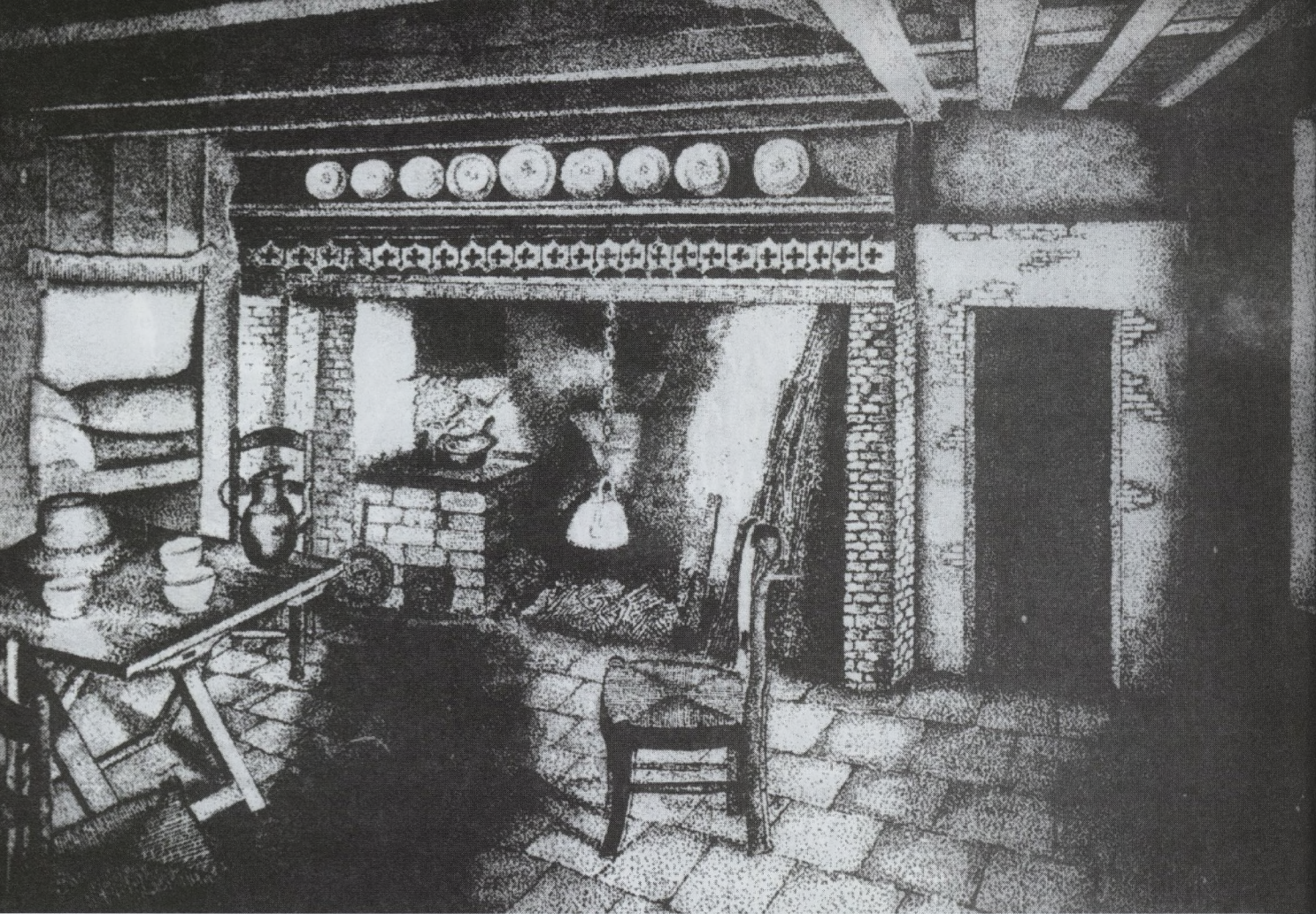


Grijze garnaal bedreigd!

- * **Walvis op bulb containerschip**
- * **De vrouwen van admiraal Nelson**
- * **Slooppremie voor vier vaartuigen**
- * **17de eeuwse scheepsbouw in Lelystad**
- * **Z 70 experimenteert met korte lijnen**
- * **Aanvoerwaarde per zeedag onder druk**



**NU MET MARITIEM
KRUISWOORDRAADSEL**



Binnenzicht van een oud vissershuisje. Deze tekening van Camiel Geselle (°1911 - †1985) werd gepubliceerd in 'Bredene getekend', in 1986 uitgegeven door de plaatselijke heemkring Ter Cuere. Het is ons niet bekend waar het huis stond dat Geselle getekend heeft.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 71 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

HVB

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

Losse nummers 2,50 euro

Colofon

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

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

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:
HVB,

p.a. Brusselstraat 12, 8450 Bredene
Tel. en fax: 059/32 55 59

E-mail:

(nieuw e-mailadres in uitvoering)

De uitgever is niet verantwoordelijk voor standpunten of meningen van auteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

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.

Omslagfoto Guido Walters

Motorvermogen



OOK BUITEN DE terreinen van de olympische spelen zijn weer enkele records gesneuveld. Nauwelijks enkele maanden geleden leek 40 dollar een absolute recordprijs voor een vat ruwe olie op de Londense markt. Kort daarna werd die grens verlegd naar 41, 42, 43, 44... En hoger en hoger. In New York ging de prijs over de 50 dollar!

De visserij kreunt eronder.

Kan het nog harder? Jazeker. Zal het nog harder gaan? Wel ja. Nog steeds is de huidige situatie niet vergelijkbaar met de oliecrisis uit de jaren zeventig. Als we rekening houden met de inflatie, dan komen we pas in vergelijkbare crisiscijfers terecht als een vat duurder wordt dan 58 dollar. En er valt helaas

geen enkele reden te bedenken waarom die prijs vroeg of laat niet naar dat getal zal pieken. De strijd om de resterende olievoorraden is nu immers definitief losgebarsten en er is niemand die kan voorspellen waar dat gewoel ons brengt.

In Nederland bereidt de sector zich op het ergste voor. Visserijvoormannen zeggen er nu zelfs de plaag van de onwettige motorvermogens te willen aanpakken (plaag die er trouwens mee voor gezorgd heeft dat de Vlaamse kustvisgronden danig verarmd achter blijven). De sector heeft er samen met de verantwoordelijke Nederlandse minister een intentieverklaring ondertekend die er niet om liegt: *'Uitgangspunt is dat veel kotters, groot en klein, in meer of mindere mate afwijken van hun licentievermogen.'* Daarmee wordt bedoeld dat tal van vaartuigen op motorsterktes draaien die door de overheid verboden zijn.

In de verklaring worden afspraken gemaakt. Voor de Nederlandse 2000 pk-vloot geldt thans een tolerantievermogen van 12,5%. Voor de Nederlandse eurokotters (normaliter beperkt tot 300 pk) geldt dat tot 20 april 2009 (!) het vermogen nooit meer mag zijn dan 400 pk. Daarna zal 300 pk plus 12,5% de grens worden.

