

# HVB

74  
HET VISSERIJBLAD

België - Belgique  
P.B.  
8400 OOSTENDE 1  
3/4637  
P 706130

HVB wordt  
75 (!)  
in 2008





Hier had uw foto kunnen staan!

Veel lezers van HVB hebben thuis foto's liggen die facetten van de oude Vlaamse visserij illustreren.

Wie ze ons per e-mail opstuurt helpt mee deze bladzijde te verluchten.

[het.visserijblad@telenet.be](mailto:het.visserijblad@telenet.be).

De Oostendse voorhaven, op verschillende momenten uit de geschiedenis.

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 74 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

# COLOFON

# HVB

## HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine  
van de zee**

MEDEWERKERS: Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, L.A. Ingelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing (†), Willem Lanzsweert, L.K. Merate, Edmond Volk, Guido Walters (redactie; te bereiken op tel 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 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 29,75 euro op rekening 384-0596581-18

van Het Visserijblad,  
met vermelding abo HVB.

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

**HVB wordt  
75 (!) in  
2008**

Met spanning uitkijken naar quota 2008

## Forse vangstvermindering voor Noordzeetong voorgesteld

OVERAL IN EUROPA kijken vissers met spanning uit naar de quota voor 2008. Om die te weten te komen moet er nog enige dagen gewacht worden. Intussen zijn de voorstellen van de Europese Commissie wel al bekend. Ze zorgen voor grote onrust, omdat heel wat toegelaten vangsthoeveelheden (tac's) door de Commissie lager bijgesteld worden. Er is immers nog een lange weg af te leggen vooraleer het visserijbeleid in overeenstemming is met een duurzame visserij. Daarom stelt de Commissie voor om verder te snoeien in de toegestane vangsten.

Europees commissaris Joe Borg roept de Raad van Visserijministers op om de lange termijnverbintenissen na te leven en daaraan prioriteit te geven boven economische en politieke kortetermijnbelangen.

DUIDELIJKHEID ZAL ER PAS zijn na afloop van de bijeenkomst van de Europese visserijminister van 17 tot 19 december in Brussel. Naar verwachting zal er voor onze vloot hoe dan ook weer wat minder vis te halen zijn. We mogen ons dan ook niet blind staren op de verhoging met 11 procent kabeljauw in de Noordzee. De verbetering van het kabeljauwbestand is bemoedigend, maar blijft grotendeels beperkt tot één jaarperiode. Het hoge niveau aan bijgevangen en teruggegooide Noordzeekabeljauw daarentegen is zorgwekkend en maakt begeleidende maatregelen noodzakelijk. Het bereikte akkoord met Noorwegen over een verhoging van de kabeljauw- tac ging gepaard met een aantal begeleidende maatregelen om teruggooi te beperken. Voor andere gebieden blijft het wetenschappelijk advies voor kabeljauw zeer pessimistisch en stelt de Commissie een vermindering van de vangstmogelijkheden met 25 procent voor.

Tegenover een hogere kabeljauw-tac in de Noordzee staat het Commissievoorstel om de tong- en scholvangsten te verlagen. De Commissie stelt een vangstvermindering voor tong met 15 procent voor. Daarnaast zou ook 2,5 procent minder Noordzeeschol aangevoerd mogen worden.

De verhoging van het kabeljauwquotum weegt niet op tegen het economisch verlies van de lagere tong- en scholquotum. Vooral de maximale reductie van het tong-tac tot 12.800 ton (verleden jaar 15.020) zal de platvissector veel omzet kosten. De verlaging van het scholquotum op 49.143 ton (50.261 vorig jaar) ligt in de lijn van het scholbeheersplan. De vangstvoorstellen van de Commissie zijn er gekomen na negen dagen onderhandelen met Noorwegen. Het is nu aan de Europese visserijministers om de tac's de verdelen onder de lidstaten. Slecht nieuws is ook dat de Golf van Biscaje wordt bevestigd volgens het

beheersplan (zie kader). Daar hoort volgens de Commissie een verlaging van de tac bij van 8 procent.

In het verleden stelden de visserijministers zich minder streng op dan de Commissie, maar ze kunnen niet alle voorstellen naast zich neerleggen.

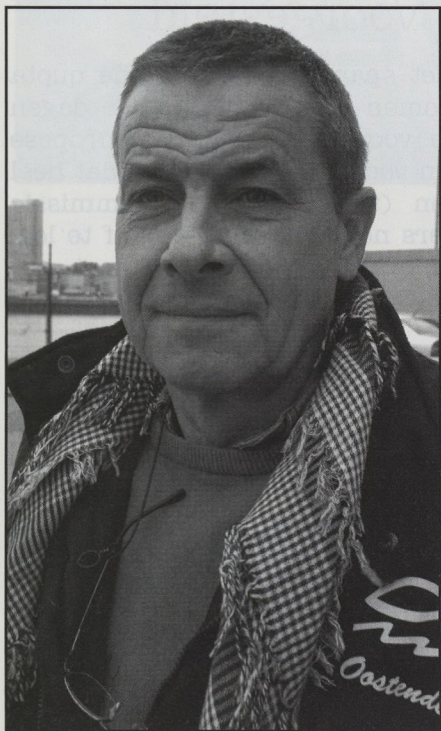
De voorstellen van de Commissie zijn ook slecht onthaald bij de Nederlandse pelagische vissers. Tot algemene verbazing stelden onze Noorderburen een vermindering van de haringvangsten met 35 procent voor, een reductie die eerder al de goedkeuring kreeg van de Pelagische Regionaal Adviesraad (RAC). Dat de overeenkomst de haringvangst toch met liefst 41 procent zou terugschroeven (van 341.000 tot 200.000 ton) komt dan ook hard aan voor de haringvloot en de Pelagic Trawler Association die ook op minder makreel en blauwe wijting mag rekenen. (gw)

### Hoe werkt beheersplan?

De Europese Visserijraad heeft volgende regels voor platvisbeheer in de Noordzee al eerder vastgelegd. Deze treden in werking op 1 januari 2008. 2007 werd beschouwd als een overgangsjaar. Samengevat zien de regels er als volgt uit:

1. De visserijsterfte moet elk jaar met 10 procent omlaag tot het veilig biologisch minimum is bereikt. Dit betekent dat het bestand en de vissterfte dan in de groene zone komt.
2. Het equivalent van 10 procent vermindering van de visserijsterfte wordt verrekend in de TAC. Dit betekent niet noodzakelijk dat de TAC omlaag gaat.
3. Het verschil tussen de TACs naar het volgende jaar mag nooit minder of meer dan 15 procent bedragen.
4. Het aantal zeedagen wordt vastgelegd op een niveau nodig om de TAC op te vissen. Er is een maximum aan het aantal zeedagen.

## 'Gedoemd om te verdwijnen?'



Yves Hertsens: 'Ik beseft dat de boomkorvisserij onder zware druk staat. Intussen wordt de vloot steeds kleiner en dat heeft ook gevolgen voor de toeleveringsbedrijven.'

Yves Hertsens (53) die — samen met zijn in de visserij bekende vader en zaakvoerder August (84) — twee middenslageschepen uitreedt, frons de wenkbrauwen als hij de vangstvoorstellen voorgelegd krijgt. "Het is ieder jaar wat minder", zucht hij. "Ik kende de gedetailleerde cijfers nog niet. We zullen die pas volgende week bespreken (nvdr: op 4 december) in de quotacommissie waarvan ik lid ben."

De familie Hertsens uit Knokke-Heist is eigenaar van de Z.183 Christopher (1973) en de Z.583 Angelina (1970), twee vaartuigen met een motorvermogen van 750 pk die reeds jaren trouw in Oostende veilen. Beide boomkorvaartuigen zijn voor hun vangsten, hoofdzakelijk platvis, aangewezen op de Noordzee en het oostelijk deel van het Kanaal.

"In het Kanaal worden de toegelaten vangsten steeds verder teruggeschroefd. Op de duur zullen we daar niets meer te zoeken hebben en gedoemd zijn er te verdwijnen. Nu de Noordzee gesloten is voor schol en kabeljauw hebben de grote boomkorvaartuigen zich geconcentreerd in het Kanaal waar ze alles opvissen. Als die krachtige vaartuigen gepasseerd zijn is het visbestand opgekuist en hebben wij

er niets meer te zoeken", zegt Yves die al vijftien jaar lang samen met zijn vader de rederij beheert.

*"De eerste maanden van dit jaar kregen we nog goede prijzen voor onze vis en voor de tong. De laatste maanden is de prijs teruggelopen. Toch werd ons altijd voorgehouden dat wanneer we minder vaartdagen maken, de prijzen zouden stijgen. Dat blijkt dus niet zo te zijn."*

### Bemanning

*"Intussen wordt de vloot steeds kleiner en dat heeft ook gevolgen voor de toeleveringsbedrijven. Onze twee vaartuigen maken geen dubbele reizen. Wanneer we binnenkomen willen we dat herstellingen en onderhoudswerkzaamheden onmiddellijk uitgevoerd worden. Mochten we geen beroep meer kunnen doen op Oostendse bedrijven, die dag en nacht beschikbaar zijn, zou dat veel tijdverlies betekenen",* zegt de reder die vindt dat de vloot niet veel meer mag verkleinen.

*"Ik beseft dat de boomkorvisserij onder zware druk staat, maar om over te schakelen op de planken zijn de schepen niet geschikt en hebben we de juiste quota niet. Onze quota zijn gebaseerd op de historische rechten van de boomkorvaartuigen. We zouden dan veel meer gullen en roggen moeten vangen en daarvoor aangepaste vaartuigen bouwen, iets wat ik in de huidige omstandigheden niet zie gebeuren. We kunnen het voorlopig nog redden met de beschikbare bemanningen. Maar ook voor ons is het niet altijd gemakkelijk om de juiste mensen te vinden. We hebben wel het voordeel op de grote schepen dat we nooit lange reizen maken, wat de mannen bijzonder aangenaam vinden. Maar we moeten wel tien mensen bijeen krijgen en ik zie toch dat het steeds moeilijker gaat. Soms kan een van de vaartuigen niet vertrekken omdat we niet over een volledige ploeg beschikken."*

*"Ook de hoge brandstofprijzen weegt zwaar op ons rendement. Onze vaartuigen gebruiken 2.800 liter gasolie per 24 uren. Aan de huidige prijzen is die kost opgelopen tot de helft van de besomming. Dat kunnen we niet blijven dragen omdat de andere kosten niet verminderen. Ondanks dat onze schepen al 35 jaar zijn zitten we nog met afschrijvingen omdat we enkele jaren geleden meer dan twintig miljoen frank in vernieuwing investeerden. Voor de toekomst zie ik een oplossing in het samenvoegen van beide licenties op één schip van 1.000 pk. Dat is een mogelijkheid die wij hebben, maar waarop niet alle reders kunnen terugvallen."* (gw)

Michaël Vandierendonck:

53.000 euro besomming



Vandierendonck: 'Nu staat de prijs op 0,54 tot 0,56 euro per liter. Intussen krijgen we steeds lagere prijzen voor een aantal vissoorten.'

In New York piekte de prijs voor een barrel ruwe olie op 20 november op 99,29 dollar. Op hetzelfde moment haalde een vat Brent Noordzeeolie een nooit eerder geziene prijs van 96,53 dollar. Het is dan ook niet langer de vraag of, maar wanneer de explosieve prijsstijging de 100 dollar bereikt.

In de visserij waren de lonen jarenlang de belangrijkste kostenfactor. Dat is niet langer het geval. De brandstof overtreft de loonkost.

Ook Michaël Vandierendonck uit Heist, reder van het Zeebrugse vaartuig O.15 Zilvermeeuw, ziet het met lede ogen aan. Met BVBA Zeearend nam hij twaalf jaar geleden het in 1975 gebouwde vaartuig over en liet er acht jaar geleden een nieuwe ABC-motor van 883 kw (1200 pk) in plaatsen.

*"De vangst van elf dagen werd vanuit Engeland per koeltransport naar Zeebrugge gebracht en er op vrijdag 23 november geveild. Het was een gevarieerde aanvoer met ondermeer 2.000 kg tongen. We maakten een totale besomming van 53.000 euro. De kostprijs van de verbruikte diesel bedroeg 26.000 euro, dus bijna de helft van de besomming. De loonkost van de bemanning bedraagt één derde van de besomming. Er blijft dus nog een goede 9.000 euro over voor de diverse kosten (los- en verkoopkosten, liggelden, verzekering, huur toestellen, afschrijvingen enz.) en onderhoud van schip en vistuig",* luidt de berekening die Vandierendonck snel duidelijk maakt dat er voor de rederij weinig winst overblijft.

Dat bevestigt nog maar eens het beeld dat de economische situatie van de zeevisserij zorgwekkend is. Een van de vaststellingen in het laatste rapport "Uitkomsten van de Belgische zeevisserij 2006" van het Departement Land-

## 26.000 euro brandstof

bouw en Visserij was dat de rendabiliteit in de visserij blijft afnemen. Door de steeds oplopende brandstofkosten verbetert de toestand er niet op. Vorig jaar liepen de gemiddelde kosten (brandstof en lonen inbegrepen) voor grote boomkorvaartuigen al op tot 90 procent van de besomming.

De gemiddelde gasolieprijs bedroeg voor de periode januari-september gemiddeld 0,46 euro per liter. Ondertussen is de prijs opgelopen.

