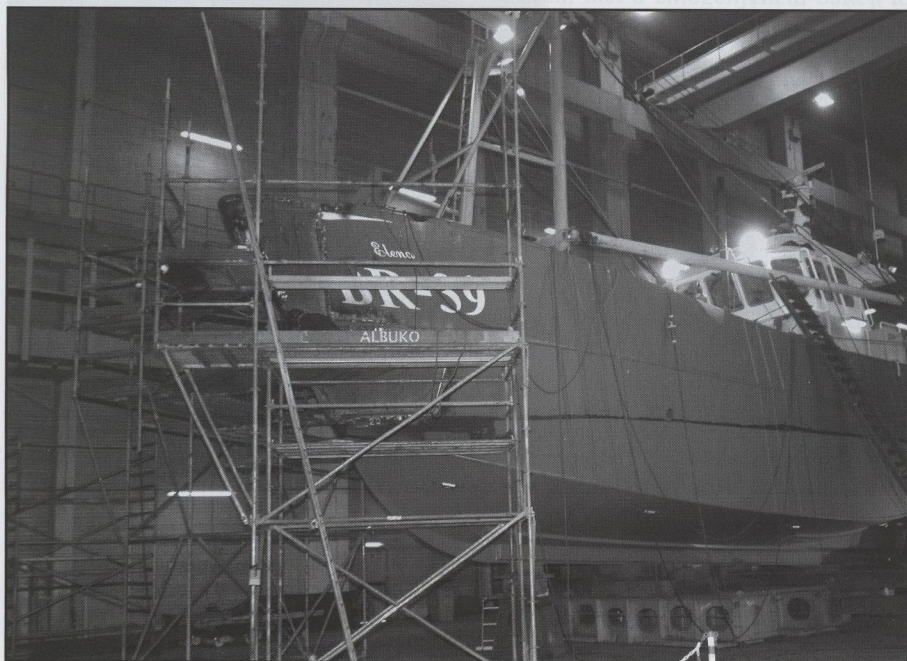
DE VOORBIJE MAANDEN hebben we reeds verschillende keren melding gemaakt van de Z.400 Broeder Isidoor (later Z.400 Branding). Nu blijkt het vaartuig zich in Urk te bevinden. De huidige eigenaar, Tom van het Kaar uit Hoorn, heeft het vaartuig vele jaren geleden gekocht. De 53-jarige gewezen machinist op Shell-tankers en nu werkzaam in de offshore-sector besteedt zijn vrije tijd aan het opknappen van het vaartuig dat hij in Zeebrugge kocht.

"Ik herinner me nog dat het de periode was dat de Herald of Free Enterprise in Zeebrugge kapseisde (nvdr: 6 maart 1987). De man aan wie ik het vaartuig kocht kwam inderdaad uit Gent en ik meen dat het om een nachtclubeigenaar ging. Het schip stond om een of andere reden op naam van een van zijn dochters. Dat klopt dan weer met wat u in uw blad geschreven hebt. Het was zijn bedoeling om het vissersvaartuig te gebruiken om met vrienden duiktochten te maken. De naam 'Broeder Isidoor' die ik op de meet-brief aantrof heb ik behouden.

Toen ik het schip aankocht stond er een MAN-motor in en geen Mak zoals in een artikel in Het Visserijblad van 16 december 1955 over de maidentrip te lezen stond." De Nederlandse hobbyist bracht het houten vaartuig eerst naar IJmuiden waar het ontmanteld werd en vervolgens naar zijn thuisbasis Hoorn om dek en stuurhuis te vernieuwen en een nieuwe motor te plaatsen. Op de scheepshelling in de oude dorpskom van Urk is Tom van de Kaar met behulp van vrienden momenteel hard aan het werk om het gewezen visserschip onder zeil te brengen en zeewaardig te maken. De Z.400 Broeder Isidoor, een houten vaartuig van de Oostendse scheepswerf Achiel Hillebrandt (1955), gebouwd voor Charlotte Mallefeydt uit Heist, echtgenote van schipper Omer Vandieren-donck. In 1973 kocht de Zeebrugse reder Henri Luickx het vaartuig en doopte het om tot Z.400 Branding. In 1982 kwam het schip in handen van PVBA De Branding in Heist. Vier jaar later werd het uit de officiële lijst geschrapt en verkocht.



BR.39 voor herstelling bij Damen Shipyard in Oostende



Damen Shipyards in de Oostendse achterhaven voerde de voorbije weken onderhouds- en herstellingswerken uit aan verschillende vissersvaartuigen. Het grote boomkorvaartuig O.231 Den Hoope stond op de scheepslift voor onderhoudswerkzaamheden. In de grote hal werd de zware schade aan de BR.39 Elena hersteld. De schade is het gevolg van een nachtelijke joyvaart van een paar jonge vissers in de haven van Breskens. Naast de herstelling van de kopschade moest ook de keerkoppeling en de motor van het driejarige garnaalvaartuig opnieuw uitgelijnd worden. De kosten werden op ruim 100.000 euro begroot.

N.57 Spes Nova kreeg opknapbeurt



De eurokotter ex-N.57 Terry, twee jaar geleden overgenomen door de gebroeders Jan en Kees Kramer uit Urk en omgedoopt tot N.57 Spes Nova, kreeg op de Scheepswerf Balk in Urk (voorheen Metz) een grondige opknapbeurt. De twintig jaar oude Belgisch-Nederlandse kotter kreeg een nieuw dek en een gerenoveerd visruim en kombuis. De stortbakken werden vernieuwd en heel wat leidingen vervangen. Naast de renovatie van de vangstverwerker werd ook een kreeftenspoelmachine aan boord geplaatst.

O.124 Fighter met outrigger-borden in top

De O.124 Fighter is het derde boomkorvaartuig (na de O.51 en de Z.36) dat deelneemt aan het proefproject met outrigger-bordentrawl. Het vaartuig van Marc Dezutter en zoon maakte twee weken geleden een



proefreis voor de kust om het uitzetten en inhalen van de 700 kg zware Britse Dunbar Blair-borden te oefenen. Ondertussen heeft de O.124 er ook al een volle reis op de Noordzee opzitten. Het outrigger-project moet meer duidelijkheid verschaffen over de brandstofbesparing die het gebruik van ovale scheerborden en een plankennet door boomkorvaartuigen oplevert. Het project wordt gefinancierd door de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) en begeleid door medewerkers van het Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek (ILVO), het vroegere CLO-Departement Zeevisserij. Ook de eurokotter Z.85 Morgenster wordt bij het proefproject ingeschakeld.

45ste Garnaaltrofee 2005 uitgereikt



Pol Seghers, stichter-voorzitter van de Orde van de Garnaal en ondertussen al 86 heeft de 45ste Garnaaltrofee overhandigd aan de "Garnaalkoning 2005" schipper Michel Deley en zijn broer motorist Filip Deley. Mike Deley was afwezig bij de overhandiging. De bemanning van de N.700 BI-SI-TI zorgde vorig jaar voor de grootste garnaalbesomming in de Oostendse vismijn. De trofee werd in 1961 in het leven geroepen. De eerste laureaat was de O.19 Norbert van Joseph Eerebout.