Het zijn cijfers die ons aan de moedige strijd van de kleine Vlaamse Vissersbond herinneren; een gevecht om voor de allerkleinste kustvissers een eigen visgebied te reserveren. (*) Zeventien jaar lang hebben wij dit dossier gevolgd. Al die tijd hebben de kustvissers gewezen op de oneerlijke concurrentie die (vooral vanuit Nederland) op hen afkwam. Zeventien jaar lang werden hun eisen onder de sectormat geveegd.

Ten einde raad besloten de kustvissers tot directe actie over te gaan. Los van de sectorbonzen organiseerden ze hun eigen strijd. De vloed aan scheldwoorden die vervolgens hun deel werd, valt nauwelijks samen te vatten. Eerst bleef het nog beperkt tot enig geroep in het blaadje dat verondersteld wordt ook het belang van de reders ter kustvisserij te verdedigen. Nadat die 'onredelijken' erin geslaagd waren een aparte plaats aan de vergadertafel af te dwingen, weigerden prominente voormannen uit de sector zelfs naast deze 'woelmakers' te zitten; toen de kustvissers uiteindelijk niet meer te negeren waren, moesten ze, zo liet de rest van de tafel verstaan, vooral beseffen dat ze economisch nauwelijks iets te betekenen hebben.

Tja, wat wil je? Vandaag bekend de Nederlandse sector dat de Vlaamse kustvissers overschot van gelijk hebben. De concurrentie in de kustwateren wordt, zo blijkt nu opeens zelfs officieel, sinds jaar en dag oneerlijk gespeeld. De maatregel die lang geleden genomen werd om de kustwateren vrij te houden van al te zware motorvermogens (van meer dan 300 pk) wordt door de sector niet gerespecteerd, vroeger niet en nu evenmin. Het milieu en de kustvissers zijn daar de slachtoffers van geworden.

Hebben de kustvissers te weinig economische capaciteit om mee te mogen spelen in het sectorspel? Mogen wij vandaag dan even wijzen op het beperkte morele capaciteit van al degenen die zich destijds (en nu nog) verzetten tegen de — zo blijkt nu zelfs officieel — terecht klachten van die kustvissers?

Gelukkig is er in de sector thans een Stichting Duurzame Visserijontwikkeling aan het werk. Wellicht zullen de kustvissers daar uitgenodigd worden om samen na te gaan welke bijkomende stappen er gezet moeten worden om het voortbestaan van dat vlootsegment te garanderen. Want herinneren we eraan: de kleinste kustvissers vragen een eigen visgebied van zes mijl voor de kust. De regering heeft er hen destijds maar drie willen geven. Er is dus werk aan de winkel. Dat althans is de mening van...

de man op de kaai

(*) Onder druk van de directe acties van de kustvissers moest de minister van landbouw (toen nog Vera Dua) nog niet zo lang geleden toestaan dat eurokotters geweerd worden uit een gebied (3 mijl voor de kust) dat sindsdien uitsluitend voor de kleinste kustvissers gereserveerd wordt. De RC probeert vandaag nog steeds via juridische weg deze overwinning ongedaan te maken.

Aanvoerwaarde per zeedag onder druk

Tijdens de eerste zes maanden van het jaar nam de aanvoer van onder Belgische vlag gevangen vis met 700 ton toe tot 9.748 ton (+7,5 procent). De toename werd hoofdzakelijk gedragen door de meeraanvoer van schol en tong. De besomming van het eerste semester steeg met 1,7 procent ten opzichte van vorig jaar. Maar de inspanningen van de boomkorvaartuigen resulteerde in een lagere aanvoer en vangstwaarde per zeedag.

BIJ DE TOEGENOMEN aanvoer valt vooral de stijging van de aanlandingen van tongschar, rog, ponen, zeeduivel, inktvis en St.-Jacobschelpen op. Er was dan weer minder kabeljauw op de markt waardoor de prijs weliswaar de hoogte inging, maar de stijging

was ontoereikend om de aanvoerdaling te compenseren. De kabeljauwopbrengst ligt nu 24 procent lager dan een jaar geleden.

De totale mijnwaarde van de tongvariëteiten ging lichtjes naar omlaag tot 22,5 miljoen euro (22,7 miljoen euro vorig jaar). Ook de opbrengst van schol daalde met 3,5 procent (3,2 miljoen euro tegenover 3,3 miljoen euro vorig jaar). Voor zeeduivel en rog werd een belangrijke meeropbrengst genoteerd.

De aanvoer en vangstwaarde per zeedag verzwakte voor alle categorieën. Dit alles, verrekend met een fors gestegen brandstofprijz, zal zeker wegen op het bedrijfsresultaat van de rederijen.

De aanvoer van garnaal (66 ton) verdubbelde bijna tegenover het eerste semester van vorig jaar (34 ton), maar de betere vangsten veroorzaakten ook een prijsdaling van het zeebanket (-12 procent).

gemiddelde prijs van alle tongsoorten dooreen (tong zorgt voor 57 procent van de totale besomming in de drie vismijnen, vorig jaar zelfs 58 procent) is dan weer gestegen. Bekeken per categorie tekende de sterkste stijging zich af bij de grootste sorteringen. Bij de kleinste specimen is echter een forse prijsdaling ontstaan. De oorzaak ervan is te zoeken bij de aanvoertoename van tongklasse

Een overzicht:

Gemiddelde prijs in euro per categorie:

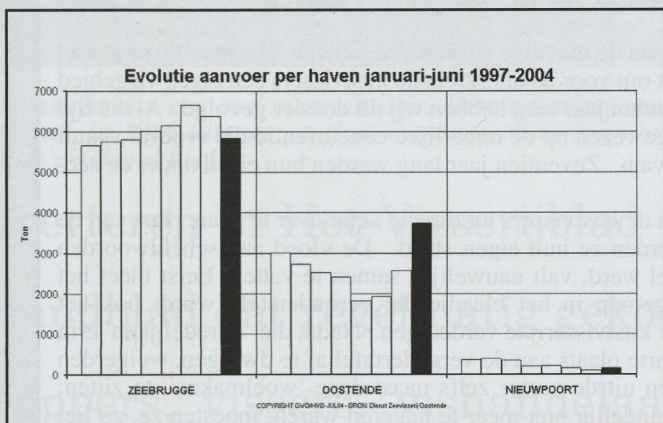
	2003	2004	+/-%
Tong 1	9,01	11,23	+24,6%
Tong 2	11,45	14,27	+24,6%
Tong 3	10,86	11,32	+4,2%
Tong 4	10,14	9,20	-9,3%
Tong 5	8,70	5,82	-33,1%
Gem. tong	9,71	9,14	+6,2%

Aanvoergewicht (in ton) per categorie:

	2003	2004	+/-%
Tong 1	378	388	2,6%
Tong 2	347	367	5,8%
Tong 3	340	305	-10,4%
Tong 4	388	388	-0,1%
Tong 5	880	1.020	+16,0%
Tot. Tong	2.333	2.463	+6,4%

Gemiddelde prijs tong per categorie:

	2003	2004	+/- %
Tong 1	9,01	11,23	24,6
Tong 2	11,45	14,27	24,6
Tong 3	10,86	11,32	4,2
Tong 4	10,14	9,20	-9,3
Tong 5	8,70	5,82	-33,1
Tot. tong	9,71	9,14	+6,2



Gemiddelde prijzen

Bij schol, de meest aangevoerde soort, ging de gemiddelde prijs voor alle categorieën omlaag (gemiddeld -11 procent). De relatieve