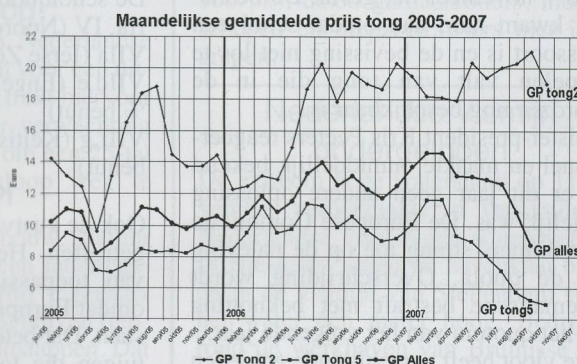
“Nu staat de prijs op 0,54 tot 0,56 euro per liter”, zegt reder Vandierendonck die beseft dat de prijs de komende weken nog kan oplopen. “Intussen krijgen we steeds lagere prijzen voor een aantal vissoorten. Vooral de kleine tongsortering is flink in waarde gedaald. Mijn vaartuig had ongeveer 2.000 kg tong mee, maar daar zaten amper 300 kg grotere tongen tussen. Die toestand trekt onze besomming naar beneden en maakt het steeds moeilijker om nog rendabel te varen. Het is zonder meer duidelijk dat rederijen die het nu al moeilijk hebben nog meer in de problemen zullen komen”. (gw)

## Opbrengst kleine tong in vrije val

De aanvoer van tong, de belangrijkste vissoort voor de vloot, daalde tijdens de eerste negen maanden met 12 procent tegenover dezelfde periode vorig jaar. De besomming bedroeg 31,5 miljoen euro (-1 %). De tongomzet vertegenwoordigt na negen maanden 52 procent (vorig jaar 54 %) van de totale besomming in onze vismijnen. Ondanks de lagere aanvoer ging de gemiddelde tongprijs erop achteruit. Maar niet in dezelfde mate voor de vijf grootteklassen.

Tong wordt in ingedeeld in vijf gewichtscategorieën: grootteklasse 1: 0,5 kg/vis of meer; grootteklasse 2: 0,33 tot 0,5 kg/vis; grootteklasse 3: 0,25 tot 0,33 kg/vis; grootteklasse 4: 0,17 tot 0,25 kg/vis; grootteklasse 5: 0,12 tot 0,17 kg/vis

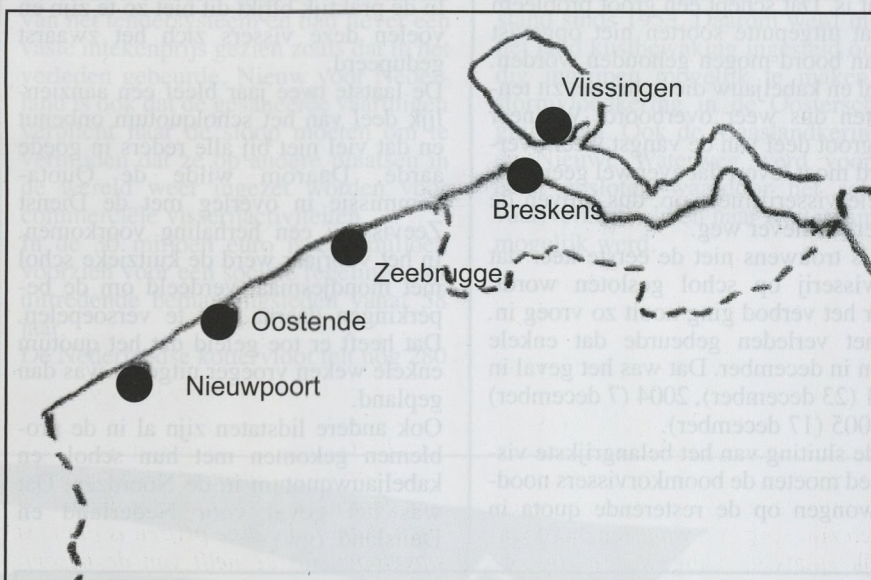
De prijsevolutie per categorie toont de laatste maanden grote verschillen. De gemiddelde prijs (op maandbasis) voor de twee grootste klassen hield nog redelijk stand, maar voor de kleinste sortering (tong 5) is de prijs gehalveerd zoals uit de grafiek af te lezen valt. Merkwaardig is dat de gemiddelde prijs tussen de duurste categorie (tong 2) en de goedkoopste (tong 5) de voorbije jaren nog nooit zo ver uit elkaar lag. Van deze laatste soort werd de voorbije maanden driemaal meer aangevoerd (993 ton) dan van de duurste soort (329 ton). De duurste tong piekte in september op 21,05 euro per kilogram, terwijl de goedkoopste soort in enkele maanden tijd meer dan halveerde (-57 %) tot 4,98 euro in oktober. In februari-maart stond de prijs van de sliptong nog op een recordhoogte van 11,60 stond. (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

## Schol- en kabeljauwquotum in de Noordzee uitgeput **Vangstverbod voor alle vaartuigen**

Klein vlootsegment voelt zich gedupeerd

De reders ontvingen vorige maand een omzendbrief waarin de Dienst Zeevisserij meldde dat het schol- en kabeljauwquotum in de Noordzee (Ices IV), de wateren ten noorden van de Noordzee (Iia) en het Schelde-estuarium vol gevist waren. Dat betekende dat er vanaf 15 november vanaf 00.00 uur tot het einde van het jaar geen enkel Belgisch vaartuig nog op deze soorten mag vissen. Voor de grotere vaartuigen (meer dan 221 kW/300pk) was dat al sinds 7 november het geval. De beslissing kwam hard aan omdat schol een basissoort is en de bevissing niet los te koppelen valt van tong die in de Noordzee nog beschikbaar is.

Minister-president Kris Peeters reageerde snel en maakte onmiddellijk bekend dat er dit jaar geen andere oplossing mogelijk was. De Europese Commissie kijkt immers streng toe op de naleving van de quota. Overschrijding wordt systematische bestraft met beknotten van het quotum van het volgende jaar. Onze vloot heeft verschillende gebieden waar schol mag gevist worden. De grootste hoeveelheid, bijna 60 procent, zit in de Noordzee en voor kabeljauw is dat 75 procent. Het zijn precies die quota die vol gevist zijn, terwijl het tongquotum er nog maar voor de helft benut is. Dat schept een groot probleem omdat uitgeputte soorten niet opgevist of aan boord mogen gehouden worden. Schol en kabeljauw die in het net zit ten moeten dus weer overboord. Wanneer een groot deel van de vangst weer overboord moet levert dat evenwel geen rendabele visserij meer op, dus blijven de vissers er liever weg.

Het is trouwens niet de eerste keer dat de visserij op schol gesloten wordt, maar het verbod ging nooit zo vroeg in. In het verleden gebeurde dat enkele keren in december. Dat was het geval in 2001 (23 december), 2004 (7 december) en 2005 (17 december).

Na de sluiting van het belangrijkste visgebied moeten de boomkorvissers noodgedwongen op de resterende quota in

andere gebieden vissen. Het tweede belangrijkste scholquotum zit in het oostelijk en westelijk Kanaal en was eind oktober ook al voor 80 procent opgevist. Nu de grote vaartuigen daar op afstomen zal het niet lang duren voor het quotum ook daar op is. Er kan nog wat schol gehaald worden uit de Keltische Zee en vooral uit de Ierse Zee, maar dat is ver lopen en niet alle reders zullen het er voor over hebben om de brandstofrekening nog verder op te drijven.

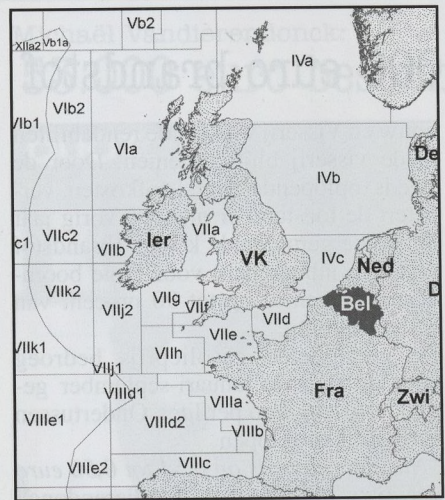
De scholquota (ruilen inbegrepen):  
IIa, IV (Noordzee 3.395 ton (gesloten)  
VIIa (Ierse Zee 788 ton (+20 % benut)  
VIIId,e (Engels Kanaal) 1.350 ton (+80 % benut)  
VIIf,g (Keltische Zee) 232 ton (+70 % benut)

### Kustvissers

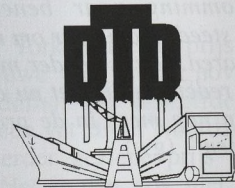
Ook de kustvissers zijn door de sluiting getroffen. Het ministerieel besluit is van toepassing voor alle vaartuigen omdat Europa geen uitzonderingen toestaat. Dat betekent dat ook de vier vaartuigen die tot het speciaal gecreëerde klein vlootsegment (KVS) toetraden getroffen zijn. Nochtans werd hen bij de oprichting van het KVS voorgehouden dat zij vrijwel onbeperkt mogen vissen. Enkel voor kabeljauw zouden de beperkingen van het herstelplan meespelen. In de praktijk blijkt dit niet zo te zijn en voelen deze vissers zich het zwaarst gedupeerd.

De laatste twee jaar bleef een aanzienlijk deel van het scholquotum onbenut en dat viel niet bij alle reders in goede aarde. Daarom wilde de Quota-commissie in overleg met de Dienst Zeevisserij een herhaling voorkomen. In het voorjaar werd de kuitzieke schol met mondjesmaat verdeeld om de beperkingen daarna wat te versoepelen. Dat heeft er toe geleid dat het quotum enkele weken vroeger uitgeput was dan gepland.

Ook andere lidstaten zijn al in de problemen gekomen met hun schol- en kabeljauwquotum in de Noordzee. Dat was het geval voor Nederland en Duitsland. (gw)



ZEEVISSERS - VISBEWERKERS -  
HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN  
EN BINNENSCHIPPERS  
VOOR AL UW PROBLEMEN  
WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor  
Federaal secretaris  
zeevisserij  
Jules Peurquaetstraat 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

### Nederlandse vloot ontziet kuitzieke schol

In Nederland hebben vertegenwoordigers van de kotterssector al afspraken gemaakt om de scholvangsten op de Noordzee tijdens het eerste kwartaal van 2008 met een kwart te verminderen. Daarmee wil men een herhaling van de situatie begin vorig jaar voorkomen. Toen was tijdens het eerste kwartaal al 35 procent van het Nederlandse scholquotum opgevist. Voor volgend jaar is nu al de afspraak gemaakt dat tijdens het eerste kwartaal maximaal 30 procent van het scholquotum wordt benut. Bij overschrijding moet de aanvoersector een boete storten van 1,5 euro per kilogram in het onderzoeksfonds van de Productschap Vis, een overkoepelend orgaan van alle takken van de vissector.

Rederscentrale eist brandstoftoeslag

## Vlaamse visserijvloot in staking?

DE AANHOUDENDE TOENAME van de brandstofprijzen heeft het bestuur van de Rederscentrale (RC) voor crisisberaad bijeen gebracht. De reders eisen boter bij de vis onder de vorm van een brandstoftoeslag. Met de sluiting van de Noordzee voor schol- en kabeljauwvangsten vonden ze dat de maat vol was.

Op 15 november, de dag dat het besluit van kracht werd, hebben de reders gebrainstormd. Ze oordeelden dat het aandeel van de brandstof in de bedrijfskosten te hoog geworden was. Volgens de RC zijn er toestanden bekend waar de brandstofkosten zowat 30 procent hoger lagen dan de opbrengst. De oorzaak ligt ook bij de visprijzen voor sommige doelsoorten extreem laag liggen. *"Economisch gezien zou ik mijn vaartuig aan de kant moeten houden"*, zegt Urbain Wintein, voorzitter van de RC en zaakvoerder van de Rederij Seabird die met de Z.121 Deborah een groot en modern vaartuig bezit. *"Hetzelfde commentaar hoor ik van andere reders, maar tot nu toe heb ik net als de meeste collega's besloten om mijn bemanning en de visserijsector in zijn geheel niet in de kou te laten staan en dus ga ik door, welbewust dat winst maken en zelfs kostendekkend werken niet meer mogelijk is."*

De RC heeft contact opgenomen met de Vlaamse visveilingen om een prijsverhogende aanpak te bespreken. De veilingen oordeelden dat ze de reders niet rechtstreeks kunnen helpen. De vraag of ze bereid zijn om een brandstoftoeslag te geven bovenop de geveilde prijs moet gesteld worden aan de viskopers. De raad van bestuur van de RC heeft beslist om dezelfde vraag ook voor te leggen aan de Nederlandse collega's om samen naar een toeslag te streven. De RC wijst er op dat de Franse rege-

ring een reeks maatregelen voorgesteld heeft, ondermeer een tijdelijke vrijstelling van sociale bijdragen, tegemoetkomingen op haven- en veilingtaksen, die overeenkomen met een plafonnering van de gasolieprijs op 30 eurocent per liter. *"De nood is hoog, dus een gelijkaardig initiatief in België is broodnodig"* stelt de voorzitter Wintein. *"Nu ook de visserij op een paar belangrijke doelsoorten is stilgelegd, moet er naar*

### 25 Nederlandse vaartuigen naar de sloop

Tot 10 december kunnen Nederlandse kottereigenaars inschrijven voor een uitstapregeling. De overheid trekt hiervoor 30 miljoen euro uit. Naar verwachting biedt dit de mogelijkheid om een 25-tal platvisvaartuigen door sloop weg te werken.

Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft een saneringsregeling uitgewerkt waarbij eigenaars zelf een bedrag naar voor schuiven (tender) waartegen ze willen uitstappen. Dat is dezelfde regeling die hier vorig jaar werd toegepast voor de sloopregeling. De laagste prijsoffertes die conform zijn aan de voorwaarden (o.a. minstens tien jaar oud zijn) worden eerst behandeld en daarna in oplopende volgorde gehonoreerd. De sector is geen voorstander van het tendersysteem en had liever een vaste intekenprijs gezien zoals dat in het verleden gebeurde. Nieuw voor Nederland is ook dat de gesaneerde vaartuigen verplicht naar de sloop moeten om te vermijden dat ze op andere plaatsen in de wereld weer ingezet worden voor commerciële visserijactiviteiten.