Reuzenheilbot van 290 kg
Vishandelaar Guido Meersschant uit Ledeberg (Gent) kon beslag leggen op een enorme heilbot van 2,62 meter lang en 290 kg zwaar. De kolos werd op 7 juni gevangen door Noorse vissers voor de kust van Stamsund (Lofoten). Volgens de Noorse media is dit de grootste Atlantische heilbot (*Hippoglossus hippoglossus*) die ooit gevangen werd. Via een Noorse handelaar kwam de reuzenheilbot bij de Antwerpse Vishandelaar Peter Verbiest terecht. De Gentse vishandelaar kocht de vis voor 10 euro per



kilogram en liet die versnijden in zijn winkel waar hij uit het vlees 600 porties hoopte uit te halen. Het is echter niet de grootste heilbot die ooit gevangen is. Vijftig jaar geleden werd al melding gemaakt van een exemplaar van 320 kilogram. Heilbot kan tot vier meter lang worden, maar exemplaren van meer dan twee meter zijn al uitzonderlijk. Vooral in Alaska worden nog regelmatig grote exemplaren gevangen.

Vlaamse Garnaal krijgt "Purus" als merknaam

Nog enkele weken en het garnaalseizoen komt op gang. Wellicht eind juli komen ze aan wal. Voor de coöperatieve Vlaamse Visserij Vereniging gaat dat gepaard met de lancering van de merknaam "Purus" waaronder het erkend streekproduct "Vlaamse grijze garnaal" in de vishandel aangeboden wordt. Purus-garnalen zullen verkocht worden in verpakkingen van 250 gram met de garantie dat ze de dag voordien gevangen werden en vrij zijn van conserveermiddelen. De verpakking zal herkenbaar zijn aan het logo dat de VVV liet ontwerpen en waarmee het ook een publicitaire campagne voert.

O.231 beboet in La Rochelle

Begin juni zijn een twintigtal Belgische vaartuigen naar de Golf van Biscaye getrokken. Voor de O.231 Den Hoope is de campagne ongunstig gestart. Bij een



controle werden onregelmatigheden aan het vistuig vastgesteld en moest de O.231 koers zetten naar La Rochelle. Een gedeelte van de vangst werd naar Oostende overgebracht. Pas na het betalen van een forse boete mocht de O.231 weer vertrekken.

Dit weekend opendeur Marinebasis Zeebrugge

Zaterdag 8 en zondag 9 juli (10-19 u) zet de Marine de deuren open voor het grote publiek. Tijdens de opendeurdagen zijn de loodsen op de Zeebrugse Marinebasis ingericht als tentoonstellingen waar alle onderdelen van Defensie aan bod komen. Terwijl Belgische en buitenlandse marinevaartuigen voor een statische vlootshow in de dokken zorgen



Zeevissersfonds
Vismijn 71
8400 Oostende
Tel: 059 509555
Fax: 059 509525
info@zeevissersfonds.be

Openingsuren:
Van maandag t/m donderdag van
8.30u tot 12.15u – 13u tot 17u
Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u



SDVO vzw
Vismijn 71
8400 Oostende
Tel: 059 509 526
Fax: 059 509 664
info@sdvo.be

Openingsuren:
Van maandag t/m donderdag van
8.30u tot 12.15u – 13u tot 17u
Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u

voeren Seaking- en Agusta-helikopters reddings- en gevechtssimulaties uit. Muziekkapellen en harmonieën zorgen voor de muzikale omkadering tijdens de opendeurdagen die in het teken staan van 175 jaar Belgische Koninklijke Marine.

Meer info op: www.mil.be/navycom

Garnaalvisser op VTM

In de maandagavond-zomerreeks 'Een job als een ander' van kruipt reporter Patrick Van Gompel in de huid van een of andere werknemer. Voor een van de uitzendingen schepte hij in op de Z.55 Goede Hoop om samen met schipper Kurt Deman een nachtje als garnaalvisser aan de slag te gaan. Hoe de VTM-reporter het er vanaf bracht is te zien in de uitzending van maandag 31 juli in het nieuws van 13 en 19 uur

3,8 miljard euro beschikbaar

Visserijfonds 2007-2013 goedgekeurd

Het politiek akkoord over het Visserijfonds 2007-2013 dat niet bereikt werd op de Europese Visserijraad in mei, kwam toch tot stand op de zitting van 19 juni. Het fonds stelt de volgende zeven jaar 3,8 miljard euro steun ter beschikking. Het geld zal aangewend worden om de leefbaarheid van de sector te ondersteunen en de overbevissing tegen te gaan door verdere afbouw van de vlootcapaciteit in de lidstaten.

Minister-president Yves Leterme, tevens Vlaams minister van Landbouw, behoorde tijdens de vorige zitting samen met Duitsland, Frankrijk en Polen tot tegenstemmers waardoor de oprichting van het Europees Visserijfonds geblok-

keerd werd. Leterme vond dat het voorstel onvoldoende rekening hield met de inspanningen die België levert om de vlootcapaciteit te reduceren. Op 16 juni stemde Leterme niet langer tegen, maar onthield hij zich bij de stemming. Tegenstemmen zou een aantal toegevingen laten verloren gaan. Het betreft een hogere financiering van slooppremies, de faciliteiten voor jonge vissers die een tweedehands vaartuig kopen, een versoepeling van de steunmaatregelen voor milieu-investeringen en de belofte dat de strenge beperkingen op tong- en scholvisserij opnieuw kunnen bekeken worden.

Europa laat 30.000 euro staatssteun per visser toe

De minimisregeling voor de visserijsector, een reglementering die de maximumgrens aangeeft van het totale bedrag van alle steun die toegekend wordt aan een onderneming, liet tot nog toe toe dat een lidstaat maximaal, en gespreid over drie jaar, 3.000 euro staatssteun per visser mocht uitkeren. Dat bedrag wordt nu vertienvoudigd tot 30.000 euro per visser, eveneens gespreid over drie jaar. De staatssteun mag echter niet gaan naar maatregelen die de vangstcapaciteit verhogen of naar steun voor nieuwbouw. Dat is een van de beslissingen van de Europese Commissie in het kader van de hervormingsplannen voor de Europese zeevisserij.

Naar aanleiding van het bezoek van Europees Commissaris Joe Borg in september vorig jaar had Vlaams minister-president Yves Leterme al laten verstaan dat de Europese Commissie bereid was om bepaalde steunmaatregelen voor de zeevisserij in overweging te nemen.

Na zijn tussenkomst op de Europese visserijraad van juni vorig jaar en de directe contacten tussen de sector en vertegenwoordigers van de Commissie liet hij uitschijnen dat er op Europees niveau openheid bestond om na te denken over en uitvoering te geven aan concrete maatregelen om de moeilijke periode te overbruggen. Een van de maatregelen was het optrekken van het plafond in de minimisregeling.

zaterdag 9 september 2006

Visserijfeesten

Havendag

Oostende

demonstraties
infostanden
havenactiviteiten
scheepsbezoeken
open bedrijven
Noordzevistafel
info opleidingen
duikersdorp
ambachten
folkloristische groepen
podiumoptredens
kinderanimatie
maritieme curiosa
rommelmarkt
viskistenstapelwedstrijd
maritiem diner

in en rond
de Oostendse
haven en
vismijn
vanaf 10 uur

Gratis
toegang

Kosteloze busverbinding
De Lijn tussen station
Oostende en Vismijnlaan
www.visserijfeesten.be

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluiskaai 48
B-2030 Antwerpen
Tel.: 03/ 201 89 70
Fax : 03/ 201 89 71



Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B-8400 Oostende
Tel.: 059/ 33 96 00
Fax: 059/ 33 96 01

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten -
man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlottten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac,
Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.
- ERKENDE SERVICESTATION -

VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (0475 25 88 02.

boekbesprekingen



frank neyts

De Finse maritieme sector

Bij het Zweedse Breakwater Publishing verscheen zopas de recentste versie van het jaarboek "Finnish Maritime Index 06-07". Het boek biedt een volledig overzicht van de Finse maritieme sector met een uitgebreid aantal artikelen over uiteenlopende actuele en historische maritieme onderwerpen. Hierbij worden zowel technische evoluties als recente ontwikkelingen binnen de vloot toegelicht. Naast het redactionele deel bevat het boek een schat aan gegevens, zoals een compleet overzicht van de Finse rederijen en een zeer uitgebreid overzicht van de volledige vloot van dit Scandinavische land, en dit niet enkel de handelsvloot maar ook de vloot van de Finse marine. Opvallend hierbij is dat van ieder besproken schip ook een kleurenfoto werd opgenomen.