TIJDINGEN
Oostendenaar, vraag er maar bij uw dagbladhandelaar

DE LIBERALE VAKBOND

Knokke
Gemeenteplein 35-3
Tel: 050 632602
Heist
H. Lybaertstraat 1
Tel: 050 511966

WIJ MAKEN ER WERK VAN

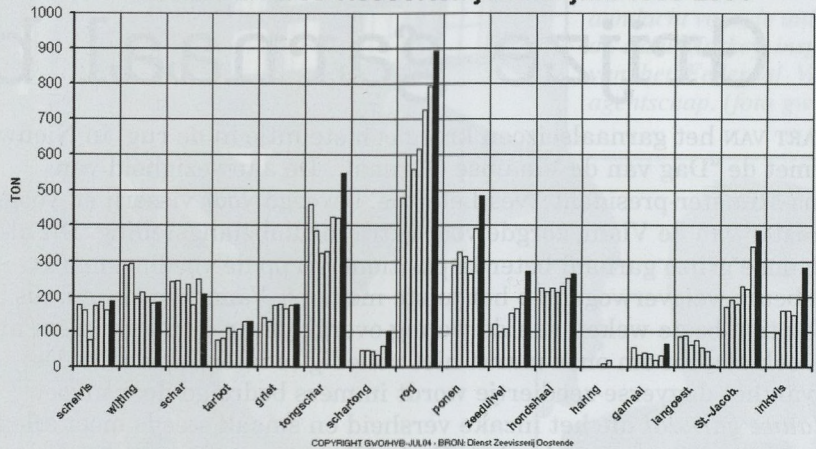
Aanvoer tong (in ton) per categorie

	2003	2004	+/- %
Tong 1	378	388	2,6
Tong 2	347	367	5,8
Tong 3	340	305	-10,4
Tong 4	388	388	-0,1
Tong 5	880	1.020	16,0
Tot. tong	2.333	2.463	6,4



HET EERST-
VOLGENDE
HVB IN UW
BRIEFBUS
OP VRIJDAG 1
OKTOBER

Aanvoer diverse vissoorten januari-juni 1998-2004



Aanvoer en besomming januari-juni 2002-2004

	Aanvoergewicht			Besomming		
	TON	TON	TON	X 1000 EUR	X 1000 EUR	X 1000 EUR
ZEEBRUGGE	Aanvoer 02	Aanvoer 03	Aanvoer 04	Besomming 02	Besomming 03	Besomming 04
Kabeljauw	658	391	243	1.528	1.003	681
Schol	1.304	1.197	1.094	2.100	2.437	1.991
Tong	1.787	1.693	1.523	14.376	16.491	14.109
Andere dem.	2.487	2.582	2.446	7.303	7.281	6.769
Pelagisch.	19	19	1	78	56	0
Sch. & Week.	401	501	534	1.017	1.146	1.136
TOTAAL	6.656	6.383	5.840	26.401	28.414	24.686
% +/- (1)	+8,2 %	-4,1 %	-8,5 %	+1,1 %	+7,6 %	-13,1 %
% tov tot. (2)	76,1 %	70,4 %	59,9 %	78,8 %	72,6 %	62,0 %
OOSTENDE	Aanvoer 02	Aanvoer 03	Aanvoer 04	Besomming 02	Besomming 03	Besomming 04
Kabeljauw	194	147	137	497	395	396
Schol	308	433	645	474	839	1.135
Tong	404	607	908	3.125	5.866	8.132
Andere dem.	913	1.188	1.747	2.065	2.632	4.155
Pelagisch.	5	4	2	1	2	1
Sch. & Week.	109	195	309	369	486	701
TOTAAL	1.933	2.574	3.748	6.531	10.220	14.520
% +/- (1)	+6,6 %	+33,2 %	+45,6 %	-5,2 %	+56,5 %	+42,1 %
% tov tot. (2)	22,1 %	+28,4 %	38,4 %	19,5 %	+26,1 %	36,5 %
NIEUWPOORT	Aanvoer 02	Aanvoer 03	Aanvoer 04	Besomming 02	Besomming 03	Besomming 04
Kabeljauw	15	16	4	51	48	14
Schol	28	21	46	39	38	75
Tong	44	33	38	344	307	310
Andere dem.	49	32	54	99	81	132
Pelagisch.	18	0	1	3	0	1
Sch. & Week.	6	5	17	18	14	64
TOTAAL	160	107	160	554	489	595
% +/- (1)	-31,6 %	-33,0 %	+49 %	-40,0 %	11,7 %	+22,0 %
% tov tot. (2)	1,8 %	1,2 %	1,6 %	1,7 %	1,2 %	1,5 %
TOTAAL	Aanvoer 02	Aanvoer 03	Aanvoer 04	Besomming 02	Besomming 03	Besomming 04
Kabeljauw	867	553	383	5.645	1.446	1.092
Schol	1.641	1.651	1.785	2.613	3.315	3.200
Tong	2.235	2.333	2.463	17.844	22.664	22.551
Andere dem.	3.449	3.804	4.253	5.899	9.993	11.056
Pelagisch.	42	23	0	82	58	0
Sch. & Week.	515	701	860	1.404	1.646	1.901
TOTAAL	8.749	9.064	9.748	33.486	39.123	39.802
% +/- (1)	+6,7 %	+3,6 %	+7,5 %	- 1,3 %	+16,8 %	+1,7 %
% tov tot. (2)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

% +/- = wijziging t.o.v. jaar voordien

% tov tot. = marktaandeel t.o.v. totaal in de drie vismijnen van onder Belgische vlag gevangen visserijproducten januari-juni

Grijze garnaal bedreigd

DE START VAN het garnaalseizoen kreeg een steuntje in de rug in Nieuwpoort met de "Dag van de Vlaamse Garnaal". De aanwezigheid van Vlaams Minister-president Yves Leterme, bevoegd voor visserij en voogdijminister van de Vlam, zorgde voor extra mediabelangstelling. Dit alles om onze grijze garnaal beter te positioneren op de voedingsmarkt. Dat gebeurt weloverwogen op het juiste moment. Vanaf eind augustus gaan de tien beste weken van de weinig overgebleven garnaalvisserij in. Het is ook een zet om onze markt niet volledig te laten inpalmen. De afzet van het dagverse zeediertje wordt immers bedreigd door invoer van *flauwe garnaal* die het inzake versheid en smaak steeds moet afleggen tegen het Vlaamse zeebanket. En in Nieuwpoort zijn ze er heilig van overtuigd dat de beste garnaal nog steeds daar aan wal komt.

TIJDENS DE EERSTE "Dag van de Vlaamse Garnaal" drie jaar geleden werden de drie vissershavens aangedaan. De afwerking van het programma was toen een strijd tegen de klok en werd wijze-lijk niet meer herhaald wegens te tijdrovend. *Het Vlaams Centrum voor Agroe-n Visserijmarketing (Vlam)* heeft dan wijze-lijk beslist om de eer ieder jaar aan een andere vissershaven toe te kennen. Vorig jaar was dat Oostende, dit jaar Nieuwpoort en volgend jaar is Zeebrugge aan de beurt. Yves Leterme moest wel vroeg uit de veren voor zijn eerste officiële kennis-

making met de visserijsector. Als West-Vlaming staat hij toch een stuk minder veraf van de visserij dan de meeste van zijn voorgangers. In zijn toespraak ging hij niet om het feit heen dat het economisch belang van de garnaalvisserij gering is en op zichzelf geen draagvlak biedt om de toekomst van de Vlaamse visserij veilig te stellen. "Het is belang-rijk dat de sector voor een dynamiek zorgt om zichzelf economisch te verde-digen. Deze dag toont aan dat er een geest van samenwerking bestaat tussen de visveilingen, reders, handelaars en de Vlam die hiermee de kans grijpen om

de Vlaamse garnaal te promoten", zei Leterme.