In de 30 miljoen euro is één miljoen voorzien voor een sociale regeling voor uittreedende bemanningsleden vanaf 58 jaar.

De Nederlandse kottervloot telt nog 280

verdere visgebieden gevaren worden, wat nog hogere kosten met zich meebrengt. De raad van bestuur heeft dan ook beslist dat, indien er niet tijdig tegemoetkomingen voor de extra kosten gevonden worden, de Vlaamse vissersvloot niet meer zal uitvaren vanaf 1 januari 2008 en dit tot er een oplossing voor handen is".

De RC meldt dat de problemen van het kustvissersegment ook op tafel kwamen. In dit verband heeft de RC al een overlegvergadering met Vlaams minister-president Kris Peeters vastgelegd om een oplossing te vinden voor de schepen die tot dit segment behoren.

vaartuigen (waarvan 120 met meer dan 300 pk), de 60 garnaalkotters, mosselschepen en diepzee-trawlers niet inbegrepen.

### Nederlandse Vismijn ondergelopen

De extreem hoge waterstand op 11 november veroorzaakte in verschillende Nederlandse visafslagen wateroverlast. In Breskens stond de havenkaai blank en in de vismijn van Stellendam stond het water één meter hoog. Bedrijven rond de werkhaven van Bruinisse kregen water binnen. Vlissingen bleef gespaard van overlast. Ook de noordelijker gelegen visafslagen van Den Helder, Den Oever, Harlingen en Lauwersoog kregen met wateroverlast te kampen.

Nederland beleefde de hoogste waterstand sinds 1953. Daarom werd in heel het land kustbewaking ingesteld om tijdig ingrijpen mogelijk te maken. De stormvloedkering in de Oosterschelde ging dicht. Ook de Maaslandkering op de Nieuwe Waterweg werd voor het eerst gesloten waardoor het scheepvaartverkeer van en naar Rotterdam onmogelijk werd.



**VLOOT** REDER VAN DE OVERHEID

[www.welkombijvlood.be](http://www.welkombijvlood.be)

## SDVO deelt 3.000 porties Vlaamse hangmosselen uit



De mosselen werden met gulle hand uitgedeeld.

DE VLAAMSE MOSSELEN zijn er, maar omdat de Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) als vzw geen handelsdaden mag stellen wordt de oogst uitgedeeld. Dat gebeurde op 26 november in de vismijn van Nieuwpoort. Daar stonden 3.000 verpakkingen van twee kg klaar voor de

gegadigden. En die waren er. De mosselliefhebbers moesten dan ook aanschuiven om hun portie in ontvangst te nemen. Bij ieder pakket was een wedstrijdformulier waarop de ontvangers hun beoordeling kunnen geven. Wie de beste omschrijving kan neerpennen maakt kans om zijn/haar gewicht in

mosselen te winnen. Voor de lancering van de Flanders Queen Mussel naar het grote publiek toe werd voor die oplossing gekozen omdat de commerciële vennootschap onder de vorm van een mosselcoöperatie pas volgend jaar in werking treedt. De nieuwe oogst zal al vanaf eind mei in de handel komen. Ondertussen worden ook mosselen ter beschikking gesteld van diverse organisaties die er om vragen (e-mailadres: [flandersqueenmussel@sdvo.be](mailto:flandersqueenmussel@sdvo.be)).

De zandvrije hangcultuurmosselen zijn van uitstekende kwaliteit en hebben na de nodige controles en analyses een A-certificaat van het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) bekomen.

SDVO stelt dat de vzw ten dienste staat van de visserij en opgezet werd voor de sector, ter compensatie van het verlies van visgronden door de oprichting van windmolenparken in zee. Het project kan de aanzet betekenen voor de commerciële kweek van schelpdieren in de kustwateren. Momenteel drijven reeds enkele tientallen mosselboeien rond in de concessies. De komende maanden zullen er nog heel wat bijkomen tot er uiteindelijk 120 kooien zullen liggen. De verwachte oogst voor 2008 wordt geraamd op 700 à 800 ton.

De stichting heeft al heel wat middelen in het project gestoken. Het geld is afkomstig van de bedrijfsvoorheffing van de vissers die reders afdragen.



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



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

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



## Politici in de bres voor visserij

Johan Verstreken (Cd&V) heeft in het Vlaams parlement een motie ingediend waarin hij steun vraagt voor de problemen in de visserij. De Oostendse politicus vraagt dat alle middelen aangewend worden om het maximum uit de quota-besprekingen te halen en op lange termijn een oplossing zoeken voor de situatie waarin de sector verkeert.

De motie moet wel nog gestemd worden in de plenaire vergadering van het Vlaams parlement. 'Na een gesprek met minister-president Kris Peeters en met collega's uit verschillende partijen, verwacht ik hierover geen problemen,' zegt Johan Verstreken.

Ook de Oostendse OCMW-voorzitter en provincieraadslid Franky De Block (sp.a) hield een pleidooi voor visserijsteun. Hij pleitte voor een verfijning van het provinciaal subsidiereglement om modernisering en beveiliging van de vaartuigen te bevorderen. Hij acht het ook nodig dat de middelen voor het Fonds voor Scheepjongens worden geoptimaliseerd en voor een campagne die de werkzekerheid in de visserij promoot.

De gemeenteraad van Knokke-Heist heeft dan weer unaniem een motie goedgekeurd waarin gevraagd wordt naar dringende maatregelen voor de ondersteuning van de visserij. De motie is gericht aan de: Europese, federale, Vlaamse en provinciale overheden. De gemeenteraad vraagt dat de onderzoeksprojecten voor duurzame visserijtechnieken gericht zouden worden op concrete toepassingen op korte termijn. De overheden zouden voldoende middelen moeten voorzien voor aanpassing van de vloot, behoud van de tewerkstelling en rekrutering van vissers. Burgemeester Lippens zei dat hij terug visserijonderwijs zou willen aan de Oostkust. Hij wees er op dat er in Zeebrugge faciliteiten aanwezig zijn voor belangrijke onderdelen van de opleiding.

## Seaking redt drie vissers

Vrijdagavond 30 november werd door Cross Gris Nez een grote reddingsoperatie opgezet na een noodoproep van het Franse vissersvaartuig Mon Bijou met thuishaven Boulogne. Vaartuigen en reddingshelikopters, waaronder een Belgische Seaking, kwamen zeer snel in actie. Het noodlijdende vaartuig van 23,60 m. met zeven bemanningsleden bevond zich 32 km ten westen van Le Touquet. Een reddingsboot kon drie opvarenden van het zinkende schip oppikken en drie andere vissers werden aan boord van de Seaking gehesen. De hele nacht werd verder gezocht naar het zevende bemanningslid. Ook 's anderdaags ging de operatie door maar van de vermiste visser werd geen spoor gevonden.

## Maritiem Plein beschadigd

Het Maritiem Plein te Oostende liep aan de kant van het tijddok averij op door overslaande golven. Door versterkingswerken aan de kaaimuur was het plein onvoldoende beschermd. Het water sloeg 200 vierkante meter van het parkeerterrein weg waardoor ook een gedeelte van de funderingen van het vroegere Bestuursgebouw van de Vismijn kwamen bloot te liggen. Verder onheil werd voorkomen door het aanvoeren van 200 ton steenslag die in de bres werd gestort.

## Grotere schroef O.229

Bij Padmos in Stellendam werd de schroef en de straalbuis van de O.229 Liberty vervangen door een grote exemplaar. De nieuwe Van Voorden-schroef heeft een diameter van 2100 mm tegenover 1700 voor de oude. De eurokotter kreeg op een nieuwe Masson-keerkop-peling.

## O.536 Zeevalk verkocht

Het geschrapte kustvaartuig O.536 Zeevalk (bouwjaar 1965) dat gekocht werd door Auto- en Scheepssloperij Treffers BV uit Haarlem wordt niet gesloopt. Het vaartuig werd verkocht aan een particulier die het wil opknappen als verblijf en recreatief vaartuig. Het vaartuig staat momenteel droog bij de scheepswerf Van Laar in IJmuiden.

## 450.000 euro vispromotie

Het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing beschikt voor 2008 over een totaal budget van 21 miljoen euro voor het voeren van promotie. In het bedrag zit 450.000 euro voor de promotie van visserij- en aquacultuurproducten. Twee jaar geleden was dat nog 600.000 euro.

Marketing doelstelling voor de visserijsector is de kennis over vis te verbeteren en het consumptiepatroon van de Vlaamse consument te diversifiëren. Uit consumentenonderzoek blijkt immers dat bij de meeste Vlamingen de kennis over vis beperkt blijft tot een aantal populaire soorten.



Het  
eerst-  
volgende  
HVB  
in uw  
brieven-  
bus  
op  
vrijdag  
5 januari



'De garnalen voor een echte tomate crevette à l'ostendaise moeten gepeld zijn door de oude wijfjetjes van Oostende.'

Arno in De Morgen,  
5 september

'Als scholen een uitstap organiseren, gaat die richting Ardennen op de Kust. Scholieren bezoeken nooit een haven.'

Alain Bernard van Deme,  
in De Standaard, 16 september

'Een journalist is per definitie subjectief, aangezien hij of zij een mens is. Laat drie journalisten naar één ding kijken en een verhaal maken en je krijgt drie verschillende verhalen.'

Jois Van Heukelom  
in De Morgen, 23 november

'Vrijwel alle vissoorten van enig belang voor de Nederlandse platvisvloot vallen in de nieuwe Viswijzer in de categorie "liever niet".'

Visserijnieuws, 12 oktober

'De gezondheidszorg moet gaan naar wie ze het meest nodig heeft, niet naar wie ze kan betalen. Ze kan niet afhankelijk zijn van wie er het meeste mee kan verdienen. En al helemaal niet van welke landstaal de patiënt spreekt.'

Dirk Van Duppen  
in De Morgen, 23 november

'Misschien blijf ik ook wel jong van al dat pellen. Want dat doe ik nu toch al dik 72 jaar.'

Garnalenpelster Jaantje Dierx (87)  
in Elle garnaal

'Er gaan twee kostbare jaren verloren in de sanering van de openbare financiën als gevolg van de politieke crisis in ons land.'

Guy Quaden in DM, 24 november

'Journalist Walter De Bock is deze week overleden (...) In zijn werk komen vaak dezelfde thema's terug: grootschalige corruptie en fraude, infiltratie van de georganiseerde misdaad in het zakenleven en de politiek, de kuiperijen van politie en geheime diensten, het in kaart brengen van extreem rechts en de verwevenheid tussen neo-nazi's en "fatsoenlijk rechts" (...)'

De Morgen, 24 november

'Afgelopen weken heb ik tientallen uren met journalisten gesproken. Het heeft maar een enkele keer tot publicatie geleid. Dat komt doordat ik geen sweeeping statements maak.'

Columnist Leon de Winter  
in De Volkskrant

## Nieuw keurmerk voor vis Belfish.be staat voor topkwaliteit



Peter Cooleman lanceert Belfish da moet staan voor vers, duurzaam en Belgisch.

SYMBOLISCHER KAN HET niet: het keurmerk Belfish.be werd op 15 november, dag van de Dynastie, gelanceerd door Peter Cooleman, bekend als commercieel gezicht van de Purus-garnaal. Het gaat om een privé-initiatief van het marketing- en communicatiebureau Group Hiram van Geert Deman uit Knokke om

een keurmerk voor Belgische visserijproducten in te voeren dat de taalgrens overschrijdt. Peter Cooleman werd aangesteld als algemeen directeur van Belfish en staat in voor de contacten met reders, visveilingen, visverwerkers en distributeurs.

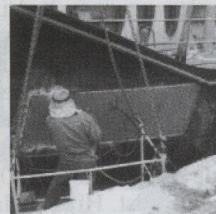
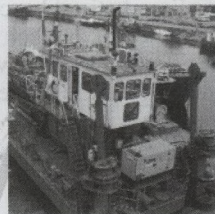
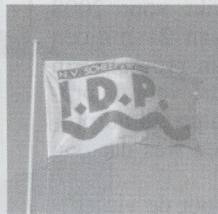
Belfish.be staat voor vers, duurzaam en

Belgisch en het is de bedoeling dat het keurmerk per 1 december vanaf de aanvoer tot bij de consument zichtbaar wordt. "Het keurmerk is een kwaliteitsgarantie voor de consument dat wat hij koopt wel degelijk van onze vissers komt. Nu duiken in de winkelrekken ingevoerde visserijproducten op die als tong of Belgische garnaal worden verkocht, terwijl dat helemaal niet het geval is", zegt Peter Cooleman.

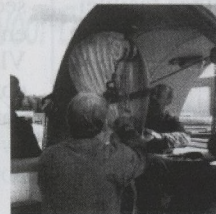
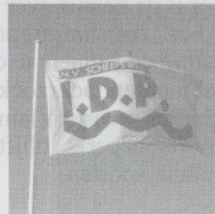
"Voor de herkomst, versheid en kwaliteit hanteert Belfish de kwaliteitsindex-methode die ook in de vismijnen in gebruik is. De garantie van duurzaamheid wordt in samenspraak met beroepsinstanties opgevolgd. Het gebruik van innovatieve en energiebesparende vistechieken wordt aangemoedigd. Ook duurzaam beheer van de visstocks dragen we in ons vaandel. Daarom zal bijvoorbeeld schol die tijdens de paaiperiode gevangen is geen Belfish-label krijgen."