Dit boek is een absolute must voor iedereen die beroepsmatig met de Finse maritieme sector in aanraking komt. Maar ook shiplovers zullen dit een fantastische uitgave vinden, en dan niet alleen voor de opgenomen artikelen, maar vooral voor de vlootlijst met de prachtige foto's.

"Finnish Maritime Index 06-07" (ISBN 91-975200-0-4) telt 384 pagina's en kan worden besteld bij Breakwater Publishing AB, PO Box 370, SE 401 25 Göteborg, Sweden.

Aken, tjalken en kraken

Bij Uitgeverij De Alk verscheen onlangs een interessant boek onder de titel "Aken, Tjalken en Kraken. Zeilschepen van de Lage Landen. De Binnenvaart". Het werd geschreven en samengesteld door Hans Haalmeijer en Dik Vuik.

In dit boek worden de zeilschepen beschreven, die vanaf de Oudheid tot in de eerste helft van de 20ste eeuw vracht en passagiers vervoerden over de binnenwateren van de Lage Landen. Deze vaartuigen maakten deel uit van het landschap. Ze waren gebouwd naar de eisen van de omgeving waarin ze voeren. Veel van deze schepen zijn afgebeeld door bekende zee- en landschapchilders van verschillende nationaliteiten, zoals de Van de Veldes, Porcellis, Storck, Van Ruysdael, Cuyp, de Duitser Backhuysen, de Engelsman Turner, Koekkoek, Jongkind en zelfs Mondriaan. Voor het samenstellen van dit boek maakten de auteurs onder meer gebruik van de oudste verhandelingen over scheepsbouw in de Nederlanden,

maar ook van scheepsafbeeldingen op oude Romeinse graven.

"Aken, Tjalken en Kraken" (ISBN 90-6013-274-2) werd op handig formaat uitgegeven als soft-back en telt 240 pagina's. Het boek kost 17,50 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

Horatio Nelson in 't Duits

Vorig jaar was het precies 200 jaar geleden dat Horatio Nelson, Englands meest gekende marineheld, tijdens zijn grootste zege, de Slag van Trafalgar, het leven liet. Hij versloeg er de Franse vloot, waardoor hij Napoleons ambitie om Engeland te veroveren, meteen de grond in sloeg. De Slag van Trafalgar was de start van de Britse suprematie ter zee die ruim een eeuw stand zou houden. Naar aanleiding van die tweehonderdste verjaardag werden talrijke nieuwe boeken uitgegeven rond het leven en

de strijdkrachten van Nelson. Deze publicatiegolf beperkte zich niet alleen tot Groot-Brittannië. Zo schreef de Duitser Jann M. Witt "Horatio Nelson. Triumph und Tragik eines Seehelden" waarin hij Nelson naast maritiem strateeg vooral beschreef als mens. De auteur wist de persoonlijkheid van Nelson in de juiste tijdsgeslacht te plaatsen. Maar ook laat hij de lezer 'meeleven' met de microcosmos aan boord van een oorlogsschip begin negentiende eeuw. Het biedt bovendien een goed gedocumenteerd beeld van de Royal Navy begin jaren 1800. Niet één van de zovele boeken over Horatio Nelson, maar echt een boek het lezen waard!

"Horatio Nelson. Triumph und Tragik eines Seehelden" (ISBN 3-7822-0925-7) werd als 'hard-back' uitgegeven en telt 464 pagina's. Het boek kost 41,10 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Koehler Verlagsgesellschaft, Striepenweg 31, D 21147 Hamburg, www.koehler-mittler.de.

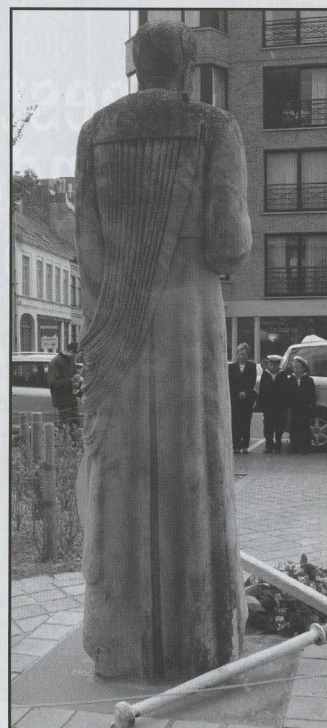
80 jaar geleden overleed Paster Pype

Vorige maand was het tachtig jaar geleden dat aalmoezenier ter zee Henricus Pype (Geluwe 13 januari 1854-Oostende 3 juni 1926) overleed. Daarom zorgde de heemkundige kring 'De Plaatse' voor een dubbel eerbetoon. Het eerste vond plaats aan het beeld naast de Sint-Petrus en Pauluskerk. Daarna volgde een bloemenhulde aan het graf op het kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg.

Paster Pype was 40 jaar lang visserij-aalmoezenier. Aan boord van de stoomschepen-aviso 'Ville d'Anvers' en 'Ville d'Ostende' was hij vanaf 1886 aanwezig op de Noordzee. Hij richtte ook een visserijschool, ongevallenkas, pensioenkas en spaarkas voor vissers op.

Ereplaats voor "Vader der Visschers"?

Het stadsbestuur onderzoekt de mogelijkheid om het graf van Paster Pype over te brengen naar een opvallende plaats aan de ingang van de stedelijke begraafplaats aan de Nieuwpoortsesteenweg in Oostende. Burgemeester Jean Vandecasteele, jaarlijks aanwezig op de herdenkingsplechtigheid, is de idee zelfs gunstig gezind. De verplaatsing en het opfrissen van het graf zal wel enige tijd vergen. Het is echter niet uitgesloten dat de 81ste verjaardag van de legendarische visserij-aalmoezenier volgend jaar reeds op de nieuwe locatie plaatsgrijpt.



CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmaten - ankers - herbruikbare materialen - visserijbenodigdheden - rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050/ 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland:
09/ 32 50 54 48 33
Fax 050/ 54 79 11

Eerste vaatje goed voor 75.000 euro



Het met verfraging aangelande eerste vaatje 'Hollandse Nieuwe' werd op 14 juni in Scheveningen per Amerikaans opbod verkocht voor een recordbedrag van 75.000 euro. De opbrengst gaat naar het Diabetes Fonds dat de opbrengst gebruikt om de positieve invloed van vette vis op suikerziekte te onderzoeken.

Maritieme databank op internet

Op woensdag 26 april 2006 werd in het provinciehuis Boeverbos te Brugge de databank 'Maritieme Archeologie' voorgesteld. Deze databank kan via het internet geraadpleegd kan worden. Daarop staat ook heel veel informatie omtrent posities en aard van een groot aantal scheepswrakken.