20-daagse van de garnaal?

De Minister-president kondigde in Nieuwpoort aan dat er een echt actieplan in de maak is. "Actieplan 2005" is be-doeld om de troeven van onze garnaal uit te spelen. Gewezen landbouwmi-nister, huidig voorzitter van de Reders-centrale (RC) en afgevaardigde bestuur-der van de Vlam, Jaak Gabriëls, ging nader in op het actieplan. "Wat hier van-daag gebeurt is reeds een voortzetting van een traditie die de Vlam op gang gezet heeft. Dit moet geactiveerd en ver-breed worden. Vandaar de ambitie van de RC om tussen eind augustus en begin september, periode waarin de Garnaal-pelwedstrijd in Oostende valt (de Visserijfeesten werden niet geciteerd), te komen tot een 14- of 20-daagse van de garnaal." Bij het evenement zou zowat de hele sector betrokken worden evenals de "33 Meesterkoks van België" met de bedoeling "om voor heel het land de bevolking te confronteren met de kwa-liteiten van onze grijze garnaal, door heel wat meesterkoks nu al de kaviaar van de Noordzee genoemd."

De kennismaking met de Nieuwpoortse

- * Mazout voor verwarming
- * Gasoil en marine fuels
- * Oliën en vetten
- * Alle petroleumprodukten

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

Tel.: 050/32 13 31 - Fax: 050/32 12 98

BVBA
LEKENS H.



vismijn zou niet volledig zijn zonder een bezoek aan de veilzaal. Daar kocht Yves Leterme een partij van 20 kilogram vers aangevoerde garnaal waarvan de opbrengst bestemd was voor het K.W. Ibis in Oostende; Zoals vooraf netjes geprogrammeerd stopte de leperling de klok op 25 euro, een prijs waarvan de beroepsvissers enkele kunnen dromen, waardoor onmiddellijk een check van 500 euro kon overhandigd worden aan de directeur van de kweeklingenschool.

Met de Surcouf op zee

De N.86 Surcouf van de Nieuwpoortse reder Charles Beukels en zoon Rudy stond tijdens de "Garnaaldag" in de belangstelling. Het vaartuig was die dag de enige aanvoeder die na een nachtje vissen 333 kg garnaal in de Nieuwpoortse vismijn aanvoerde. Na de verkoop trok de Surcouf er met enkele cameraploegen, journalisten en fotografen op uit om op klaarlichte dat de garnaalvisserij te demonstreren. Ook aan boord van het sportvissersvaartuig "De Sportvisser" konden de mediavertegenwoordigers het gedoe van het boomkorfvaartuig van nabij volgen. De beelden waren dezelfde avond nog te zien op verschillende zenders.

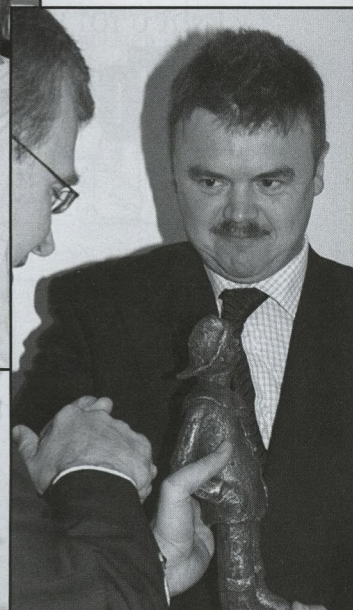
Tijdens een proeverij van garnaalbereidingen vertelde radioman Dirk De Prins hoe de Noordzeegarnaal, een Vlaamse specialiteit, wereldfaam verwierf dankzij de garnaalkrokot en de tomate aux crevettes. (gw)



Links. Yves Leterme vol aandacht voor de uitleg van dr. Paul Markey, inspecteur van het Federaal Voedselagentschap. (foto gw)

Foto rechts. De tweejaarlijkse 'Jantje Geirnoazet' trofee van de Vlam werd toegedekend aan Promovis, de Nieuwpoortse vzw die de promotie van dagverse producten op zich genomen heeft. Romeo Rau neemt het beeldje in ontvangst.

Foto onderaan deze bladzijde: Garnaalvisser Charles Beukels laat Yves Leterme de geur van verse garnalen opsnuiven. (foto's gw)



Garnaal genoeg voor iedereen?

Hoeveel Vlaamse garnaal wordt aan wal gebracht? In de toespraken werd een volume van 500 ton genoemd, weinig tegenover een totaliteit 15.000 ton garnalen die in ons land verbruikt worden. Volgens de officiële aanvoercijfers werd vorig jaar 458 ton garnaal aangeland in ons vismijnen. Het ene jaar is echter het andere niet. Een jaar eerder bedroeg de garnaalaanvoer slechts 266 ton. Maar er komt ook langs andere wegen heel wat garnaal op de borden. De losse verkoop is moeilijk in cijfers te vatten en ook de garnaalvangst van de talrijke sportvissers, waaronder zowel gewezen vissers als amateurs die er met een goed uitgerust bootje een lucratieve hobby op na houden, vinden op een of andere manier hun weg hun weg en de hoeveelheden die zij afzetten zijn niet zonder invloed op de prijsvorming op de veiling. Gelukkig is er geen gebrek aan garnaal. Daartegenover staat dat het aantal garnaalvissers jaar na jaar afneemt. Enkel in Oostende met zijn trapvissers kan men nog van een garnaalvloot spreken. De Nieuwpoortse en Zeebrugse garnaalvaartuigen zijn op een hand te tellen.

Jaak Gabriëls vertolkte de mening van de garnaalvissers wanneer hij een lans brak voor een betere prijs voor het zeebanket. Nu moeten de vissers vrede nemen met prijzen van minder dan twee euro tot drie euro per kilogram. "Dat is te weinig om uit de kosten te geraken", zegt Charles Beukels, "zeker nu de brandstofprijs een derde van de kosten opsloopt. Begrijpelijk dat sommigen er het bijltje bij neerleggen." Gabriëls is ervan overtuigd dat de prijs beter wordt wanneer ook de horeca rechtstreeks kan aankopen in de vismijn, een uitspraak die niet in goede aarde viel bij de vertegenwoordigers van de groothandelaars.