Belfish.be werkt met een logo onder de vorm van een duidelijk herkenbare Belgische driekleur dat zowel op de viskisten als op de verpakking van afgewerkte producten zal voorkomen. Dat is nu reeds het geval voor de garnalen en de kroketten van Purus. Binnenkort krijgt ook de met de hengel gevangen zeebaars het keurmerk mee. Op de Belfish-site ([www.belfish.be](http://www.belfish.be)) komt een lijst van rederijen, visverwerkers, vishandelaars, viswinkels, restaurants en

Nieuwbouw  
Alle herstellingen,  
ombouw en onderhoud

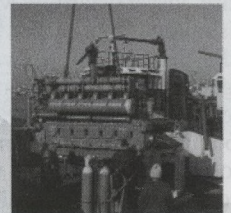
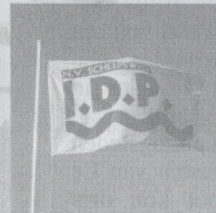


Visserij-schepen - Werkschepen  
Dienstvaartuigen - Pontons  
Motorenrevisies - Mechaniek - Uitlijning  
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS



Scheepslift 1000 ton (45 x 13,5 x 5,2 m)

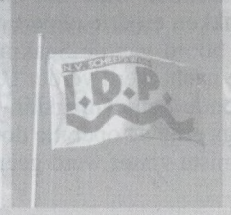
Draaiwerk tot 6,30 m TC



Kraanverhuur

# Scheepswerf I.d.P. N.V.

Vismijnlaan 5 - 8400 Oostende - Tel. 059-32 18 64 - Fax 059-32 08 13  
Tel. na bureeluren: 0477-777 664 - E-mail: [info@idp-shipyard.be](mailto:info@idp-shipyard.be) - Website [www.idp-shipyard.be](http://www.idp-shipyard.be)



warenhuis die producten met het Belfish-label verkopen.

"We hebben voor een duidelijk Belgisch label gekozen omdat het ook in Brussel, Wallonië en het buitenland beter aanslaat dan het etiket 'Vlaams'. Het label

wordt stapsgewijs ingevoerd en zal in het visaanbod voor de eindejaarsfeesten vaak opduiken", kondigt Peter Cooleman aan. Hij wijst erop dat de inburgering van het kwaliteitslabel ook ondersteunend zal werken op de visprijs. "Op

de veilklok in de vismijnen zal de Belfish-garantie vermeld staan, waardoor de vissers voor die partijen een betere opbrengst mogen verwachten", redeneert de Belfish-directeur. (gw)

Vorige maand al berichtten we over scheepsbouwer Pascal Lagrou die met zijn onderneming Vace

Yacht Builder de oude site van de Béliard scheepswerf te Oostende opnieuw tot leven brengt.

Béliard was de belangrijkste scheepswerf die Oostende ooit rijk was. Omwille van dit groot historisch belang komen we nogmaals terug op de geschiedenis van de werf die teruggaat tot in 1877.

## Béliard bouwde 120 vissersvaartuigen

GRONDLEGGERS HENRI BÉLIARD en Willem Best stichtten toen de scheepswerf Béliard & Best te Antwerpen. Na het overlijden van Willem Best veranderde de werfnaam in Béliard & Plechter en na het overlijden van Henri Béliard (1904) zette zijn zoon de zaak verder met de nieuwe vennoot A. Crighton (1905).

In 1920 volgde opnieuw een naamswijzing in 'Atelier de Réparations Maritimes Béliard Crighton & Cie'. Twee jaar later nam de Antwerpse scheepsbouwer (maar vooral scheepshersteller) het atelier van Amedée. Seghers in Oostende over. Maar er is plaatsgebrek en Béliard krijgt van de stad Oostende een stuk grond van 2,5 hectare in huur aan het Zwaardok en de Sloepenlaan. Daar worden door de 'Ateliers Maritime & Industrielles Ostendais Béliard Crighton & Co' nieuwe gebouwen opgetrokken, een droogdok gegraven en een slipway aangelegd.

Het eerste vaartuig wordt er in 1923 te water gelaten. Het is de O.70 Noordzee, een vissersschip van 58,28 brutoton, 20,43 meter lang en voorzien van een Industrie-motor van 110 pk, gebouwd in opdracht van de S.A. Noordzee Oostende.

Na het uitbreken van de oorlog wordt de scheepswerf door de bezetter ingepalmd. De Duitsers bouwen er schepen onder toezicht van Victor Segher. Na de aftocht van de bezetter blijven enkel vernielde installaties over. In 1946 komt de bedrijvigheid opnieuw op gang en worden aan de lopende band nieuwe schepen gebouwd. In 1961 fuseert moederbedrijf Béliard Crighton & Co met Guthrie Murdoch en krijgt nu de naam Béliard Murdoch & Co. Problemen in de scheepsbouwsector, door de concurrentie uit de Oostbloklanden, leiden tot de afsplitsing van de Oostendse vestiging die in 1979 verzelfstandigd wordt onder de naam

Scheepswerven Béliard Oostende NV. In 1983 komt er een einde aan de staalbouw en gaat de scheepswerf dicht. De overschakeling op polyesterbouw gebeurt onder de naam Mercantile-Béliard en voor de bouw van rompen in polyster wordt Béliard-Polyship opgericht dat, zoals in HVB vorige maand al te lezen stond, in 1994 de boeken sloot. Interessant voor onze lezer is echter de lijst van de vissersvaartuigen die Béliard, naast tal van andere scheepstypen, bouwde. Onze deskundige medewerker Louis Vande Castele is hiervoor in zijn archief gedoken en heeft ze allemaal opgezocht. Het is een lange lijst van 120 vaartuigen geworden die tussen 1924 en 1980 van stapel liepen. Meer dan de helft heeft dienst gedaan in de Belgische visserijvloot, waaronder heel wat schepen die een grote bekendheid genoten en herinneringen zullen oproepen bij oudgedienden. (gw)

# 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. Oostende -*

*Tel.: 059 33 99 37 - 0475 32 16 20 - Fax: 059 33 99 38*

www.hostyn.be — contact@hostyn.be

# Béliards 120 vissersvaartuigen

**1924**

O.70 Noordzee, SA Noordzee, Oostende  
O.71 Noordzee II, SA Noordzee, Oostende

**1925**

O.72 Noordzee III, SA Noordzee, Oostende  
O.73 Noordzee IV, SA Noordzee, Oostende

**1926**

O.30 Yolande, Rederij Verbiest, Oostende

**1928**

O.78 Julien Gerard, G. Janssens G., Oostende

**1929**

O.279 Notre Dame delivrez nous, A. Laplasse, Oostende  
O.290 Teniers, NV Motorvisserij, Oostende  
O.81 Annie, Pêcheries à Vapeur, Oostende  
O.291 Jordaens, NV Motorvisserij, Oostende

**1930**

O.228 Georgette, J. & P. Zoete, Oostende  
O.299 Roger-Louise, L. Allary, Oostende  
O.320 Catalunya, SA Pêcheries de l'Avenir, Oostende  
O.87 Gaby, Pêcheries à Vapeur, Oostende

**1931**

O.82 Raymond, Pêcheries à Vapeur, Oostende  
O.188 St. Kilda, Gustaaf Martinsen, Oostende  
O.332 Vierge Marie, Lus Emiel, Oostende  
O.142 Annie-Madeleine, L. Bauwens, Oostende

**1932**

Jozef-Elise (26,74 m), M. Noel, Lorient  
Capitaine Tessier (27,17 m), La Rochelle  
Petit André-Jean (27,17 m), La Rochelle

**1933**

Petite Yvette, Frankrijk  
Louise-Anais (30,51 m), Arcachon  
Jean Rebault (29,26 m), Dieppe  
L.3736 Rosbraz (26,74 m), Lorient  
DI.1133 Pierre Desceliers, Dieppe

**1934**

Charles Letzer (30,36), Boulogne  
Marthe-Marie, Boulogne  
Elisabeth-Thérèse (30,36 m), Boulogne

**1935**

B.1686 Simonne-Marie (30,36 m), Boulogne  
O.286 Henri-Charles, H. & C. Lambregt, Oostende  
O.228 Massabielle, Gebr. Vieren, Oostende  
O.239 Ancre d'Espérance, Gebr. Vieren, Oostende  
DI.1160 Lucien Gougy, Dieppe  
O.288 Normandie, M. Lenaers, Oostende  
Jacques Morgand (32,46 m), Dieppe  
Insula Oya (32,23 m), Ile de Yeu

**1936**

O.287 Ixous, René Lenaers, Oostende  
Edouard Gougy (30,49 m), Dieppe  
O.241 Providentia, Gebr. Vieren, Oostende  
O.285 Marie-José Rosette, H. & M. Lambregt, Oostende  
O.282 Adronie-Camiel, Edmond en Charles Christiaan  
O.345 Irene-Raphael, Ghys & Zonnekeijn, Oostende  
O.347 Cyriel Verschaeve, Ch. Verhaeghe en Fr. Danneel

**1937**

O.342 Jeanne-Marie, H.L. & H.C. Lambregt, Oostende  
O.179 Ibis (30,49 m), K.W. Ibis, Bredene  
O.297 Rubens, NV Motorvisserij, Oostende  
DI.1196 Tatiana (32,46 m), Dieppe

**1938**

O.195 Jeanne-Paulette, Maurice Ghys, Oostende

**1946**

O.320 Noordende III, Rederij Noordende, Oostende

**1947**

O.311 Victor Billet, NV Noordzee, Oostende  
LR.4020 Paul Gufflet, La Rochelle  
O.318 Belgian Sailor, NV Zeevisserij & Handelsmij, Oostende  
B.2383 Etoile du Nord (43,13 m), Boulogne  
F.1040 Duc de Normandie, Fécamp

**1948**

B.2425 Duperre (42,36 m), Boulogne  
O.319 Noordende II, Rederij Noordende, Oostende  
O.236 Henriette, H. Laplasse  
O.304 Laermans, NV Motorvisserij, Oostende  
O.305 François Musin, NV Motorvisserij, Oostende  
El Moujahid, Marokko  
Zahime, Marokko

**1953**

O.316 Belgian Skipper, NV Zeevisserij & Handelsmij, Oostende

O.81 John, Pêcheries à Vapeur, Oostende

**1955**

B.2700 Pierre Barris, Boulogne  
B.2707 Commandant Charcot, Boulogne

**1956**

O.80 Duchesse de Brabant, Pêcheries à vapeur, Oostende  
B.2720 Joseph Manesse, Boulogne  
B.2725 Duplex, Boulogne  
O.322 René Goeman, Pelarco, Congo  
B.2735 Champlain, Boulogne

**1957**

F.1146 Shamrock Iii, Fecamp  
B.2745 La Fayette, Boulogne  
B.2755 Nicolas Appert, Boulogne

**1958**

B.2785 Courbet, Boulogne  
B.2790 Pierre, Boulogne

**1959**

O.328 Pierre Staner, Permarco, Congo  
B.2810 Margat, Boulogne  
B.2835 Castelnaud, Boulogne  
B.2834 Vierge Marie, Boulogne

**1960**

O.317 Belgian Lady, NV Noordzeevervisserij, Oostende  
O.85 Princesse Marie-Christine, Pêcheries à Vapeur  
O.90 Prinses Paola, SA Pêcheries à Vapeur, Oostende

**1961**

O.310 Mbizi, Pamarco, Congo  
O.216 Henri-Jeannine, H.C. & H.C. Lambregt, Oostende  
L.5247 Monique-Andrée, Lorient

**1962**

Z.565 Narwal, Société de pêche de haute mer, Zeebrugge

**1963**

L.5294 Marthe, Lorient  
L.5308 Ludovic-Jégo, Lorient

**1964**

O.26 De Parel, M. calcoen, Oostende  
L.5359 Marie-Josiane, Lorient  
L.5349 Anne-Catherine, Lorient  
L.5363 Julien Quéré, Lorient  
B.2960 Petit Moussaillon, Boulogne  
L.5401 Atlanta, Lorient  
Saint-Jude, Lorient

**1966**

B.2790 Le Matelot, Boulogne  
B.2970 Klondyke (58,2é m), Boulogne  
L.5457 Kerolay, Lorient  
L.5426 Ludovic Pierre (48,77 m), Lorient  
O.128 Racjhel, Verhaeghe & Cie, Oostende  
O.134 Rosalie, verhaeghe & Cie, Oostende

**1967**

O.288 Lans, Rederij Lans, Oostende  
L.5101 Capitaine Cook (58,22 m), Lorient

**1968**

O.127 Okeanos, Haelewyc & Goutsmit, Oostende

**1969**

O.300 Nzadi, Zaïre  
N.708 Ruytinge, Rammeloo, Nieuwpoort  
N.709, Rammeloo, Nieuwpoort

**1971**

N.752 Ter Yde, Urbain Legein & Cie, Nieuwpoort

**1972**

L.5795 Charcot (59,01 m), Lorient  
L.5796 Capitaine Cartier (59,01 m), Lorient

**1973**

L.5797 La Perouse (59,01 m), Lorient  
L.193.873 Capitaine Biron (59,01 m), Lorient  
N.40 Ravelingen, PVBA Norfish, Oostende

**1974**

L.244.683 Drake (52,43 m), Lorient

**1975**

L.244.684 Cassard (52,43 m), Lorient  
LO.288541 Du Couedic (52,43 m), Lorient

**1976**

LO.288542 Bisson (52,43 m), Lorient

**1979**

Z.296 Mooie Meid, PVBA De Zwerver, Oostende

**1980**

Z.47 Saturnus, PVBA Saturnus, Knokke

## Maltezers gebruiken ex-Z.43 Pandora



Mario Vercoutter: 'Het was mij onmiddellijk duidelijk dat de Anna-Maria oorspronkelijk een Belgisch vaartuig was'

Lezers ontdekken tijdens hun vakantie soms naar het buitenland verkochte vissersvaartuigen. Het is niet altijd gemakkelijk te achterhalen waar die vaartuigen uiteindelijk belanden. Met een kennersoog vond gewezen visser Mario Vercoutter onlangs een Belgisch vaartuig terug in Malta. "Het was mij onmiddellijk duidelijk dat de Anna-Maria die ik in de haven van La Valetta zag liggen een Belgisch vaartuig was. Ik stapte naar de bemanning toe en de schipper had gehoord dat de vroegere naam van het vaartuig Pandora was. Het ging dus om de Z.43 Pandora die een tiental jaren geleden uitgevoerd werd", stelde Mario Vercoutter vast. De Z.43 Pandora werd in 1980 gebouwd op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp en afgewerkt bij Scap in Oostende. De Z.43 is een vaartuig uit een reeks zusterschepen van 27 meter en werd gebouwd voor Rederij De Bounty. Het schip werd later verkocht aan Rederij Caine (ook eigenaar

van zusterschip Z.44 De Caine) uit Knokke-Heist. Uiteindelijk kwam het vaartuig in handen van de NV Beheer Ora et Labora uit Knokke-Heist die het in 1997 liet schrappen uit de vlootlijst en verkocht aan Flambog & Shipping Co uit Limassol (Cyprus). Vandaar is het Belgische vaartuig in Malta beland waar het enkele aanpassingen onderging. (gw)

Intussen hebben we ook ontdekt dat de gewezen IJslander O.333 Johnny van Charles en Victor Seghers (bouwjaar 1960), later SCH.333 Cornelis Roeleveld en bijstandsschip Safety Patrol I, nu als ferry vaart in Afrika (Togo) tussen Libreville, Cotonou en Lomé. Een contactpersoon in Togo heeft ons dat bevestigd en beloofde een paar maanden geleden meer info, die we echter nog niet ontvangen hebben. (gw)

## Nieuwe uitbaters Kantine Vismijn Oostende

Sinds enkele weken baten Jaak Hautman en Nicky Haelewyck de Kantine Vismijn op het Maritiem Plein naast de Oostendse vismijn uit. Het onlangs gehuwde paar (en pas teruggekeerd van hun huwelijksreis) voerde al heel wat oprisings- en vernieuwingswerken uit in de gelagzaal en de keuken. Jaak Hautman, Prins Carnaval 2007 van Oostende en zaakvoerder van enkele horeca-zaken in die stad, wil de kantine meer betrekken bij het verenigingsleven. Het was dan ook niet verwonderlijk dat het Oostendse carnaval er vorige maand op gang getrokken werd. Gebruikers kunnen er op rekenen dat de verbruikzaal dagelijks vanaf 5 uur 's morgens open is en in het weekeinde vanaf 7 uur.