In de databank zijn vier hoofdcategorieën voorzien: wrakken, structuren, artefacten en gebeurtenissen. Belangrijk hierbij is dat alles zo precies mogelijk gelokaliseerd wordt. Zodra een wrak, een structuur, een artefact of een gebeurtenis met een maritieme betekenis in Vlaanderen of in het deel van de Noordzee onder Belgische bevoegdheid kan gelokaliseerd worden, hoort dit thuis in de maritieme databank. De vier hoofdcategorieën zijn dynamisch. Een artefact kan bijvoorbeeld bij verder onderzoek leiden tot de lokalisatie van een tot nog toe onbekend wrak of een gebeurtenis kan na onderzoek leiden tot de identificatie van een structuur.

Registreren

Ondertussen lieten reeds veel bezoekers van deze databank zich registreren als gebruiker. De opzet van de databank is immers tweevoudig: enerzijds zoveel mogelijk informatie die bij diverse overheden en wetenschappelijke instellingen aanwezig is, bundelen en via het web beschikbaar stellen van een zo breed mogelijk publiek, anderzijds al wie over aanvullende informatie beschikt aansporen om deze eveneens aan de databank toe te voegen. Wie als gebruiker geregistreerd wordt, verkeert in deze moge-

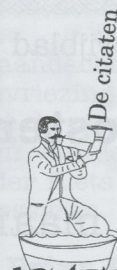
lijkheid. Na controle van de aangeboden informatie is deze dan voor iedereen beschikbaar, tenzij de aanbrengrer vraagt deze gegevens (tijdelijk) geheim te houden. Voor elk afzonderlijk deel van de informatie wordt aangegeven van waar de informatie afkomstig is. Dit kan een archiefdocument, een foto, een publicatie maar ook een persoon zijn. Aan elk toegevoegd stukje data blijft ook steeds de naam van de aanbrengrer gekoppeld. Op die manier kunnen velen een bijdrage leveren aan het onderzoek maar wordt tegelijkertijd ook gegarandeerd dat éénienders bijdrage herkenbaar en gewaardeerd blijft.

Het interactieve luik van de databank kan geconsulteerd worden op www.maritieme-archeologie.be en laat dus geregistreerde bezoekers ervan toe digitaal informatie toe te voegen aan de databank.

Meewerken

De initiatiefnemers hopen dat velen bereid zullen zijn om het door hen gekende deel van het verhaal toe te vertrouwen aan deze databank zodat die informatie kan bijdragen tot een betere kennis van ons maritiem patrimonium. Die betere kennis is een garantie voor een goed beheer van het maritiem archeologische archief, zowel van de archeologische sporen op zee als van op het water gerichte activiteiten aan land, maar evenzeer voor het formuleren van beter gerichte onderzoeksvragen.

Voor meer informatie kunt u terecht bij
VIOE - Cel Maritiem Erfgoed
Provinciaal Museum Walraversijde
Nieuwpoortsesteenweg 636
8400 Oostende
Tel: +32(0)59/70 22 85
Fax: +32(0)59/51 45 03
marerfvl@gmail.com



'De op fossiele brandstoffen gebaseerde economie heeft het zo'n 100 jaar uitgehouden. Ze zal eindigen voor 2030 door nieuwe technologie. Er komt een einde aan de olie-economie nog voor de bronnen zijn opgedroogd.'

R. Jensen, De Tijd, 4 mei

'De nieuwe boot van Charles Beuckels is inderdaad een positief signaal, maar als men via verschillende vormen van promotie het product op de internationale markt wil doen aanslaan (...) zijn er drie zaken vereist: kwaliteit, wat geen probleem is, maar verder ook een ononderbroken continue aanvoer en de aanvoer van een voldoende hoeveelheid.'

Freddy Pollet
in Het Nieuwsblad, 23 mei

'De vakbonden beklemtonen dat de concurrentiekracht niet alleen wordt bepaald door de loonkosten. Ze waarschuwen dat ze in 2007-2008 moeilijke inspanningen kunnen vragen aan hun leden, omdat de bedrijven zeer hoge winsten boeken en hun managers enorme lonen uitbetalen.'

Wouter Vervenne, in De Tijd 13 juni

'Over enkele jaren eten we Noordzeetong die aan land is gevangen in plaats van op zee.'

De Standaard, 15 mei

'Vorming is een goede investering, omdat het de bedrijven slimmer maakt, en dus sterker.'

Walter Pauli in De Morgen 10 juni

'Mensen van diverse pluimage voelen zich plots geroepen om een leidende rol te spelen in onze visserij en dit onder het motto "het algemeen belang van de sector beter te dienen". Wellicht zijn dat de individuen voor wie de gasoliecrisis ineens een grotere dimensie aanneemt dan voor de doorsnee collega. Als het maar geen te lange en te hete zomer wordt.'

Luc Corbisier in het Informatieblad van de RC, juni 2006

'In Spanje hebben traditionele vissers het afgelopen jaar 80 procent minder tonijn gevangen, en ook van de blauwvintonijn, de keizersbaars en de schol proppen we volgens het Wereldnatuurfonds de laatste exemplaren achter de kiezen.'

De Morgen, 23 mei

'Directeur Edwin Kyndt start ook gesprekken met de reders over de inhoud van de opleiding visserij. "Die moet polyvalenter, zodat de jongeren meer kans hebben op de arbeidsmarkt", zegt de directie.'

Het Laatste Nieuws, 2 juni

'Ons spaargeld is wellicht de enige Belgische grondstof waar buitenlanders nog naar lonken.'

Geert Noels, Trends 10 november 05

De Oostendse visgroothandel gaat in staking

Men moet maar durven

Enkele weken geleden werd door de Beroepsvereniging van Visgroothandelaars-Verzenders van de Kust een ganse reeks voorstellen gedaan in verband met de verkoop in de vismijn. Onder andere: het verhogen van het tegenwoordige overgewicht, voorstel waarop de reders in geen geval konden ingaan, omdat reeds nu België het enige land is, waar overgewicht **verplichtend moet gegeven worden bij verkoop in de vismijn**. Wij weten echter niet waarom.

Op de andere punten werd een welwillend gevolg gegeven, naar gelang deze met de redelijkheid konden overeenkomen. Hierover brachten we in onze vorige uitgave verslag uit.

Maar de groothandel gaat hiermede niet akkoord en omdat de reders niet wenssen in te gaan op hun EIS nog meer overgewicht te geven, **wordt bedreigd met een staking**.

Gedurende een algemene vergadering van de Groothandel zouden enkele leden zich spontaan en schriftelijk verbonden hebben, uit protest, op een bepaalde dag door het bestuur vastgesteld, de markt te verlaten en geen vis meer te kopen aan de reders. Zij denken dat deze maatregel een gevoelige slag zou kunnen toebrengen aan de reders. Immers, de Heren

Vishandelaars zouden hun staking onverwacht uitroepen, op het ogenblik dat de vis reeds gelost en gewogen is. Of nu alle vishandelaars zullen meedoen, is een andere kwestie, want er zijn reeds enkele die met deze voorstellen niet akkoord zijn omdat ze min of meer begrepen hebben wat er achter schuilt en dergelijke eisen niet ernstig kunnen nemen.

Inderdaad, wanneer de vishandel geen vis aan de Belgische vaartuigen zal kopen, zal ze zich ergens anders bevoorraden, want het land blijft vis vragen. Dit zal dan wellicht een goede gelegenheid zijn voor enkele bestuursleden om hun stakende kollega's een handje te helpen door voor hen, en mits betaling, **de nodige vis in te voeren**.