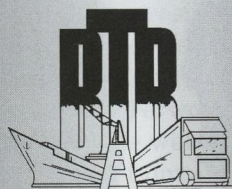
SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

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

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

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



Federaal secretaris zeevisserij



ZEEMANSBOND
ABVV

secretaris R. Vermote:
0476 23 40 28

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

E-mail: btb2oostende@belgacom.net

BRUGGE

HEISTSTRAAT 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be

Vloot onder capaciteitsreferentiegrens

Sloopvergunning voor vier vaartuigen

DE TOTALE TONNENMAAT van de 126 vaartuigen die ingeschreven zijn in het vlootregister ligt nog steeds 140 brutoton boven het door de Europese Commissie (EC) opgelegde referentieniveau. Door deze geringe capaciteitoverschrijding mag de Vlaamse overheid geen financiële steun verlenen voor modernisering, hermotorisering en andere gesubsidieerde aanpassingen aan vissersvaartuigen. De onmogelijkheid om investeringssteun te verlenen maakt dat de vloot sneller veroudert. Reeds een paar jaar wordt naar een oplossing gezocht om uit die situatie te geraken. Bovendien werd het de hoogste tijd aangezien na 31 december 2004 geen dergelijke subsidies meer mogen toegekend worden.

NA HEEL WAT OVERLEG hebben de besprekingen tot het resultaat geleid dat vier vaartuigen een sloopvergunning krijgen. De samenvoeging van de capaciteit van verschillende vaartuigen werd afgewezen om te verhinderen dat het kleine vlootsegment nog verder opgeslorpt zou worden.

Nochtans werd het optrekken van de grens voor het samenvoegen van motorvermogens nog opgenomen in de "Bijdrage van de administratie tot het regeerprogramma van de aantredende Vlaamse Regering" als middel om de brutotonnage te verminderen. Vooral de Rederscentrale (RC) was voorstander



van het optrekken van het maximum vermogen van 1300 pk (957 kW) naar 1500 pk (1.104 kW). Omwille van het behoud van een gedifferentieerde vloot (dus ook meet kleine kustvaartuigen) vindt de administratie die werkwijze echter niet aangewezen. Het zouden immers opnieuw vaartuigen uit het klein vlootsegment zijn die zouden verdwijnen. De onderhandelingen door de sectorvertegenwoordigers en de administratie zijn dus alles behalve gemakkelijk verlopen.

Het compromis houdt in dat er vier van de zeven aanvragen voor een sloopregeling goedgekeurd werden. Hierdoor

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB is nu eenenzeventig jaar jong.

Geef ons de middelen om...
er nog eens 71 bij te doen.





vrij recent gebouwd groot vaartuig in aanmerking komt. De Z.321 Westhinder van de Heiste redersfamilie Rappé kwam pas in 1990 in de vaart. De Heistse reders hebben daarnaast nog twee andere vaartuigen in de vaart (Z.90 en Z.91) waarin ze de voorbije jaren zwaar geïnvesteerd hebben. Met de O.225 Norman Kim verdwijnt ook het oudste houten vaartuig uit de Oostendse kustvloot.

Om in aanmerking te komen moesten de aanvragen aan welbepaalde criteria voldoen, ondermeer minstens tien jaar oud zijn. Voor de volgende vier vaartuigen is de sloopregeling goedgekeurd:

Z.321 Westhinder (BVBA Rederij De Noordhinder, bj. 1990, 957 kW, 462 bt.); O.533 Virtus (BVBA De Vriend-



verdwijnt 685 brutoton uit de vloot. Drie kandidaturen die 269 brutoton vertegenwoordigen, toevallig allemaal in Nieuwpoort geregistreerde vaartuigen, vielen uit de boot. Alhoewel we van officiële zijde niets mochten vernemen nemen we aan dat het budget onvoldoende groot was om alle aanvragen in te willigen. Maar er is nog andere reden waarom de capaciteitsvermindering binnen de perken moet blijven. De Europese richtlijnen bepalen immers dat wanneer bij een sloopregeling tonnage wordt onttrokken tot onder het referentieniveau dit een gelijkmatige verlaging van het referentieniveau tot gevolg heeft.

De grootste verrassing was wel dat er ook een



schap, bj. 1965, 147 kW, 58 bt.); O.225 Norman Kim (F. Daems-Lingier, bj. 1957, 184 kW, 55 bt.); N.706 Ster der Zee (BVBA Rederij Rudo, bj. 1968, 221 kW, 109 bt.) (gw)

N.34 naar Ierland

Met de verkoop van de N.34 Northern-Sky aan het buitenland verdwijnt nog een vijfde vaartuig uit de vloot. Een tiental dagen geleden verliet het vaartuig van rederij Northern Sky uit Middelkerke de haven van Oostende met bestemming Wexford in Zuid-Oost Ierland. Er zal er ingezet worden onder het registratienummer WD 34.

De eurokotter werd in 1988 gebouwd op de werf Perfecta in Zeebrugge als Z.34 Northern-Sky. Nadat de oorspronkelijke opdrachtgever failliet ging heeft wijlen Robert Cattoot het casco laten afwerken. Enkele jaren later kwam het vaartuig in Nederlandse handen en in 1998 werd het de N.34 van de Nieuwpoortenaars Arnel Vanthuyne en Dirk Vantroyen.

Z.85 wordt N.706

Geert Luickx van BVBA Morgenster uit Zeebrugge heeft de eurokotter Z.85 Morgenster (1987) verkocht. Het vaartuig vaart neemt het registratienummer over van de N.706 dat in de sloopregeling zit.

CREVITS

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

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

De voorbije weken is aan boord van de Eurokotter Z.70 Marleen alles in gereedheid gebracht om het vaartuig aan te passen voor de visserij met korte lijnen.

Z.70 experimenteert met korte lijnen

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven
Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart
Boegschroefinstallaties
Stuurmachines en roeren

Alle toebehoren voor jachten

Antwerp
Propeller
Service



Antwerp Propeller Service

Kruibeeksesteenweg 162

2070 Burcht / Zwijndrecht

Tel.: + 32 (0) 3 252 73 42

Fax: + 32 (0) 3 252 92 12

E-mail: info@antwerp-propeller-service.be

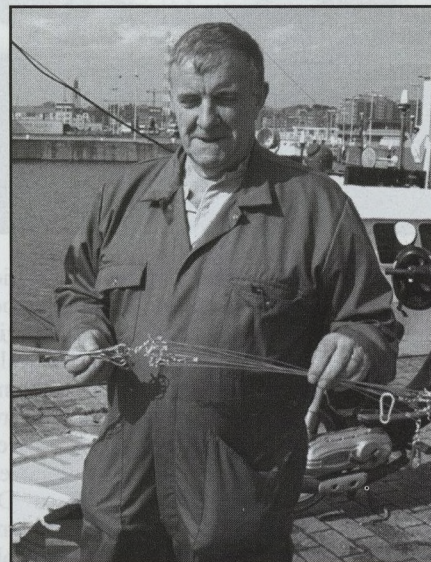
Website: www.antwerp-propeller-service.be

Maandag 23 september vond de eerste proefvaart plaats. Het vaartuig zal twee jaar lang verschillende systemen uittesten. Het project werd ingediend door de Rederscentrale (RC) en valt onder het Europees programma 2000-2006. Hierdoor betaalt Europa de helft van de subsidie die 796.000 euro (32 miljoen frank) bedraagt voor de ombouw, de minderopbrengst en het garantieloon voor de opvarenden.