# 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

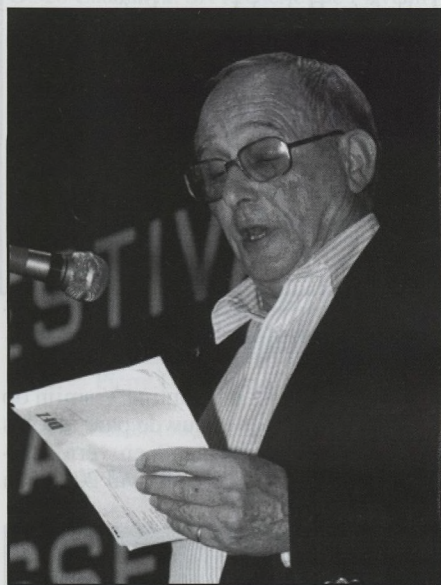
reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKENDE SERVICESTATION -

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

## Van de palingsound tot Lou Reed

DE JONGE VISSER die visserslied denkt, denkt wellicht Lucy Loes. Wie cultureel besnaard is denkt er misschien wel folksong bij. De ouderen denken dan weer vooral aan de tijd dat de klassiekers van het visserslied nog in de kroegen te horen waren... omdat ze daar door de vissers zelf gezongen werden. Maar het visserslied blijkt tegen alle verwachtingen in ook vandaag *alive and kicking* te zijn. Meer zelfs, het visserslied ontgroeit de sectorgrenzen.



Wijlen Jef Klausning (1918-2004)

JEF KLAUSING DIE we tot op het einde van zijn leven tot de HVB-medewerkers mochten rekenen, was een kei op het gebied van het visserslied. Hij wilde vooral voorkomen dat de oude gezongen teksten verloren zouden gaan. Hij publiceerde o.a. *Vreugde en verdriet in het visserslied* (1970), *Zingende baren* en *Ach, gij rijke lieden met al uw geld* (2001), waarin hij de teksten aan de vergetelheid ontrukte. Zelf kregen we van

Jef een kopie van de opnames die hij in de eerste helft van de vorige eeuw in de kroegen ging maken; een prachtig tijdsdocument dat ons leert dat de visserij in die tijd tevens garant stond voor een levende volkscultuur.

Die hoogdagen liggen uiteraard, zoals die van de visserij zelf, achter ons. Maar verdwenen is het visserslied geenszins. Heel de jaren negentig door berichtte HVB over het jaarlijkse *Festival van het visserslied* dat in Heist georganiseerd werd. In 2000 bracht de toeristische dienst van Koksijde de CD *Van Kabeljauw tot gernoare* uit. Ook Roland Desnerck deed zijn duit in het zakje toen hij datzelfde jaar met zijn gelegenheidsgroep De *Rulders* oude Oostendse liedjes op de markt bracht, waarbij de vissersliederen een prominente plaats innemen. Dree Peeremans schreef in 2005 een vervolg op zijn *'IJslandsuite'* uit 1985. De populaire groep *Lais* gaf in datzelfde jaar, samen met de folkgroep *Rum*, onder de noemer *Thalassa! Thalassa!* een aantal concerten in Dranouter en Nieuwpoort. Onze opsomming is verre van volledig. De internet zoekmachine Google levert ons onder het lemma visserslied maar liefst 1.130 verwijzingen op. Het visserslied leeft! Alleen waren wij er ons niet erg bewust meer van.

## Lou Reed en... de Vlaamse vissers

Dat veranderde deze zomer. Het Oostendse festival Theater aan Zee programmeerde toen de opvoering van *Andy en Karolien* door een groep die zich Torkest noemt. De Kortrijkzanen (!) Pieter Verbiest en Sebastiaen Dewaele 'hertaalden' songs van het popicoon Lou Reed naar het West-Vlaams. Hun bewerkingen lopen als een rode draad door het een tragisch Oostends vissersverhaal. Dewaele: *'Het is een muzikale voorstelling van een visserskoppel. Terwijl visser Andy weer eens uit vissen is, begint zijn Karolien uit eenzaamheid iets met een ex-lief. Andy komt er helaas achter en de stoppen slaan door: Karolien belandt in het ziekenhuis. Later worden de plooiën weer gladgestreken en raakt ze zelfs in verwachting van Andy. Maar het noodlot slaat opnieuw toe wanneer de baby ter wereld komt: Andy verongelukt op zee, waardoor Karolien met haar kind in de marginaliteit achterblijft.'*

Het optreden van Torkest (met naast Dewaele en Verbiest ook Mieke Dobbels) werd een succes. In de categorie Muziek wonnen ze op het theaterfestival de hoofdprijs (7.500 euro). De jury zei het als volgt: *'Andy en Karolien is een project van Torkest, waarbij Sebastien De Waele een aantal songs van Lou Reed naar Oostende heeft overgeplant en deel laat uitmaken van een verhaal over de visser Andy en zijn geliefde Karolien. Met een minimum aan begeleiding, via een summiere vertelling door Sebastien De Waele en Mieke Dobbels en door de knappe minimale interpretatie van het werk van Lou Reed met muzikant Piet Verbiest wordt hier een voorstelling neergezet die aan de ribben kleeft. Hoogst ontroerend in al zijn eenvoud en stief schone gedaan. Voor ons een van de hoogtepunten van TAZ 2007.'*

Vanaf 28 september ging het trio met de productie op tournee langs diverse Vlaamse cultuurhuizen en de Brakke

SCHEEPSTIMMERWERF

**LOWYCK N.V.**

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

E-mail: [info@shipyard-lowyck.com](mailto:info@shipyard-lowyck.com)  
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



Het drietal dat zich Torkest noemt maakte deze zomer furore met de productie van een muzikaal vissersverhaal.



1974 - Oranjespelers Johan Crujff en Piet Keizer vallen aan op de door de drummer van The Cats uitgedeelde paling. (Foto uit A. Kok; 1974. Wij waren de beten (A'dam 2006).

0 20  
zoekt  
gemotiveerde  
schipper garnaalvisserij

Goed loon

tel.: 0472 / 92 21 58

(tussen 16 en 20 uur)

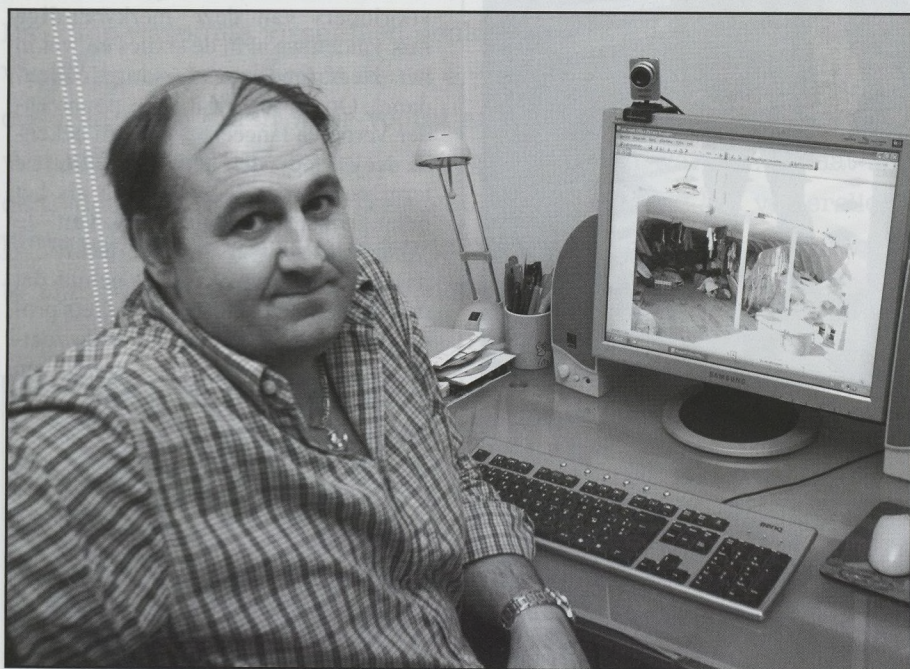
Grond in Amsterdam.

### Palingsound

Popmuziek en visserij, het leek ons een nieuwe combinatie te zijn. Maar de voorlopers van deze merkwaardige mix vinden we al in de sixties en wel in het Nederlandse vissersdorp Volendam. Op de legendarische piraatzender Veronica lanceerde de alom bekende deejee Joost den Draayer in 1968 de term *palingsound*. Met paling als het belangrijkste handelsobject van de Volendamse vissers was de term toepasselijk gekozen voor het geluid dat de plaatselijke beatgroep The Cats produceerde: paling is glad, zoals de zoetgevooide en gladgestreken sound van The Cats dat eveneens was. Dat de groep geen vissersliederen produceerde is in het kader van dit stuk merkwaardig te noemen, maar dat belet niet dat de The Cats met de Volendamse visserijsector vereenzelvigd werden. Naar verluidt stonden de machines in alle Volendamse visverwerkingsbedrijven stil toen The Cats in 1966 voor het eerst op de radio te horen waren. De popgroep haalde toen de Nationale Hitparade met *What a crazy life*. In 1968 stonden ze zelfs op nummer twee met *Times were when*. De volgende acht jaar stonden The Cats in Nederland onbedreigd aan de top. Zelf kunnen we nog stukjes nazingen uit *Lea* (1968), *Why* (1969) en het grootste palingpopsucces ooit: *One way wind* (1971).

In 1985 gingen The Cats uit elkaar, maar ze hadden school gemaakt, want inmiddels werd alle populaire muziek uit Volendam onder de term palingpop gevangen. Zo ook de songs van Piet Veerman, voormalig leadzanger van The Cats, die nadien een solocarrière aanvatte en in 1987 met *Sailin' home* op de allereerste plaats van de hitparade mocht prijken. Andere groepen en zangers die de palingsound produceerden waren (en zijn) Left Side (1968-1976), BZN (1966-2007), Maribelle, Jan Smit (1997-heden), Nick & Simon (2006-heden) en de 3js (2007-heden). De met de Volendamse visserijsector verbonden palingsound is inmiddels tot een heuse subcultuur uitgegroeid met eigen websites, tijdschriften, biografieën van palingpophelden en met vooral een eigen geluid. Noteren we tenslotte nog dat in een Volendams restaurant zelfs al een Palingsound Museum ingericht werd waar platina- en gouden platen, foto's, muziekinstrumenten en attributen van de betreffende muzikanten tentoongesteld worden. Wie zover niet wil reizen raden wij een tochtje aan over het wereldwijde web: [www.palingsound.com](http://www.palingsound.com). (fv)

## Graven naar de roots van de Vercoutters en de Legeins



De visserij laat de Vercoutters niet los. De belangstelling van Mario voor de vissersgemeenschap is groter dan ooit.

ALS JE IN Nieuwpoort naar een Vercoutter vraagt is het zeker een visser. Althans een gewezen visser, want Mario Vercoutter (44) is de laatste Vercoutter die ter visserij trok. "Met mij werd het Vercoutter-tijdperk afgesloten, maar mijn belangstelling voor de vissersgemeenschap is levendiger dan ooit", klinkt het uit de mond van de achterachterkleinzoon van Leopold Franciscus Vercoutter.

"Mijn betoevergrootvader, vader van acht kinderen, was al visser. Hij is in 1888, en 41 jaar oud, omgekomen tijdens een zware storm rond IJsland. Het zeilschip Dame Blanche had een 19-koppige bemanning aan boord en nie-

mand overleefde de schipbreuk, zo leerde ik uit mijn opzoekwerk", vertelt Mario die zestien jaar visser was, maar om gezondheidsredenen moest afhaken.