We zijn in het dode seizoen van invoer en uitvoer naar Duitsland en de peperdure kamions moeten rollen en tenminste de bankintresten opbrengen. Het is voorwaar niet slecht gevonden. Dit maakt echter de zaak niet van de reders uit. Als enkele handelaars oorlog willen hebben om een eis die niet de minste steek houdt, die zelfs niet eerlijk is, goed, dan zullen ze deze oorlog hebben. Maar dan mogen ze niet vergeten dat oorlog altijd miserie teweeg brengt en dat het de reders zullen zijn die aan het langste eind zullen trekken.

De eerste stap van de vishandel, uit wraak tegen ons verzet, was een poging om de eenheid en sterkte van het Verbond te breken door allerlei dwaze en onzinnige praat

onder de reders te verspreiden. We hebben hierover al geschreven. De volgende stap is al even weinig moedig! Dat de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars-Verzenders van de Kust eerst een goed nadenke vooraleer iets te doen dat én de Beroepsvereniging én de belangen van de aanstokers ZEER zou kunnen schaden.

Wij hebben tot nu toe, in het belang van gans het bedrijf, de voorgelegde punten bestudeerd en waar logisch was gunstig gevolg gegeven aan de voorstellen. Wat nu gevraagd wordt is niet meer logisch en enkel in het voordeel van de handel. En deze wordt dan nog in de vorm van ultimatum en langs de directeur der vismijn overhandigd. Op deze dreiging zullen we ons weten te verdedigen.

(NVDR: De staking ging door op maandag 23 juli. Er waren 25 vaartuigen binnen, waaronder drie IJslanders. Slechts een viertal vaartuigen hadden hun vangst gelost en een IJslander vertrok om in Engeland te verkopen. Bij de aanvang van de markt bleven de prijzen aan de lage kant. Grote hoeveelheden werden opgekocht door vriesbedrijven en zouterijen. Toen de marktprijzen verbeterden (niet alle handelaars namen aan de staking deel) werden nog enkele vaartuigen gelost om de dinsdagmarkt te ontlasten.)

Uit 'Het Visserijblad' van vrijdag 6 juli 1956

9^e BRUGSE JAARBEURS

HANDEL

NIJVERHEID

ZEEVAART

ZEEVISSERIJ

van 18 tot 27 juni 1955

Inlichtingen :

St Salvatorkerkhof, 16

BRUGGE

Tel. : 350.62



HET GEBEURDE

50

Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

*Deze maandelijkse
rubriek is gebaseerd op
HVB van 1956.*

Prins Albert bezoekt vismijn van Oostende

Woensdag voormiddag heeft Z.K.H. Prins Albert andermaal een bezoek gebracht aan Oostende. Ditmaal ging de aandacht van de prins naar de visserij en de haven.

Rond acht uur werd de prins, die vergezeld was door majoor Thibaut de Boezinge, aan de ingang van de vismijn verwelkomd door talrijke personaliteiten, w.o. dhr ridder P. Van Outryve d'Ydewalle, gouverneur van de provincie; de burge-meester van Oostende en schepen Quaghebeur, de hh. R. Bauwens, voorzitter van het V.B.Z.; Velthof, directeur van de vismijn; Becu, haven-

kapitein; Stradiot, bestuurder van de Visserijdiensten; Decrop, afgevaardigde beheerder van de Motorvisserij; Degheest, hoofd-waterschout; Blondé, gemeenteraadslid en Janssens, voorzitter van de bond der vishandelaars. Vooreerst bracht de Prins een bezoek aan het sprotkot waar hem uitleg werd verstrekt over het systeem van het automatisch bieden. Hierop wandelde de Prins door de vismijn en woonde de verkoop bij. De meeste mensen keken aardig op naar de hoge bezoeker, want niemand was op de hoogte van het Koninklijk bezoek. De Prins stelde veel belang in de werking van de vismijn, hij vroeg uitleg over de verkoop, over de vissoorten en hij keek zeer aandachtig naar het lossen van een vissersvaartuig. Op vele plaatsen werd de prins hartelijk toegejuicht.

In het bestuursgebouw van de vismijn werd aan de Prins en de personaliteiten een ontbijt aangeboden. Hierna werden de drie oudste viskopers van de vismijn aan Prins Albert voorgesteld, nml. W. Beauprez, Janssen en Nolf. De hoge gast onderhield zich zeer vriendelijk met deze mensen die natuurlijk een beetje aangedaan waren. Te voet ging de Prins dan de sluizen en de slipway bezichtigen, waarna hij een bezoek bracht aan de diepvriesinstallingen op de Hendrik Baelskaai. Ook hier volgde de Prins met

veel aandacht het proces van de bevvriezmg van de vis en vooral de machines voor het kuisen van de vis en het snijden der filets schenen hem te interesseren.

Prins Albert ook te Nieuwpoort

Nadat Prins Albert de visserij-instellingen en de havens van Zeebrugge en Oostende heeft bezocht zal hij woensdag a.s. ook een bezoek brengen aan Nieuwpoort.

Het blijkt werkelijk dat Prins Albert een zeer grote belangstelling heeft voor onze kust en in het bijzonder voor onze havens en visserij. Wij kunnen er ons slechts om verheugen.

Neptunusfeest te Oostende?

We vernemen dat het er dan toch eindelijk zal van komen dat Oostende een visserijfeest heeft. Plannen worden voor het ogenblik opgemaakt om in de loop van de maand augustus een groots Neptunusfeest te houden. Als eerste poging moeten we het plan zeker toejuichen, het kan heel zeker uitgewerkt worden tot een groots feest-programma in het toeristisch en visserijbelang van onze stad. Maar alstublieft, niet te krenterig zijn, anders valt het in het water zoals vele andere initiatieven en dan blijft het definitief in het water!

Z.452 Rembrandt gedoopt

— Zondag 29 juli 1956 werd de Z.452

Rembrandt te Zeebrugge gedoopt. Het houten vaartuig werd gebouwd op de scheepswerf Jules Haerinck voor rekening van reder Romain Falley uit Heist. Het vaartuig meet 23,80 m. en is voorzien van een MaK-motor van 240 pk.

Z.516 Jacoba van stapel

— Maandag 23 juli was op dezelfde werf de Z.516 Jacoba van stapel gelopen. Het zusterschip van de Z.452 werd gebouwd voor Jozef Boone uit Heist.



Dat de Vlaamse visserij een krabbenmand is blijkt weer eens overvloedig uit de wedersamenstelling van de *visserijsoap* die we de jongste maanden te zien kregen.

Het laat zich bekijken als een feuilleton: Niet mooi, wel meedogenloos.

Hoe kleiner de sector hoe groter de ruzies

Reders ontevreden over Rederscentrale, Stichting (SDVO) en Coöperatie (VVC)

SINDE DE SECTOR het grootste deel van de bedrijfsvoorheffing in eigen hand mag houden is deze geldpot onderwerp van een schaamteloze strijd tussen de reders.

Een deel van deze jaarlijkse som wordt voorbehouden aan het Zeevisserijfonds; het andere deel gaat naar de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) waar de sectorvernieuwing uitgetekend wordt. Beide organen worden sindsdien belaagd door rivaliserende redersgroepen die menen dat dit geld vooral hèn toekomt.