"Het idee is overgenomen van de sportvissers en ik heb het verder uitgewerkt. Zoals wij het willen uitvoeren bestaat het nergens in de beroepsvisserij", zegt Bart Schiltz die als adviseur optreedt voor reder-zaakvoerder Willy Versluys van de Rederij Ishtar BVBA die volledig achter het experiment staat. De rederij stelt het vaartuig met bemanning voor een periode van 360 projectdagen ter beschikking. Ook Willy Versluys ziet er een volwaardig alternatief in. *"Zeker nu de brandstofprijs een onhoudbaar niveau heeft bereikt moeten wij naar nieuwe mogelijkheden uitkijken."*

Voor de plaatsing van de nieuwe appa-

atuur moest er ruimte gemaakt worden op het dek. Niet dat de apparaten zoveel om het lijf hebben. Het gaat om een paar kleine hydraulische haspels om de



Adviseur Bart Schiltz toont de lijnen waaraan de vishaakjes bevestigd worden.

Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur van hoge drukspuit

300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11

BEMA
doet het!



Alle industriële en scheepsherstellingen-
mekaniek en plaatwerk.

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

tel./fax: 059 / 33 22 15.

GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.

lijnen in te halen en uit te zetten en een rek om de lijnen in op te hangen. "We gaan beginnen met het uitzetten van lijnen van honderd meter. De stukken van vijf meter, precies de breedte van het werkdek, worden vooraf klaargemaakt en in een rek over de breedte van het schip opgehangen. Tijdens het uitzetten kunnen ze op een eenvoudige manier aaneengezet worden. Om de halve meter is er een kort lijntje voorzien van een kliphaakje. De eerste opdracht die we hebben opgelegd is het zoeken naar de gemakkelijkste methode om de ankers uit te zetten waarvan de lijnen bevestigd zijn", verduidelijkt reder Schiltz.

Het is duidelijk dat het werk van de bemanning van schipper Andy Dewulf, bestaande uit motorist Jean-Pierre Coopman, matroos Frederic Duerinckx en EBO-cursist David Grammens, minder zwaar zal zijn dan op een boomkorvaartuig. "Dat klopt", zegt Schiltz, "maar stilzitten zal er niet bij zijn. Ik heb berekend dat wanneer we vier uren op een visconcentratie zitten de lijnen acht tot negen keer moeten uitgezet worden, ingehaald en ontdaan van de vis. Daarna volgt de behandeling van de vangst en het wegsteken. Ondertussen moeten de nieuwe lijnen al voorzien zijn van aas en zo snel mogelijk overboord gaan. Hoeveel lijnen we in die tijdspannen precies zullen kunnen



De bemanning van de Z.70 die de nieuwe techniek de komende twee jaar moet uitproberen: Frederick Duerinckx (matroos), Andy Dewulf (schipper), Jean-Pierre Coopman (motorist) en David Grammens (EBO-cursist). Op de voorgrond, de kleine haspel waarmee de lijnen uitgezet en ingehaald worden.

uitzetten zal de praktijk ons moeten leren. Ook de richting waarin we de lijnen uitleggen zal voor een stuk bepalen hoe de vangst zal zijn. In elk geval moeten we rekening houden met de stroming en het draaien van de stroom. Voor de bemanning is dat totaal nieuw."

"Het gebruikte aas van diverse aard zijn. Er kan universeel aas, een soort worm, aangehaakt worden. Maar we zullen ook experimenteren met diverse vissoorten en kunststoffs. Hierdoor zullen we doelgericht op bepaalde vissoor-

ten kunnen vissen. Als we het allemaal een beetje onder de knie hebben lijkt mij ook seizoenvisserij tot de mogelijkheden te behoren."

Bart Schiltz beaamt dat het vaartuig misschien nog te groot is voor de toegepaste visserijtechniek. "We moeten natuurlijk met iets beginnen. Als we hiermee succes hebben opent dit misschien mogelijkheden voor het gebruik van kleinere vaartuigen in polyester die stukken minder kosten dan onze boomkorvaartuigen." (gw)

VAN VOORDEN-PROMAC



VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

- Scheepsschroeven
- HODI Superior@straalbuizen
- Industrieel gietwerk
- Olie-, water-, en vetgesmeerde schroefsystemen

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

- Scheepreparatie
- Occasion schroeven
- Zinkanoden
- Slijtslofften
- Droogsystmen voor werkkleding

PROMAC B.V.

- Stuurmachines
- Roeren
- Verstelbare schroeven met reductiekasten
- Boegschroeven
- Speed-up kasten
- Hydraulische dekkranen
- Reddingsboten en davitsystemen
- Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
- Bilgewaterreinigers
- R.O.-installaties
- Zeewaterpompen
- Verdampers

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN

Tel. +31(0)418-571200
 Fax +31(0)418-515790
 Web www.vanvoorden.nl
 E-mail info@vanvoorden.nl

PROMAC

Tel. +31(0)418-683333
 Fax +31(0)418-683355
 Web www.promac.nl
 E-mail info@promac.nl

Tekort aan Ostend First Quality

Ruim twee maanden geleden sloot AG Vismijn Oostende en grootdistributeur Delhaize een samenwerkingsovereenkomst voor de levering van bepaalde tong- en scholsorteringen onder het label Ostend First Quality (OFQ).

De kwaliteitseisen voor de gelabelde vis waren hoog. Nu blijkt dat er te weinig vis onder de aanvoer is die aan die eisen voldoet. De aanvoer in de Oostendse vismijn levert onvoldoende platvis die voldoet aan de eisen van OFQ.

Delhaize is bereid om voor deze platvis vijf procent boven de gemiddelde marktprijs van de vangst te betalen. De deal lokte niet alleen negatieve reacties uit bij een aantal handelaars, maar er dook nog een bijkomend probleem op. Ook de voorafnameregeling werd op de korrel genomen. Volgens het politiereglement voor de vismijn moet alle aangelande vis via de veiling verkocht worden. Voor de kustvissers is daar een uitzondering op voor de vis die aan de Vistrap verkocht wordt. Het vismijnbedrijf werd verweten dat het niet handel-

de in overeenstemming met het reglement. Na klachten van enkele handelaars heeft de hogere overheid erop gewezen dat de stedelijke overheid moet toezien op de toepassing van haar

Z.319 wordt FD.283

Het vaartuig van de failliete Rederij Avontuur BVBA, de Z.319 Avontuur, wordt op de Scheepswerf Visser in Den Helder in Nederland klaargemaakt voor overbrenging naar Fleetwood. De ex-Z.319 zal er varen onder de kenletters FD.283 voor de rederij North Sea Fisheries.

Meer asverstrooiingen op zee

Steeds meer mensen kiezen voor een een asverstrooiingen op zee. Dit jaar waren er al 152 aanvragen tegenover 94 vorig jaar. Om de kosten voor de nabestaanden te beperken neemt het vaartuig dat ingezet wordt om de asverstrooiing uit te voeren vijf urnen mee.

Vistijn in het Media Center

De stad Oostende en AG Vismijn Oostende organiseren op zaterdag 25 september een gastronomisch evenement

eigen reglementen. Aan de gemeenteraad zal voorgesteld worden om in het politiereglement de nodige aanpassingen te voorzien.

onder de naam "Vistijn" dat doorgaat in het Oostendse Media Center. De Stedelijke Hotelschool van Oostende, de koks van Fort Napoleon en de VDAB werken mee aan de bereiding van de vis- en schaaldierengerechten. "Vistijn" omvat ook een tentoonstelling over Noordzeevis en de projectie van een nieuwe film over de visserij. Leerlingen van de Showbizz-school en het Muziekconservatorium zorgen voor de muzikale omkadering. Het programma start om 17 uur, het aperitief volgt een uurtje later en om 19 uur kunnen de deelnemers aan tafel.