"Mijn overgrootvader David Vercoutter, net als zijn broers vis-

ser, was destijds een belangrijk figuur in de Westhoek-visserij. Hij was opdrachtgever voor verschillende panneboten. Ze werden gebouwd op de scheepswerf Denye die toen nog in De Panne gevestigd was. David Vercoutter had drie kinderen, waaronder twee zonen. Een ervan, Gabriël Simon Vercoutter, was mijn grootvader. Deze had vijf kinderen. Enkel zijn jongste zoon Norbert, mijn vader, stapte in de visserij", somt gewezen Oostduinkerkenaar Mario (nu Diksmuidenaar) op. Hij bracht vorig jaar alle familiegegevens over het geslacht bijeen en bundelde ze in een boek dat op de eerste plaats bedoeld was voor zijn familie.

Raphaël Vercoutter, broer van zijn grootvader was reder van de N.45 O.-L. van Lourdes, N.59 Getuigt voor Christus, N.732 O.-L.-Vrouw van Vlaanderen en N.745 Strijd voor Christus, scheepsnamen die overduidelijk christelijk geïnspireerd waren. Onder zijn zeven kinderen stapten zijn zonen Michel (N.211 O.-L.-Vrouw van Lourdes, N.762, N.765 O.-L.-Vrouw van Goede Raad, N.45 Herakles en N.88 Nova Cura), Gabriël (N.761 Vrede in Christus, N.597 Jupiter, N.45 Herakles en Z.502 Regina) en Marcel (N.210, N.720 André-Jeanine, N.719, N.705 Lumar) in de visserij.

Michel baatte ook een smederij uit op de Handelskaai in Nieuwpoort. De zoon van Marcel, André

**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



Vercoutter, is nog steeds scheepsmid samen met zijn zoon Kristof, maar verder is niemand van het geslacht Vercoutter nog rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken bij de visserij.

### Loodswezen

Mario is de enige zoon van reder-visser Norbert Vercoutter. Hij volgde de visserijschool in Nieuwpoort en kwam als 15-jarige scheepsjongen aan boord van de N.723 *Pallietier* waarop zijn vader schipper was. Norbert Vercoutter was voordien reder van de N.147 *Suzanne* (ex-O.147 *Suzanne* van Albert Vanleke). Dat was 's mans eerste schip. Hij kocht het in 1972 en zoon Mario voer reeds als 10-jarige knaap tijdens de vakantie mee. Het houten vaartuig is twee jaar later snel gezonken nabij de Westhinderbank, na een aanvaring met een vrachtschip. De drie bemanningsleden kwamen in het water terecht. Schipper Norbert Vercoutter en matroos Jean-Pierre Legein werden gered door de N.710 *Zeemansblik*, maar de overboord geslagen lichtmatroos Norbert Gheeraert werd niet meer teruggevonden. Na deze zware tegenslag kon Norbert Vercoutter samen met zijn schoonbroer Jean-Pierre Legein de rederij PVBA Gerard & Puystiens met de N.723 *Pallietier* overnemen.

“Met dit vaartuig heb ik in 1978 mijn eerste officiële vaart beleefd als scheepsjongen. Later als matroos, motorist en na het behalen van mijn schippersbrevet in de John Bauwensschool in Oostende ook als schipper”, vertelt Mario die tijdens een stilligperiode voor het plaatsen van een nieuwe keerkoppeling enkele maanden aanmonsterde op de N.597 *Jupiter* van zijn oom Gabriël (Gaby) Vercoutter.

“Op mijn eerste vaart als schipper moest ik wel wachten tot in 1978; tot mijn vader aan wal bleef om de netten te verzorgen en tweede schipper Jean-Pierre Legein enkele reizen thuis bleef. Alles bijeen heb ik tien jaar op de N.723 gevaren. Daarna maakte ik nog enkele reizen met de N.57 *Sarvy*, zat zes maanden op de N.736 *Lucky* van



Norbert Vercoutter met zoon Mario en zijn echtgenote Rozette Legein bij de doop van de N.402 *Norma* in september 1989. (foto gw)

*Danny Huyghebaert, de N.706 Ster der Zee en als schipper op de Z.502 Regina. Met de hektrawler O.316 Aegir van wijlen Louis Pieters ging ik mee naar de Orkney Eilanden*, schetst Mario zijn vissersloopbaan.

“Ondertussen hadden mijn vader en ik in februari 1989 de N.402 *Yvette* (ex-Z.402 en ex-O.402) overgenomen. We hebben het vaartuig bij Béliard in Oostende tot op het casco ontmanteld, volledig gerenoveerd en zeven maanden later opnieuw in de vaart gebracht als N.402 *Norma*. Vijf jaar later zat ik met zware rugproblemen en een maandenlange revalidatie. We verkochten het vaartuig en ik vond in 1995 werk als matroos bij de RMT en daarna op de loodstenders in Vlissingen. Vijf jaar

later slaagde ik voor het schippersexamen waardoor ik nu continu op de redebotten werk.”

De N.402 *Norma* veranderde verschillende keren van eigenaar en werd vernummerd tot N.782 *Norma*. Het vaartuig bestaat nu nog en vaart als LO.7 *Zwerper* met Lauwersoog als thuishaven.

### Geslacht Legein

Intussen heeft Mario Vercoutter ook de familiegeschiedenis van de Legeins, de kant van zijn moeder Rosette Legein, uitgewerkt. “Ook dit vissersgeslacht is afkomstig uit Oostduinkerke en Koksijde. Het gaat zelfs om een grotere familie dan de Vercoutters”, verzekert Mario die in zijn familiekundig onderzoek terug kon gaan tot Simon Legein (1612-1635).

## CREVITS

**Import - export - allerlei kettlingen en kettlingmaten - ankers - herbruikbare materialen - visserijbenodigdheden - rubber bollen en rubber ringen**

Marcus Gerardstraat 12, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 48 33  
Kotterstraat 42, 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



David Vercoutter, grootvader van Norbert en overgrootvader van Mario, was een belangrijk figuur in de visserij. Hij liet meerdere panneboten bouwen op de scheepswerf Denye, toen nog in De Panne gevestigd.

Na de eerste wereldoorlog vestigden heel wat Legeins zich in Nieuwpoort-stad (Nieuwpoort-Bad behoorde tot 1949 bij Oostduinkerke) en Oostende om vandaar hun visserijactiviteiten te blijven uitoefenen. In twee boekdeeltjes construeert Mario de stamboom Legein vanaf 1612 tot Vincent en zoon François Legein die in 1998 de Z.501 als N.501 *Asterias* in de vaart brachten. Het vaartuig verdween bij de saneringsronde vorig jaar uit de vloot. Dat heel wat Legeins in de visserij bleven wordt geïllustreerd met foto's, bidprentjes en andere documenten. Geïnteresseerden in *'De familie Vercoutter, meer dan een eeuw visserij'* of *'Genealogie Familie Legein en de visserij'* kunnen de boekdelen aankopen. Info bij Mario Vercoutter, tel. 0486-621.444 of op e-mail: [vercutter.m@versateladsl.be](mailto:vercutter.m@versateladsl.be) (gw)

### Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Toestand 21 september 2007

#### Wijziging eigenaar

O.29 BROODWINNER, eig. BVBA Lucien Desmit, Langestraat 108, 8400 Oostende. Zeebrief: 12 juli 2007  
O.190 RENILDE, eig. BVBA Lucien Desmit, Langestraat 108, 8400 Oostende. Exploitant: Frank Desmit. Zeebrief: 12 juli 2007  
O.191 NATACHA, eig. Damco Marine, Vaandelpad 2, 8930 Rekkem. Zeebrief: 22 mei 2007  
O.148 SNIPE, eig. BVBA Ishtar, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende. Zeebrief: 13 augustus 2007  
Z.67 RUBENS, eig. BVBA Aude

Audenda, Uitkerkestraat 34, 8370 Blankenberge. Zeebrief: 26 augustus 2007

Z.137 TWILIGHT, eig. NV Exploitatie Vismijn Oostende, Kantinestraat 3, 8400 Oostende

#### Nieuw vaartuig

O.32 PETRUS PICTOR, eig. BVBB Rederij Ishtar, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende. Roepnaam OPBF; planken en warrelnetvisserij; l.o.a.. 11,78 m., b.o.a.. 5,15 m.; 21 brt, 6 Nt; bouwjaar 2007; werf Gemini Catamaran Workboats Ltd, Colchester (UK); motor Daewoo 221 kW. Zeebrief: 23 augustus 2007

**Nieuwe registratie** (geschraapt 15.11.99)

N.64 BLACK JACK, eig. BVBA De Rousant, Zonnebloemstraat 24, 8310 Knokke-Heist. Roepnaam OPCL, l.o.a.:

14 m, b.o.a.: 4,70 m; 24 brt, 7 nt, bouwjaar 1987, werf F. De Decker & Zoon, 8377 Zuienkerke, motor Scania (1990), 143 kW. Zeebrief: 25 juni 2007

#### Doorhalen registratie

O.100 EMILIE, eig. BVBA Jofra Shipping & Trading, 2170 Antwerpen Doorhaling registratie op 2 juli 2007  
O.536 ZEEVALK, eig. Treffers BV, Haarlem (Ned.). Doorhaling registratie: 24 juli 2007

#### Wijziging adres

Z.36 ARCA, BVBA Arca, Groenlandstraat 91, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: 7 mei 2007

Z.39 ZUIDERZEE, BVBA Zuiderzee, Grote Edestraat 32, 8370 Blankenberge

Zeebrief: 18 september 2007.

## Alle industriële en sloopherstellingen

— 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!**



# De Belgische visserijvloot (36)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

## Z.582 Asannat

(ex-Z.403 Stern)  
Lengte: 21 m.  
Breedte: 5,43 m.  
Tonnage: 62 bt  
Bouwjaar: 1961  
Werk: Scheepswerf Van der Molen & Zn, Zaandam (Ned.)  
Motor: Cummins (1999)  
Vermogen: 221 kW  
Uitrusting: boomkorvisserij  
Eigenaar:  
Z.403 Stern:  
Latruwe Petrus, Zeebrugge  
Oscar Creyf-Degroote en Alfred Creyf-Timmerman, Heist (1967)  
Willy Rotsaert., 8390-Knokke-Heist (1978)  
BVBA Stern, 8301 Knokke-Heist (1989)  
M.-L. Flitsier, Zeebrugge en M. Molderez, Blankenberge (1997)  
BVBA Voya Con Dios, 8380 Zeebrugge (1998)  
Z.582 Asannat:  
BVBA Versluys-Vantroye, 8401 Bredene (1998)  
BVBA Versluys-Vantroye, 8400 Oostende (2002)



COPYRIGHT gw

## Z.583 Angelina

Lengte: 30,70 m.  
Breedte: 7,32 m.  
Tonnage: 149 bt  
Bouwjaar: 1970  
Werk: De Graeve, Zeebrugge  
Motor: ABC (1992)  
Vermogen: 552 kW  
Uitrusting: boomkorvisserij  
Eigenaar:  
Rederij Hertsens PVBA, 8390 Heist  
BVBA Rederij Hertsens, 8301 Knokke-Heist (1990)



COPYRIGHTgw

## Z.596

### De Zwerver

Lengte: 37,09 m.  
Breedte: 8,62 m.  
Tonnage: 366 bt  
Bouwjaar: 1988  
Werk: Tille Scheepsbouw, Kootstertille (Ned.)  
Motor: MaK (1988)  
Vermogen: 957 kW  
Uitrusting: boomkorvisserij  
Eigenaar  
PVBA De Zwerver, 8380 Zeebrugge  
BVBA De Zwerver, 8400 Oostende (1988)  
BVBA Deo Volente, 8400 Oostende (2007)



COPYRIGHT gw

# Overwegingen bij een slecht jaar

Het staat buiten kijf dat 1957 het slechtste visserijjaar zal zijn dat we sedert de laatste oorlog gekend hebben. Alles wijst er op dat het nog slechter zal zijn dan 1948, het jaar waarin de reders eensgezind het bedrijf stilgelegd hebben in afwachting dat door de regering veiligheidsmaatregelen genomen werden om de visserij toe te laten terug in normale omstandigheden te werken.

Sindsdien is het er niet op verbeterd: er wordt minder aangevoerd, de laatste twee haringseizoenen zijn praktisch mislukt, er moeten zwaardere schepen ingezet worden, langere reizen en hogere kosten gemaakt worden om minder op te brengen. De uitbatingskosten zijn met minsten 20 % gestegen. Er is gebrek aan personeel, de schulden der reders hebben zich opgehoopt en velen zien er geen toekomst meer aan.

Natuurlijk keert men zich het eerst tegen de invoer, men zoekt noodoplossingen en er worden dringende maatregelen gevraagd van de regering die praktisch machteloos staat. Sinds 1948, de lock-out, de maatregelen tegenover de invoer, die slechts voorlopige maatregelen waren, zijn er negen jaar verlopen. Intussen is de toestand zeer gewijzigd geworden. Men zou kunnen zeggen dat het uitzicht van Europa meer normaal is geëvolueerd: de invoer uit bijna alle landen werd vrijgegeven, we staan met de Benelux-unie

en er worden nog groter ontwikkelingen verwacht in een zeer onmiddellijke toekomst. Deze vrijheid van invoer is zeker zeer voorbarig geweest vanwege de regeringen die we intussen hebben gekend. Het verschil in uitbatingskosten vermindert zeer langzaam, maar intussen kunnen die landen die bij ons invoeren zich beter uitrusten ten koste van ons bedrijf. De slag is uiterst hard geweest voor ons, zeker wel het hardst en de toestanden die we nu kennen zijn er wel een gevolg van.

Maar we hebben intussen veel tijd verloren. Er werd ons een klein respijt gegeven vooraleer deze maatregelen genomen werden. We hebben te lang en te diep willen inademen en meer gehoopt dan gemeend dat het zo zou blijven duren. De visserij heeft voortdurend dringende maatregelen gevraagd, geëist zelfs. Sommige werden bekomen. Enige hebben wel iets geholpen. Maar we hebben ons te blind gestaard op hetgeen we dagelijks beleefden zonder te denken op wat morgen kan of zal gebeuren. Tenslotte hebben deze maatregelen de nieuwe crisis niet kunnen beletten. Het zijn alle losse punten geweest, zonder vaste lijn, zonder programma en de algemene politiek die de regeringen gevolgd hebben stond er in rechte hoek op: het ene neutraliseerde het andere. Het gevolg is niet dat we even ver staan als te voren, neen, we zijn er erger aan toe. Het bedrijf is al die tijd ziek geweest en heeft zich laten bedotten door pillen die een tijdelijke opwekking voor gevolg hadden, maar de ziekte niet weggenomen hebben.