De strijd om het geld (I): Zeevisserijfonds

HERINNEREN WE ERAAN dat het Zeevisserijfonds voor de bestaanszekerheid van de werknemers opgericht werd. Dat fonds staat o.m. in voor het optrekken van het visserspensioen. Zodoende hoopt men de personeelsvlucht uit de sector tegen te gaan. Of de initiatiefnemers in dat opzet slagen is echter zeer de vraag. Een 45-jarige visser zegde ons hierover: *'Ikzelf zie het niet zitten om nog vijf jaar op zee te gaan om van dat pensioenplan te kunnen genieten. Wat heb ik dan extra? Een eenmalige uitkering van 1.814 euro! Ik ben beter af als ik een job aan de wal ga zoeken, waar het werk in elk geval minder zwaar is en waar ik tenminste een sociaal leven heb. Als ik dan op pensioen ga en het geluk heb een beetje lang te leven dan zal ik in elk geval meer pensioen getrokken hebben dan het extra van wat die eenmalige premie me belooft. Wat ik hier zeg is niet alleen mijn persoonlijke mening, het is wat al de oudere vissers u zullen zeggen. Sinds de vlucht uit de sector begonnen is moeten we almaar meer de zee op met onervaren matrozen. Ik heb daar echt geen zin meer in. Die jongens kennen gewoon hun werk niet en daarenboven riskeren*

we telkens ons leven, want die mannen zijn niet te vertrouwen als ze op wacht staan.'

Hoe komt het eigenlijk dat de nieuwe regeling het pensioenprobleem nog steeds niet bevredigend oplost? De bedragen die nu jaarlijks in de sector blijven zijn nochtans groot. Ze worden echter ook voor andere doeleinden aangewend. Zo wordt het geld voor repatriëring en bemanningstransport en het betalen van beroeps- en beschermkledij uit dat fonds gehaald. Ook wordt uit het Zeevisserijfonds geput voor het bijpassen van de gewaarborgde lonen. Sindsdien proberen een aantal reders het officiële percentage waarop de bemanningen varen naar beneden te halen, zodat deze niet meer aan het gewaarborgde minimum geraken. De bedoeling is pervers: niet de reder, maar 't Zeevisserijfonds moet dan instaan voor het betalen van de lonen. Anderen gaan nog verder en weigeren gewoon de bijdragen aan het fonds te betalen! Bovendien kende dat fonds een lening van 800.000 euro toe aan de patroonsorganisatie die daarmee haar leden een zgn. *tewerkstellingspremie* mocht uitbetalen. (In mei vernamen we overigens dat er een tweede 'tewerkstellingspremie' op komst was.) Op de kaai weet iedereen dat die premies niets anders zijn dan verkapte steun om de sterk gestegen oliecosten te betalen.

Uit dit alles blijkt dat het Zeevisserijfonds voortdurend omgebogen wordt naar extra inkomsten voor de werkgevers. Wie dacht dat de vissers dit niet

inzien heeft het verkeerd voor. Weer staan velen klaar om, ontmoedigd door dit soort praktijken, de weg naar de baggerschepen in te slaan.

Daartegen komt nu ook verzet. Zo verspreidde reder-schipper Marnix Verleene onlangs een pamflet waarin hij schippers, matrozen en scheepjongens oproept hun grieven te uiten. Hij streeft, zo blijkt uit dat pamflet, naar een autonome *rank & file*-organisatie van varende vissers omdat hij van mening is dat zowel de patroonsorganisatie als de vakbonden 'hopeloos verrot' zijn. Verleene: *'Van daaruit valt geen heil meer te verwachten'*. Bovendien zetten sommigen uit de lagere visserijregio's, zo vernamen we, momenteel stappen om het licht weer te ontsteken in de lokalen van de Vlaamse Vissersbond, een organisatie die de sectortop destijds ook al met succes wist uit te dagen.

De strijd om het geld (II): SDVO

OK HET GELD van de SDVO is onderwerp van strijd. Niet alleen de Vlaamse 'mosselman' José Reynaert voelt zich immers door de Stichting bedrogen. Garnaalvissers, gegroepeerd in de VVV, die proberen hun inkomen op te vijzelen d.m.v. het installeren van een streeklabel, voelen zich door de Stichting evenzeer gesaboteerd. Op 9 mei deelde de SDVO hen immers mee dat er geen financiële steun zou komen voor de promotie van het initiatief.

Een en ander moet gekaderd worden in een machtsstrijd die zich tussen verschillende redersfracties in de RC afspeelt en die tot inzet de geldpot van de SDVO heeft.

De VVV wordt in de Rederscentrale (RC) beschouwd als niets minder dan een concurrerende organisatie. Schipper Kurt Deman moest daardoor uit de RC-bestuursvergaderingen wegblijven. Ook reder Geert Luyckx liet de vergaderingen van het RC-bestuur staan omdat men het

hem daar kwalijk neemt dat hij 'met sommigen overleg pleegt'.

De bekende Oostendse Reder Willy Versluys reageerde voor zijn doen ongewoon hard op de beslissing van SDVO (èn RC) om het garnaalinitiatief niet te ondersteunen. Hij noemde het een 'oorlogsverklaring' en dreigde ermee het tot een scheuring in de RC te laten komen; zijn ontslagbrief, zo zei de anders zo gezagsgetrouwe reder, lag klaar.

Op 20 mei was hij dan ook mede-organisator van een informele protestvergadering in de gebouwen van de ZV. Be-doeling was een campagne op te starten om een nieuwe bestuursploeg in de RC te eisen. Daaruit zouden dan 'nieuwe' reders afgevaardigd worden in Paritair Comité, SDVO en Zeevisserijfondsen, omdat de huidige mandatarissen 'alles tekenen wat men voor hun neus legt'.

Op die vergadering kon evenwel geen overeenstemming bereikt worden, integendeel. Sommige reders keerden zich tegen Versluys en dreigden ermee ontslag te nemen uit de aankoopcoöperatie VVC waarvan hij mee de leiding voert. Versluys stak, 'ontmoedigd door de kortzichtigheid' van zijn collega's, zijn ontslagbrief weer op zak en RC-directeur Luc Corbisier kon dan ook, cynisch als altijd, berichten over 'het tanende VVV' waarvan de initiatiefnemers 'nonsensberichten' rondsturen, veroorzaakt door 'de eerste echte zomertemperaturen met een volle maan...' (sic)

Maar er is meer aan de hand dan enige klimatologische omstandigheden. De opposanten zagen zich op vermelde vergadering wel gesteund door de invloedrijke reder Bart Schiltz die met de RC-top (èn met de SDVO) nog een eitje te pellen heeft. In september 2005 werd hij als ondervoorzitter van de RC (en naar verluidt op uitdrukkelijke vraag vanuit de SDVO) ontslagen. Schiltz, tevens gevolmachtigd bestuurder van de Vlaamse Visserijcoöperatie (VVC), is er de man niet naar het daarbij te laten. Hoe dan ook, zijn steun zorgt er nu voor dat de oppositie tegen de top van SDVO & RC serieus versterkt wordt.

Toen Schiltz vernam dat Luc Mellaerts, verantwoordelijke van de SDVO, erop uit leek te zijn een concurrerende aankoopcoöperatie op te richten, ging hij resoluut in de tegenaanval: 'Het is wel zo dat SDVO de reders die een project uitvoeren aanmaant om absoluut geen materiaal meer te bestellen bij VVC. In 't schoon Vlaams heet dat boycotten. Dat werd (met veel schrik, de naam mag niet genoemd worden) door één bange reder bevestigd. Het is evenzeer zo dat SDVO haar afspraken niet nakomt (econometers, afvalbeheer); haar woord breekt...'.

Schiltz kreeg de smaak te pakken. Op 15 juni presenteerde hij zich, aan de deur van de SDVO om er, in gezelschap van

een deurwaarder, 'de boeken te controleren'. Van Mellaerts kreeg hij welgeteld één minuut de tijd om het lokaal te verlaten. Schiltz had vervolgens wellicht maar evenveel tijd nodig om naar de rechtbank te trekken en klacht in te dienen!