Inschrijven kan tot en met 11 september door storting van 50 euro per persoon op rek. 001-4321878-22 van Exploitatie Vismijn Oostende. De opbrengst van het evenement gaat naar het Vissershuis De Bolle, het K.W. Ibis, het Zeemanstehuis Godtschalck en het Steunfonds voor Verlaten Kinderen en Sociaal Kansarmen.

Info: info@vismijnoostende.be.

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

- * Lage vaste mijnkosten;
- * Hoge opbrengst voor Uw GEHELE vangst door kopers voor zowel de Belgische versmarkt als de Nederlandse vers- en fileermarkt;
- * Zeer hoge servicegraad
- * Vervoer vanuit elke aanvoerhaven;
- * Dagelijkse visverkoop;
- * Groot lokaal handelarenbestand, zowel groot- als kleinhandel.



Probeert u het eens en u zult versteld staan
van Uw meeropbrengst

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAI 1, 4511 RC BRESKENS tel: (+31) 117 3 81 634, fax: (+31) 117 382 303

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

F. Lokerse privé tel (+31) 117 38 0685 of (+31) 651 314 190

11de Garnaalpelwedstrijd van de Visserskaai in Oostende

De Handelaarsbond van de Oostendse Visserskaai is op zondag 12 september aan de 11de editie toe van de jaarlijkse Garnaalpelwedstrijd. De geïnteresseerde garnaalpellers kunnen op de "Dag van de dagverse Oostendse garnaal" ter plaatse inschrijven voor de wedstrijd van 10 u. 30 tot 14 u. 30 in de feesttent op het Vissersplein. De wedstrijd is opgedeeld in drie categorieën (mannen, vrouwen en kinderen tot 11 jaar) en start om 15 uur. Zoals elk jaar is het aantal deelnemers beperkt.

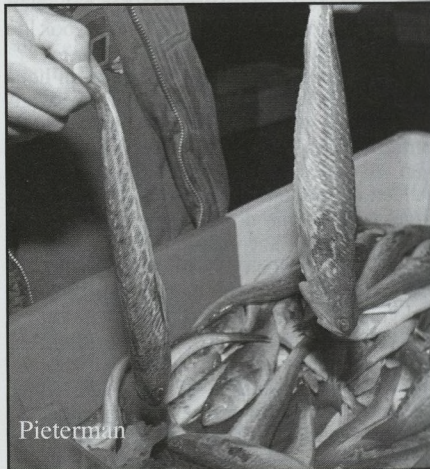
Dezelfde namiddag wordt de Garnaalkoning 2003, Luc Bogaert en de bemanning van de O.62 Dini, gehuldigd en vindt de intronisatie plaats van de nieuwe grootmeesters in de Orde van de Garnaal. De hele namiddag is er animatie voorzien en aan de toeschouwers worden gratis porties garnalen uitgedeeld.

Faillissementen

* MATTANJA NV, Vismijn 71, 8400 Oostende, rederij ter zeevisserij. Failliet verklaard op dagvaarding op 5 augustus 2004.

* OESTERPUTTEN ZOETE BVBA, Vindictevelaan 24, 8400 Oostende, groot- en kleinhandel in in vis, schaal- en schelpdieren. Failliet verklaard op bekenenis op 19 augustus 2004.

Gevlekte zeewolf en 700 kg pietermannen in Oostendse vismijn



Pieterman

Zeewolf komt maar met mondjesmaat op de veiling. Nog schaarser is de gevlekte zeewolf, het grotere broertje van de vis van het jaar. De gevlekte zeewolf leeft op grote diepte en kan tot 180 cm lang worden. Enkele weken geleden waren er enkele flink uit de kluiten gewassen exemplaren in de Oostendse vismijn te zien.

Een ander fenomeen is de pieterman, een visje dat ieder jaar het nieuws haalt als hij met zijn giftige rugstekels een

paar badgasten wist te prikken. We hebben het dan wel over de kleine pieterman die niet groter wordt dan 16 cm. Er bestaat ook een grote pieterman, die vroeger vrij algemeen voorkwam, maar waarvan de aanvoer nu zeldzamer geworden is. Toch stonden er op 2 augustus niet minder dan 700 kg pietermannen in de Oostendse vismijn. Ook die hebben giftige stekels op de kieuwdeksels en op de eerste rugvin die een koortsopwekkend zenuwgif bevat. Zoals gebruikelijk werden de stekels al aan boord verwijderd. De grote pieterman is best een geschikte consumptievis. Het vlees is aan de droge kant maar zeker smakelijk. Toch vond niet de volledige aanvoer een koper en moest meer dan de helft worden afgevoerd. (gw)



Zeewolf

The Proof of the Pudding

Lezer! Wellicht kent u iemand die blij zou zijn mocht hzij een gratis exemplaar van HVB in handen krijgen. Voor ons is dat dan weer een enige gelegenheid om HVB nog ruimer te verspreiden. Misschien levert dat proefnummer ons vervolgens wel een nieuwe abonnee op, want *the proof of the pudding...*

Zend een gratis proefnummer naar:

Naam:

Straat en nr:

postnr en gemeente:

En dan krijgt de persoon een HVB-proefnummer opgestuurd al dan niet met de groeten van

Naam en voornaam:

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

... is in the Eating

waarbij men soms meer dan een maand van huis was deden hen hun gekozen vak vaarwel zeggen. Het gemis van het gezin en vrouwlief werd te groot. Vandaag is daar een verbetering in gekomen, deels door een beurtroolsysteem en deels door vaartdagenbeperking. Veel goede arbeidskrachten gingen daardoor verloren!

Sommige werknemer-vissers willen een vruchtbaar debat met werkgever-vissers. Dialoog vormen over bepaalde zaken. Op volwassen wijze, met gevoel voor diplomatie en verfijning. Wil iemand zo'n debat organiseren? Geschikte periode: tijdens de jaarwisseling of de carnavalperiode; dan zijn de meeste vissers binnen.

Van de vakbonden wordt verwacht dat zij de vissers te woord staan en op vragen een duidelijk antwoord kunnen geven. Van de politici wordt verwacht, na uitgebreid kennis genomen te hebben van de sectorproblematiek, dat ze ook de problematiek van de visser willen aanhoren en de wetten daaromtrent in het Vlaams parlement willen behandelen.

Uitstapperikelen: sommigen hebben, na een ingekorte loopbaan in de zeevisserij, het moeilijk ergens aan de bak te geraken. Terwijl subsidies meestal voor materiele zaken gebruikt worden waarbij de vraag rijst van het nut van deze acties.

Terwijl jongeren worden aangemoedigd, verlaten anderen de sector rond hun 35. Dit zorgt voor extra werkdruk bij de achtergeblevenen.

Voor ouderen zijn uitwijkmogelijkheden zoals vroeger veel minder. Nochtans is het toerisme toegenomen wat als alternatief voor uitgeweken vissers kan gelden. Oud vissers zouden daar een deeltijdse job kunnen krijgen. De vraag van de toerist over de visserij kan maar enkel door een ingewijde

beantwoordt worden; bij Sea-Front, Sea-life Center, Sincfala, Amandine, Visserijmuseum zouden ze wel zo iemand kunnen gebruiken!