Om opnieuw gezond te worden

moet er iets anders gedaan worden, moet er een volledige kuur gevolgd, moet er vooral geduld geoeffend worden, verandering van klimaat. Het moet een volledig samenspel zijn van alle krachten en op dit ene doel: opnieuw leefbaar worden.

Het gebeurt niet over enkele maanden, maar vraagt jaren geduld. Rechtstreekse uitslagen zal men niet zien, maar men zal kunnen vergelijken enkele jaren later, zoals we nu 1957 vergelijken met 1948 en dan zien of het beter gaat dan in 1957 of niet.

Alles sluit op elkaar aan, alle moeilijkheden volgen op elkaar en de ene is een gevolg van de andere. Weinig verdiensten, weinig bemanningen, veel invoer, weinig vraag.

Het opstellen van een minimumprijs is een middel om de atmosfeer te verbeteren waarin moet gewerkt worden. Het mag geen doel worden. Een minimumprijzenregeling stelt veel grote en zware problemen, we mogen het uiteindelijke doel niet uit het oog verliezen wanneer we ons met deze problemen bezig houden. Er moet een vraag geschapen worden naar vis, en dan in hoofdzake middelen. Tegen de invoer moeten we door gezamenlijke actie onze uitbatingskosten zien te verlagen en terzelfdertijd onze kwaliteit op hetzelfde peil brengen. Er moet een vraag geschapen worden naar vis, en dan in hoofdzaak naar Belgische vis. Het vis eten op vrijdag is een gewoonte die ons in slaap wiegt. Maar die gewoonte heeft ons enkel gebracht tot een gemiddeld visverbruik van amper 9 kg per hoofd en per jaar. Is dat voldoende?

Gewoonten worden niet op

enkele weken tijd geleerd, het vraagt inspanning, geduld, offers om zover te geraken, niet alleen van de leerling, maar vooral van de leermeester. En in ons geval is de leerling lui en passief.

Met alle mogelijke publiciteitsmiddelen is men er in gelukt Coca Cola burgerrecht te laten verkrijgen in ons land. Het is de vrucht geweest van een buitengewone inspanning, inspanning die nog altijd moet volgehouden worden want iedereen kent de waarde van dit produkt. Het is eveneens een werk van opvoeding om onze vissers en reders met elkaar te leren omgaan en ervaringen uit te wisselen, om ze op de hoogte te brengen van wat er moet en kan gedaan worden om vooral vis te vangen en goede kwaliteiten aan te brengen. Dit is nu vooral aktueel nu men terecht

de vraag stelt waarbij het komt dat Polen en Duitsers en Nederlanders haring vangen en de Belgen niets. Het is een werk van zeer lange adem, het is een ondankbaar werk gezien er weinig schitterende successen zullen kunnen geoogst worden, het is een werk van vertrouwen in elkaar en van samenwerking om tot iets te kunnen geraken. Maar het zijn de enige mogelijkheden om ernstig werk te verrichten en geen tijd te verliezen in nutteloos gebeuzel.

Keulen en Rome zijn niet op één dag gebouwd. Een bedrijf heroprichten gaat ook niet op één dag, zelfs niet op één jaar.  
J.H.K.

## KORT

**Doop Z.417 Yvette-Freddy** – Op 15 december 1957 werd de Z.417 Yvette-Freddy in Zeebrugge gedoopt. Het vaartuig van 20,50 m. met een Bohn&Kähler-motor van 150 pk werd gebouwd op de scheepswerf Bocher te Zeebrugge in opdracht PVBA Devooft uit Heist. De eerste bemanning bestond uit schipper Frans Dobbelaere, motorist Gerard Vantorre en de matrozen Leon Vlietinck en William Demeulenaere.

**Tewaterlating O.192 Lydie-Madeleine** – Op 14 december 1957 ging op de werf Jules Denye de O.192 Lydie-Madeleine

te water. Het vaartuig van 22,10 m. werd gebouwd in opdracht van reder Pol Peere. De voorziene motor is een ABC van 150 pk.

**O.349 Sirius maakt proefvaart** – Na de doop heeft het nieuwe vaartuig O.349 Sirius van Zonnekein en Van Overberghe zijn proefvaart gemaakt en de AWA-motor van 120 pk uitgetest.

**Z.557 Seagull in de vaart** - De Z.557 Seagull (21 m.) van reder Jozef Monteville uit Knokke is in de vaart gebracht. Het houten vaartuig, gebouwd bij De Graeve in Zeebrugge (20 m., ABC 150 pk) vaart met schipper Albert Everaert, motorist Charles De

## HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

*Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1957.*

Koninck en de matrozen Fernand Cauwelier en Gilbert Monteville.

**Tewaterlating O.225 Siol** – Op scheepswerf A. Loy werd zaterdag 23 november 1957 de O.225 Siol te water gelaten, een vaartuig van reder-motorist Emiel Marteel. De nieuwe O.225 meet 21,30 m. en draait op een Deutz-diesel van 150 pk.

**N.710 Zeemansblik bedrijfsklaar** – De N.710 Zeemansblik van Henri Pyson uit Nieuwpoort is een houten vaartuig van 20 m. met twee masten, afgeleverd door de scheepswerf Achiel Hillebrandt te Oostende. Een Lister-Blackstone-motor van 120/160 pk zorgt voor de aandrijving. Schipper aan boord is André Vanraeynest, motorist Gilbert Vanraeynest (broer van de schipper), bijgestaan door de matrozen Marcel Calcoen en Marcel Lafere

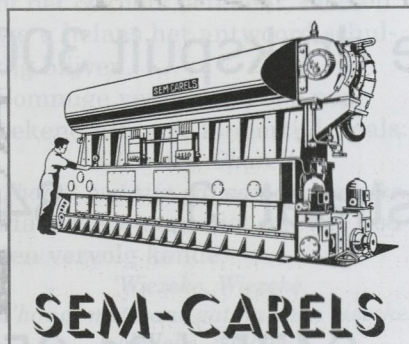
**O.185 Shamrock bedrijfsklaar** – In december 1957 werd de O.185 Shamrock van reder Frans Vanderveen ingeschreven in het scheepsregister. Het houten vaartuig werd gebouwd bij August Loy in Oostende en werd voorzien van de ABC-motor van 150 pk.

REDERS en VISSERS.

Voor Uw  
**SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING**  
wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

**HAND  
IN  
HAND**

H. BAELSKAAL, 27 OOSTENDE.  
Tel. 716.89  
VISMIJN, ZEEBRUGGE.  
Tel. 541.17



# DE WINKEL!

visserijbenodigdheden

Aanmaken van netten voor zeevisserij, kustvisserij, sportvisserij

BREVISCO bvba

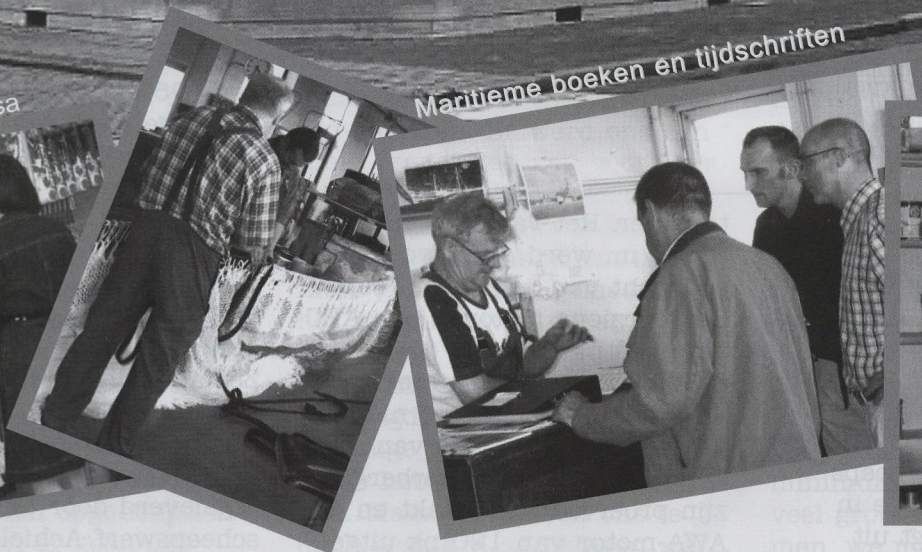
H. Baelskaai 12, Oostende

Tel/fax :0032 (0)59 / 43 72 93

Maritieme curiosa



Maritieme boeken en tijdschriften



Hempel scheepsverven en  
schilderbenodigdheden



In samenwerking met *Edwin Lauwereins*

Scheeps- en algemene schilderwerken

Verhuur van hoge drukspuit 300, 500 en 700 bar

Privé : Havenstraat 3, 8400 Oostende

Tel : 0475 / 61 65 89

VLAAMSE VOLKSTAAL, BRON  
VAN HUMOR EN WIJSHEID



«prut, prut», zei de kraai,  
en ze sch...t appelmoes.

30.000 SAPPIG-LOLLIGE WOORDEN, ZEGSWIJZEN, SPREUKEN EN  
DWAZEKLOTERIJEN, OPGEVANGEN VAN STAMINEEPILAREN,  
KLETSWIJVEN, DORPSFILOSOFEN EN ANDERE OLIJKAARDS.

Fijnzinnig en grof, ongerijmd en tof, dertig en plat, van alles wat

Volkse plezanterie verzameld door **Henri Mullebrouck**

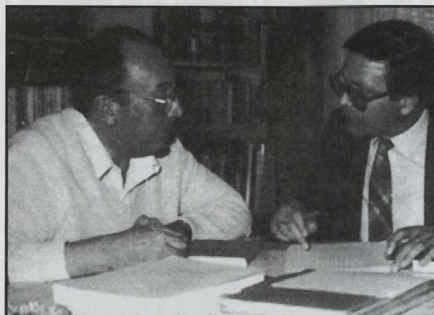
De redactie van HVB krijgt nogal wat oud papier toegestuurd. Wie een oud exemplaar van ons blad op zolder vindt, een boekje over de visserij ontdekt of een foto uit de oude doos opgraaft... doet nogal eens de moeite ons dat te bezorgen. Maar wat doen wij dan met dat oud papier? Wel, we maken een rubriek waarin we het kwijt kunnen. Vandaag ligt het boek 'Vlaamse volkstaal, bron van humor en wijsheid' voor ons op tafel.

In 1984 publiceerde de gepensioneerde leraar Henri Mullebrouck (links op de foto) een soort verklarend woordenboek van Vlaamse uitdrukkingen, woordspelingen, gezegden en vooral veel *flauweteiten*. Op de kaft belooft de West-Vlaming ons '30.000 sappig-wollige woorden, zegswijzen, spreuken en dwazekloterijen, opgevangen van stamineepilaren, kletswijven, dorpsfilosofen en andere olijkaards'. 472 bladzijden aan een stuk! Binnenin heet het te gaan om 'spreuken en volkswijsheden, aangevuld met nette en ongewassen volksrijmpjes, schertsende antwoorden en replieken en meerdere lachwekkende kletserij.' Volgens het voorwoord van professor Stefaan Top (rechts op de foto) is de auteur 'zo wat dertig jaar met deze materie bezig geweest'. Uit het boek leiden wij af dat hij dat ook graag deed in het café van ene Elza, want:

'Bij Elza Vander Straten,  
z'heeft bier in flessen en in vaten.  
Ge weet dus waar naartoe,  
maar de woensdag is ze toe.'

## Dat het verduldig is dat zei men destijds van papier

(behalve in Nederland, daar zei men dat het geduldig is)



Dertig jaar naar dorpsfilosofen luisteren... Het gaat wellicht in je kleren zitten, maar het loont de moeite. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het rijm dat wellicht tot doel had jonge stamineepilaren in de liefde in te leiden:

'Al de meisjes van de buiten  
hebben graag dikke fluiten;  
al de meisjes van de stad  
hebben 't gaarne in hun gat.'

Opgehitst door degelijke ontuchtige rijmelarijen trokken hordes stamineepilaren vervolgens de straat op. Gelukkig had men hen verwittigd:

'Het plegen van de paringsdaad  
is verboden op de straat;  
't is verboden door de wet  
en daarom doen we 't maar in bed.'

Ha, die Vlaamse olijkaards toch! Maar er vallen ook diepgaandere gedachten te lezen, zoals dit bijzonder duistere vers waarvan de achterliggende betekenis toch wel enig denkwerk verondersteld:

't Is zaterdag, 't is zaterdag,  
de klok staat op halftien;  
en 't hondje heft zijn steertje op  
en laat zijn holleke zien.'

Kan gebeuren, maar op de vraag of het ook iets betekent, moeten we u helaas het antwoord schuldig blijven.

Sommige verzen zijn ons nog bekend uit onze kindertijd, zoals:

Charelke, Charelke,  
j'hangt met zijn gat aan een nagelke.'  
Maar we wisten niet dat het lied een vervolg kende:

Wiezeke, Wiezeke  
z'hangt met haar gat aan een viezeke;  
Nelleke, Nelleke,

z'hangt met haar gat aan een spel-  
leke.'