Zoek de hond, stokken in overvloed

DAT HET WEER hommeles is in het (inmiddels piepkleine) rederswereldje is wel duidelijk. De malaise die vele jaren geleden begonnen is, bereikt vandaag een nieuw dieptepunt, zoals we het trouwens voorspeld hebben. (*)

Rest ons alleen nog de vraag te beantwoorden wie dit keer de rekening gepresenteerd krijgt. Dat Luc Mellaerts hoe langer hoe meer de zwarte piet toespeeld krijgt, heeft drie oorzaken. Eerstens heeft de man zijn reputatie niet mee. In een vorig leven was hij actief in de luchtvaartsector, waar sommigen maar al te blij waren dat ze hem kwijt waren. Tweedens waken de kibbelende reders er wel over elkàar niet al te uitdrukkelijk met de vinger te wijzen. Wel wordt er hoe langer hoe meer geklaagd over voorzitter Gabriëls en directeur Corbisier van de RC (beiden geen reders) en zoals gezegd ook over Mellaerts. Dertens heeft Mellaerts in informele gesprekken een beetje te lang blijven verklaren dat de VVC de reders misleidt omdat sommige producten er duurder zijn dan bij andere leveranciers. Hij liet daarbij niet na uit te halen naar 'de managementvennootschap Noëlla van Bart Schiltz'. Beschuldigingen die hij naar verluidt niet hard heeft kunnen maken op de VVC-vergadering van midden juni.

Mellaerts heeft veel vijanden gemaakt in het rederswereldje en dat vooral bij degenen die naast SDVO-steun gegrepen hebben en zich, terecht of onterecht, door hem benadeeld voelen. Zij vormen nu front. Zijn gebrek aan diplomatieke vaardigheden, zijn persoonlijke ambities

en zijn militante optreden zijn evenveel stokken om de hond te slaan. Zijn tegenstanders zeggen het inmiddels onverbloemd: 'Mellaerts moet weg.'

Of het oppositionele front van ex-voorzitter Schiltz en andere malcontenten, annex de garnalenvissers van de VVV en de outsiders van Marnix Verleene ook het duo Corbisier-Gabriëls de rekening zal presenteren moet nog blijken. RC-directeur Corbisier kon op 6 juni immers nog uitpakken met een geslaagde vertrouwensstemming: 'Alle bestuurders (behalve één nog in beraad!) ondersteunden de voorzitter in zijn eis om tijdens deze economisch moeilijke tijden de rangen gesloten te houden. Tweedrachtzaaiers zijn dus niet gewenst' en hij voegde er triomfantelijk aan toe: 'De tegenwind vanuit de VVV en andere gegadigden zijn daarmee van de tafel geveegd. Daar werd er inderdaad veel geblaat, maar er kwam geen wol. Wat dacht je wel!'

Wel, als men het ons dan toch vraagt: wij denken dat deze visserijsoap bijlange niet aan z'n einde gekomen is. In tegenstelling tot wat Corbisier laat uitschijnen, blijven de schapen van katoen geven. De volgende aflevering speelt zich af op de RC-vergadering van 4 juli (die helaas plaatsgrijpt op hetzelfde moment dat HVB ter perse gaat). Daar zal men het ongetwijfeld uitgebreid hebben over de brief waarin maar liefst zesendertig reders een Bijzondere Algemene Vergadering eisen, met het oog op... een herverkiezing van de volledige raad van bestuur van de RC. (fv)

(*) De voortdurende neergang van de maatschappelijke betekenis van de reders wordt beschreven in 'Brieven aan een jonge journalist' (zie onderstaande advertentie).

Flor Vandekerckhove publiceert nieuw pamflet

Gedurende achttien jaar verzorgde Flor Vandekerckhove het editoriaal van HVB. In een pas verschenen bundel maakt hij de balans op van deze langdurige praktijk van geëngageerde journalistiek in de vissersgemeenschap.

In het openingsstuk legt hij ons uit waar de wortels van zijn opvattingen liggen. Hoe komt het toch, zo vraagt hij zich vervolgens af, dat de visserij (ooit een belangrijke sector), is kunnen degenereren tot een krabbenmand waarin een restant van klagen-de reders iedereen (behalve zichzelf) met de vinger wijzen?

Is zijn analyste steekhoudend? Aan u om te oordelen.

Geïnteresseerden kunnen het pamflet bestellen door 2,5 euro over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van HVB te Bredene. (Vermeld: pamflet.)

Brieven aan een jonge journalist



Bedrijfsgebouwen in handen van bouwpromotor Visbedrijf Huysseune verhuist naar EFC

Een bouwpromotor heeft de hand gelegd op bedrijfsgebouwen van BVBA Raphaël Huysseune aan de Vismijnstraat in Zeebrugge. Het visbedrijf dat de laatste jaren minder goede resultaten boekte zal zich binnen enkele maanden in afgeslankte vorm vestigen op het vismijnpark European Fish Centre nabij de nieuwe visveiling. Eerder dit jaar geraakte al bekend dat er onderhandeld werd over de verkoop van de 6.000 vierkante meter bedrijfsoppervlakte nabij de oude vismijn. Er werd toen reeds een stedenbouwkundig attest aangevraagd, maar zaakvoerder Raphaël Huysseune (75) zei toen dat er nog geen koopsovereenkomst bestond. De geschiedenis van het familiebedrijf gaat terug tot 1860. Grootvader Raphaël Huysseune trok toen nog met paard en kar naar Duinkerke om garnalen en vis op de trein naar Parijs te zet-

ten. Visbedrijf en zeevisgroothandel Huysseune en Zonen is dan ook een van de oudste bedrijven uit de sector. Het huidige bedrijfsgebouw werd er in 1934 opgetrokken en met de jaren uitgebreid door aankoop van aanpalende panden en een gebouw aan de overkant van de straat. Door de verminderde activiteit is er tegenwoordig meer ruimte dan nodig, terwijl de kosten voor aanpassing van de infrastructuur aan de nieuwe regels inzake hygiëne en voedselveiligheid zeer hoog oplopen.

Na de twee wereldoorlog kende het bedrijf een geweldige expansie en telde tot 120 arbeidsplaatsen. De voorbije jaren liep de tewerkstelling terug van 50 naar 30 werknemers. Ook daarom wordt uitgekeken naar een andere behuizing en een overname van het bedrijf is zeker niet uitgesloten.

Activiteitenkalender voor vissers

JULI

- 8 "Vlaggetjesdag" in Stellendam
- 8-9 Opendeur Marineba, Zeebrugge
- 13-15 "Visserijdagen" in Bruinisse
- 15 "Visserijdag" in Den Helder

AUGUSTUS

- 8-11 Nor-Fishing in Trondheim
- 12-13 Visserijfeesten Breskens
- 19 Mosseldag in Yerseke
- 23-26 Visserijdagen in Harlingen
- 26 Garnaalpelwedstrijd Oostende
- 27 Garnaalpelwedstrijd, Petrus- en Paulusplein Oostende
- 28 "Dag van de Nederlandse visserij" in Den Oever

Faillissement

VISBEDRIJF VAN LANCKER NV, Herlegem 35, 9700 Oudenaarde. Groothandel in vis en schaaldieren, opgericht op 23 januari 1990, met 10 werknemers. Failliet verklaard op aangifte op 25 mei 2006.