Zo, dat weten we nu ook alweer. Maar staat er ook iets in over onze geliefde visserijsector, zo vraagt u zich af. Niet veel, zo blijkt. Vis had trouwens niet zo'n goede naam in het Vlaanderen van de kletswijven. Men was toen nog de mening toegedaan dat vis weinig voedzaam was: 'Vis laat een mens zoals hij is.' Het boek leert ons wel dat sommige Vlamingen een gedroogde schol een 'diplom' plachten te noemen. Als er magere pladijs op tafel kwam, riepen voltallige families dorpsfilosofen in koor: 'Platen, eet de vis en zuig de graten.' Haring werd in die middens al eens 'arme-mensen-biefstuk' genoemd of een 'gardevil'. Van deze vis werd ook gezegd: 'Haring is goed garen om bier te vernaaien.' Ja, dat is waar.

Nog steeds bekend is de uitdrukking: 'Een vis moet drie keer zwemmen: eerst in water, dan in de boter en daarna in het bier.' En de kersverse Vlaamse mosselproducenten kunnen potentiële klanten misschien wel verleiden met de wervende woorden: 'Een goed mosseleter heeft er één in de hand, één in de tand en één in het oog.'

Voor de rest valt er in het boek vooral veel onderbroekhumor te lezen, waaruit af te leiden valt dat de Vlaamse kletswijven en hun dorpsfilosofen niet veel nodig hadden om tevreden te zijn. Dat zeggen ze trouwens ook zelf; wellicht na een dagje stappen in het estaminet van Elza Vander Straten:

'patatten met de pele,  
een haring van een cent,  
't is al te gaar niet vele,  
maar we zijn d'r mee content.'

## Koninklijke Federatie der Zeelieden lauwert jubilarissen



Op het ledenfeest van de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden in Oostende zette het bestuur naar jaarlijkse gewoonte de jubilerende echtparen in de bloemen. Dit jaar waren dat de gouden jubilarissen Maurice Vanhove en Georgette Van Eycken, Alfons Pyliser en Christiana Borgoo en Jaak Vanhoutte en Denise Devinck (afwezig wegens ziekte) en het diamanten echtpaar André De Groote en Marie-Louise Cattoor, allen samen op de foto met Elise Hoornaert, dochter van ere-voorzitster Blanche Belpaeme (Meetje van de Kaaie), voorzitter Ferdinand Guilbert en zijn echtgenote Lucienne Vileyn, Paul Van Laer en de nieuwe Nieuwpoortse visserij-schepen Kris Vandecasteele.

### HANDELSVOORSTELLEN

**Visproducten voor Finland**  
De Finse firma Food Magazine zoekt vis- en zeevruchtenpaté en andere verse visproducten te importeren. Contact: Ms Ulla Karjalainen, CEO van Food Magazine Oy. Adres: Sinirikontie 2, 01300 Vantaa in Finland. Tel. +358 9 838431. Website: [www.foodmagazine.fi](http://www.foodmagazine.fi). E-mail gaat naar [ulla@foodmagazine.fi](mailto:ulla@foodmagazine.fi).

### Vis voor Frankrijk

De Franse firma Delpéyrat is een belangrijke fabrikant van diepvries- en versbereide gerechten. Het bedrijf zoekt Vlaamse leveranciers van vis. Wie interesse heeft schrijft naar Delpéyrat Traiteur en meer bepaald naar J. Lamarque, verantwoordelijke aankoper grondstoffen van dat bedrijf. U vindt hem op het adres Agropole te 47310 te Estillac in Frankrijk. Telefonisch is Lamarque te bereiken op +33 5 53 770383. De website van de firma bevindt zich op [www.delpéyrat.com/delpéyrat-traiteur](http://www.delpéyrat.com/delpéyrat-traiteur). E-mail gaat naar [j.lamarque@delpéyrat.fr](mailto:j.lamarque@delpéyrat.fr)

# VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport  
Scheepstransport  
Spoortransport  
Luchtransport



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

# YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

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

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

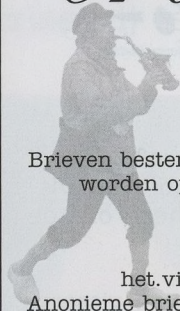
Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82

e-mail : [info@vismijnoostende.be](mailto:info@vismijnoostende.be)

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34



# Brieven



Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. E-mail gaat naar [het.visserijblad@telenet.be](mailto: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.

## Gelijk gij (II)



Ik was erg geïnteresseerd in het schrijven van lezer G. Provost op blz.25 van de editie van november.

Het is inderdaad zeer waarschijnlijk dat de O.131 (foto op de oude postkaart) mag geïdentificeerd worden als O.131 "Gelijk Gij". Deze sloep kwam in de vaart in de loop van het jaar 1902 (hoogstwaarschijnlijk als nieuwbouw) en was eigendom van Gustave Cockuyt. De reder voer zelf als schipper aan boord, behalve gedurende enkele reizen in 1903, toen Eugene Monteny, Pieter Rouzee en Charles Termote als schipper fungeerden. De O.131 "Gelijk Gij" is op 11 september 1905 op een wrak gestoten en wegens lek gezonken op 8 mijl ten noordoosten van Oostende. De bemanning werd gered.

Er is natuurlijk een heel kleine mogelijkheid dat de foto een vorige O.131 toont en dit moet dan de O.131 "Elise" geweest zijn. Dit vaartuig kwam in de vaart in de loop van 1884 voor Charles Frutsaert, mat 44 ton en werd uit de vloot geschrapt in 1894. (Vergaan, verkocht, gesloopt?) Indien de foto de "Elise" vertoont moet de postkaart dan wel reeds vóór het jaar 1895 gedrukt geweest zijn, hetgeen toch wel heel

vroeg is voor een postkaart, alhoewel niet uitzonderlijk.

Bij mijn weten was in de jaren 1895 t/m 1901 het nummer O.131 niet toegekend.

Luc Van Coolput, Antwerpen

## Nieuwe sloopboot

De werken aan de verbreding van de Oostendse haventoeegang zijn nu concreet. Het Oosterstaketsel is visueel zo goed als verdwenen en Oostende heeft er tegelijk een prachtige horizon bij. De 'onderwaterdam' zal nu ook gelei-

delijk verdwijnen. In de nabije toekomst zullen hopelijk grotere schepen daadwerkelijk (want dit was de opzet) de Oostendse haven aandoen. En om ongewenste, verrassende stromingen met zandverplaatsingen te voorkomen zal de nieuwe oostelijke havendam eerder klaar moeten zijn dan de afbraak van de oude.

Door de te verwachten grotere schepen zal Haven Oostende een nieuwe zwaarder sloopboot nodig hebben, naast de Ensor. Ik heb nog nergens gelezen dat die boot besteld is. Wordt dat geen tijd? Een haven moet klaar staan voor de toekomst.

H. de Bruin, Rotterdam

## boekbesprekingen



frank heyts

### Alida was een leunder

Bij Uitgeverij Walburg Pers verscheen recent het boekje Zeischip Alida. De unieke geschiedenis van een Overijsselse leunder (1907-2007)". Het werd geschreven door Henk Dessens.

De 'Alida' is het enige bewaard gebleven exemplaar van het scheepstype stalen leunder, waarvan er slechts enkele zijn gebouwd. In zijn boek belicht de auteur het bijzondere zeilschip en de mensen die erop werkten en woonden. Het leven op een zeilend binnenvaartschip was naar hedendaagse begrippen onvoorstelbaar zwaar. De schipper was overgeleverd aan de grillen van de natuur én die van de bevrachter. Geen vracht? Geen inkomsten. Bij slecht weer hadden de soms grote gezinnen slechts enkele vierkante meters woonruimte ter beschikking. Spanningen waren dan niet altijd te vermijden, met name tussen de schipper, die ook vader was, en zijn kinderen, die ook knecht waren. Eind jaren 1950 kwam de zeilende binnenvaart ten einde.

Daarmee verdween een generatie Nederlanders met een bijzondere manier van leven, werken, denken en doen. Dessens' boek is een eerbetoon aan een verdwenen

generatie Nederlanders, hun trots en hun verantwoordelijkheidsgevoel.

"Zeilschip Alida" (ISBN 978.90.5730.491.0) telt 72 pagina's en werd als softback uitgegeven. Het boek kost 14,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522. Fax +31(0)575.542289.

## Faillissementen

\* JEANNE NV, Distelstraat 25, 8380 Zeebrugge, rederij ter zeevisserij (zonder vaartuig, voorheen eigenaar Z.97, verkocht in 2003). Failliet verklaard op bekentenis op 19 november 2007

\* REDERIJ TELSTAR NV, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist (zonder vaartuig, voorheen eigenaar van Z.509 Telstar, geschrapt 26.01.95). Failliet verklaard op bekentenis op 19 november 2007

\* VISDISCOUNT BVBA, Twee Netenstraat 5, 2060 Antwerpen, kleinhandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op dagvaarding op 18 oktober 2007.

## Activiteitenkalender voor vissers

### DECEMBER

- 18-20 Europese Visserijraad, Brussel
- 20 Previs-workshop in Oostende
- 21 Previs-workshop in Zeebrugge (VDAB)
- 27 Studiedag ILVO in Oostende

Previs staat voor **PRE**ventie van arbeidsongevallen aan boord van **VIS**serijschepen, en heeft als doel om, in samenwerking met de sector, een preventief beleid voor veiligheid en gezondheid aan boord van vissersvaartuigen te promoten en het aantal arbeidsongevallen aan boord te verminderen. Previs heeft o.a. de volgende doelstellingen:

Het ontwikkelen van instrumenten voor de verbetering van veiligheidstechnieken aan boord van vissersvaartuigen

Het informeren en sensibiliseren van reders en vissers via veiligheidsopleidingen en publicaties

Op basis van de aanbevelingen van PROVIKMO eventuele aanpassingen op schepen aanbevelen met het oog op het verbeteren van de veiligheid

**Momenteel gaat de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling vzw over tot de aanwerving van een PREVENTIE-COÖRDINATOR om het team te versterken:**

#### Functie:

- ~ De reders bijstaan in hun functie van preventie-adviseur
- ~ Ideeën voorstellen ter verbetering van de veiligheid in de visserij, deze uitwerken en uittesten aan de hand van proefprojecten
- ~ Organiseren van workshops en veiligheidsopleidingen in samenwerking met de overheid, scholen en opleidingscentra die visserijonderwijs aanbieden
- ~ Via regelmatige bezoeken aan boord van vissersvaartuigen een duurzame, positieve band met de reders en vissers opbouwen en in stand houden

#### Profiel:

- ~ Ervaring binnen de visserijsector (als schipper, stuurman of motorist) of binnen de scheepvaartsector (als kapitein, luitenant of officier werktuigkundige)
- ~ Grote interesse in veiligheid
- ~ Goede kennis van de huidige regelgeving en bepalingen binnen de zeevisserij
- ~ Sociaal vaardig, goed kunnen omgaan met mensen
- ~ Goede communicatieve vaardigheden
- ~ Een opleiding "Preventieadviseur niveau 2" strekt tot aanbeveling

#### Aanbod:

- ~ Een contract voor onbepaalde duur
- ~ Een aantrekkelijke verloning
- ~ Een boeiende en gevarieerde job in een dynamisch team en binnen een toekomstgericht project
- ~ Reële verantwoordelijkheden binnen een professionele werkomgeving

Voor meer gedetailleerde informatie kunt u contact opnemen met de heer Rudi Vanagt, Preventie-coördinator van S.D.V.O. vzw op het nummer +32 (0)59-50 95 55.

Geïnteresseerde kandidaten sturen hun sollicitatiebrief vergezeld van een curriculum vitae vóór 20 december naar:

**Stichting Duurzame Visserijontwikkeling VZW**, t.a.v. de heer Ivan Victor – Voorzitter, Slijkensesteenweg 2, B-8400 Oostende

Kris Vandecasteele  
 nieuwe schepen voor  
 visserij te Nieuwpoort



Enkele weken geleden legde de Kris Vandecasteele (37) de eed af als nieuwe schepen te Nieuwpoort. Hij volgt in die functie wijlen André De Zaeyer op die in september overleed.

Kris Vandecasteele (CD&V) nam al de bevoegdheden van zijn voorganger over, met name landbouw, visserij, haven, onderwijs, leefmilieu en seniorenraad.

De nieuwe schepen is vrijgezel en van opleiding ingenieur bouwkunde. Hij runt een zelfstandig studiebureau gespecialiseerd in metaalconstructies. Hij nam in 2000 voor de eerste keer aan de gemeenteraadsverkiezingen deel en kwam met 221 voorkeurstemmen in de OCMW-raad terecht. Sinds vorig jaar is hij ook voorzitter van de Nieuwpoortse CD&V-afdeling. Bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2006 behaalde zijn partij met 14 op de 21 zetels de absolute meerderheid in de gemeenteraad. Kris Vandecasteele kreeg 620 voorkeurstemmen achter zijn naam. Ook zijn vader Kamiel Vandecasteele was in de periode 1982-1994 CVP-gemeenteraadslid in Nieuwpoort.

**PURUS**

Door Vlaamse vissers gevangen!

**Vlaamse Grijze Garnaal**

Een produkt van de Vlaamse Visserij Vereniging cvba  
 website : [www.vlaamsegarnaal.be](http://www.vlaamsegarnaal.be)  
 contact: [peter.purus@telenet.be](mailto:peter.purus@telenet.be)



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**

**Vitshoekstraat 6**

**B-2070 Zwijndrecht**

Tel. +32 3 541 71 40

Fax +32 3 542 30 35

GSM +32 495 58 10 67

[marineservice@maintenancepartners.com](mailto:marineservice@maintenancepartners.com)



# Volle kracht?



## Bel ons 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. ABB Turbocharging, uw adres

voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers!

### Neem contact met ons op:

**Service:** +32 (0)3 - 5443033

**Onderdelen:** +32 (0)3 - 5443025

**24-uurs dienst:** +32 (0)3 - 5443030

**Fax:** +32 (0)3 - 5443020

**E-mail:** [turbo@be.abb.com](mailto:turbo@be.abb.com)

### ABB Turbocharging

Luiithagen Haven 2 / Unit H, 2030  
Antwerpen  
[www.abb.be](http://www.abb.be)

Power and productivity  
for a better world™

# ABB