Nederlander hoofd Europees Controle Agentschap

De EU-visserijministers hebben vorig jaar de oprichting van een Europees Bureau voor de Visserijcontrole goedgekeurd. Het krijgt als kerntaak de coördinatie van de controle-inzet van de lidstaten waardoor de visserijcontroles effectiever en meer dan voorheen uniform verlopen.

Vorige maand werd de 57-jarige ingenieur Harm Koster benoemd tot algemeen directeur die aan het hoofd staat van een team van 49 medewerkers. Koster is momenteel hoofd van de bilaterale overeenkomsten bij het directoraat-generaal Visserij van de Europese Commissie.

Het nieuwe controle-agentschap, met vestiging in de Spaanse havenstad Vigo, beschikt over een werkbudget van vijf miljoen euro en treedt volgend jaar in werking.

Nederland krijgt geen nieuwe saneringsronde

De Nederlandse visserijminister Veerman maakte bekend dat hij geen nieuwe saneringsronde overweegt. Als antwoord op vragen in de Tweede Kamer voegde hij er aan toe dat de mogelijkheid om tot een uitgebreid financieel pakket voor de visserij te komen vooralsnog beperkt zijn. Hij verwees hiervoor naar de kostprijs van 30 miljoen euro voor de saneringsregeling die vorig jaar werd doorgevoerd. Veerman zei dat de beschikbare middelen primair gericht zijn op ondersteuning van innovaties die het perspectief voor de visserij dichterbij brengen.

"Van koning tot koningin" op oud pakhuis



Op de vensteropeningen van het leegstaande pakhuis op de hoek van de Victorialaan en de Ankerstraat op de Oostendse Oosteroever werden achttien artistieke panelen aangebracht die een doorkijk bieden op 100 jaar Oostendse geschiedenis. De Oostendse kunstenaar Willy Bosschem reikte het gevelproject op de vroegere visnettenfabriek van Crops (later Ostend Stores en Multinet) aan aan eigenaar Willy Versluys die een oplossing zocht voor de lelijke gevel. Bosschem werkte het thema 'Van Koning tot Koningin' uit met beelden van Oostende, de zee, zeedijk en werken van Ensor, Spilliaert e.a. De titel van het gevelproject verwijst naar de opeenvolgende beelden. Het eerste beeld toont het kursaal in de tijd van koning Leopold II en het laatste het hedendaags staketsel van de 'Koningin der badsteden'. Voor het kunstwerk werd gebruik gemaakt van fotomontages die met de nieuwste digitale technieken verwerkt werden en op metersgrote vinyldoeken afgedrukt door Mutoh.

De Belgische visserijvloot (19)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

Z.98 Op Hoop

van Zegen

Lengte: 33,67 m.

Breedte: 7,91 m

Tonnage: 273 bt

Bouwjaar: 1991

Werk: Scheepswerf Seghers,

Oostende (casco) en

Scheepswerven De Graeve,

Zeebrugge (optuigen)

Motor: ABC (2002)

Vermogen: 750 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

BVBA Rederij Op Hoop van Zegen,

8380 Zeebrugge (1991)

Rederij Seabird BVBA, 8301

Knokke-Heist (1998)

De Groote Geert, Knokke-Heist

(2002)

BVBA Rederij Aris, 8300 Knokke-

Heist (2002)



COPYRIGHT gw

Z.99 Terra Nova

Lengte: 40,57 m

Breedte: 9,09 m

Tonnage: 462 bt

Bouwjaar: 1991

Werk: Scheepswerven De Graeve,

Zeebrugge

Motor: Mak (1990)

Vermogen: 957 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

BVBA Terra Nova, 8380 Zeebrugge



COPYRIGHTLVdC

O.100 Emilie

Lengte: 16,80 m

Breedte: 5,06 m

Tonnage: 32 bt

Bouwjaar: 1964

Werk: Scheepswerf Deweert,

Oostende

Motor: Mercedes Benz (1988)

Vermogen: 176 kW

Uitrusting: boomkor, korvisserij gar-

nalen

Eigenaar:

Constant Wynsberghe-Barbaix,

Oostende (1964)

Valère Vansteen en Noëlla Barbaix,

Oostende (1986)

Edgard Eerebout en Valère

Vansteene, Oostende (1986)



COPYRIGHT gw

FOTOS: copyright: G. Walters – nadruk en repro niet toegelaten.

OD.1 Martha op haar plaats gezet in nieuw Visserijmuseum van Oostduinkerke



Het dak van het vernieuwde en uitgebreide Nationaal Visserijmuseum kon niet afgewerkt worden zolang de OD. Martha niet op haar plaats gezet was. Dat is vorige maand gebeurd. Met behulp van een telescopische kraan werd de zeven ton zware replica van Z.53 Gilbert-Robert (dat is de oorspronkelijke naam van het in 1942 gebouwde houten vissersvaartuig) op haar plaats gezet. Voor de herstelling van het vaartuig werd zoveel nieuwe eik en ander hout gebruikt dat het nog moeilijk een restauratie kan genoemd worden. Het vaartuig kwam in 1974 in handen van het Visserijmuseum, werd herdoopt tot OD.1 Martha. en kreeg (pas in 1998) het statuut van beschermd monument. Ruim dertig jaar was het blootgesteld aan weer en wind. Vorig jaar besliste het gemeentebestuur van Koksijde in het kader van de revalorisatie van de maritieme erfgoedsite om de vermolmdde romp te restaureren. De opdracht werd toegewezen aan Shipyards Lowyck in Oostende die nog over mensen beschikt met kennis van de ambachtelijke scheepsbouw. De OD.1 Martha staat nu centraal in het nieuwe museum dat volgende zomer, een jaar later dan voorzien, zijn deuren opent.

Ter gelegenheid van de doop en de plaatsing van de OD.1 verscheen ook een geïllustreerde brochure met de geschiedenis van het vaartuig en wetenswaardigheden over het restauratieproject.



Member of Maintenance Partners N.V.



Bent u ook op zoek naar een betrouwbare partner voor het onderhoud van al uw **turbochargers**? Zoekt u niet verder!

Etamo

Uw Turbo - topper

- * 100% service voor het onderhoud, reinigen en herstellen van turbochargers
- * Alle merken: ABB, Man, Garrett, Napier, KBB, KKK, Holset, ...
- * Levering van wisselstukken

Bent u niet onmiddellijk in de buurt? Geen probleem! Via onze gespecialiseerde mobiele teams garanderen wij een 24-uren dienstverlening aan boord en op de kade in binnen- én buitenland.

Speciale tarieven voor de visserijsector

Contacteer ons snel voor een vrijblijvende offerte!

Etamo nv - T.a.v. Paul Hagens

Noorderlaan 81

2030 Antwerpen

Tel. +32 3 544 32 22

Fax +32 3 542 30 35

GSM +32 495 58 10 67

marineservice@maintenancepartners.com

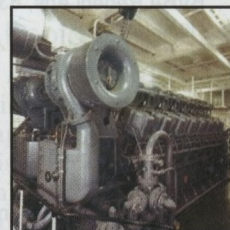


ABB Marine & Turbocharging

Uw adres voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers

U kunt ons 24 uur per dag, 365 dagen per jaar bereiken voor onderhoud, reparatie en verkoop van originele ABB-onderdelen.

Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen.

Telefoonnummers:

- Service: 03 - 5443033
- Onderdelen: 03 - 5443025
- 24-uurs dienst: 03 - 5443030
- Fax: 03 - 5443020
- E-mail: turbo@be.abb.com

ABB Turbocharging

Luihagen Haven 2 / Unit H, 2030 Antwerpen
www.abb.be