Jonge vissers zouden door oudere een bijkomende opleiding kunnen krijgen waarbij de oudere het peterschap over de jongere krijgt. De praktische opleiding is een essentiële schakel in de technische onderwijsrichting. Eenmaal aan boord kan deze jongere altijd zijn peter (lees vertrouwenspersoon) opzoeken.

De Europese Unie adviseert zulke jobs. Subsidies zouden op deze manier beter verdeeld worden, waarbij de visser zelf niet in de kou blijft staan. Vissers die het goed bedoelen, die van hun vak houden en de visserij in het hart dragen. Nadenken over de toekomst.

Besluit

Meer dan ooit blijft de visserij kampen met

problemen. Men kan die problemen naast zich leggen. Men kan ze aanklagen door assertief te werk te gaan. Men kan demonstreren, elkaar bekritisieren of debatteren. Of men kan zoals wij de mensen op de hoogte stellen van wat er gebeurt. Misschien komt er een oplossing en kan de visserij prat gaan op een bloeiende, positief dynamisch ingestelde sector waar het goed is om te werken. Waar men terug kan zeggen, ik ben visser en daar ben ik fier op!

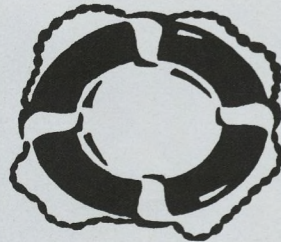
Mail, schrijf of bel ons !!!!

Comité Leven van jacht & visvangst
René Vandecasteele, Stuiverstraat 55,
8400 Oostende tel: 0475/913470

Franky De Vriendt, Elisabthlaan 292,
8301 Knokke-Heist, e-mail

Franky.De.Vriendt@pandora.be

Eddy Serie, Taboralaan 50, 8400 Oostende
tel: 059/325475



COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap. Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Liliane

Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

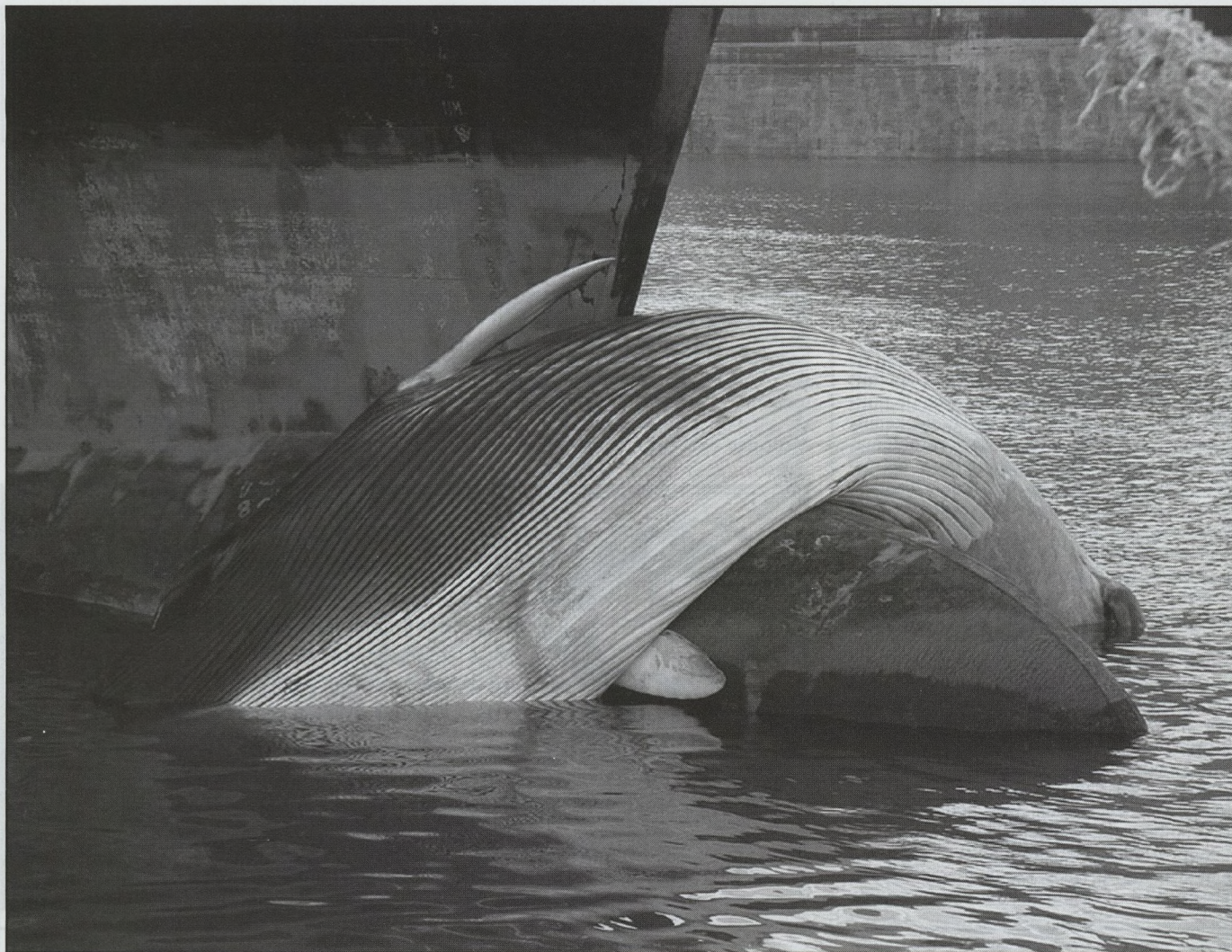
gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuis kopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

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

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34



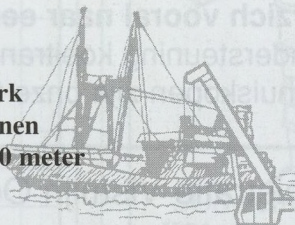
Bemanning Z.19 ziet walvis op bulb van containerschip

SCHIPPER PETER THYSEBAERDT en zijn bemanningsleden Ludo Bouillion (reserve-schipper), Glenn Vandewalle (stuurman), Jan Serrey (motoris), Christiaan Provoost (motorist) en Pascal Pincket (lichtmatroos) waren getuige van een ongewoon schouwspel in

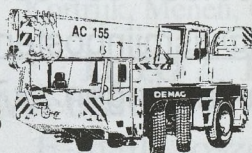
Liverpool. De Z.19 Sonja was begin augustus de Mersey-haven binnengelopen om haar tussentijdse vangst van de dubbele reis (tweemaal twaalf dagen) over te laden voor koeltransport naar Zeebrugge. Zij geloofden hun ogen niet toen zij het container-

schip Atlantic Cartier (292 m) van Atlantic Container Lines (van CGM) op de rivier ontwaarden met een baleinwalvis op de bulbsteven. Het schip van 56.000 ton en een laadcapaciteit van 3.100 teu-containers kwam uit Canada en had bij de trans-atlantische

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Verhuur telescopische kranen
tot 80 ton, gieklenge tot 70 meter



Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Werfkaai 9-11 (visserhaven)
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
24 u / 24 u **GSM 0477-41.20.93**



Verheye Joël



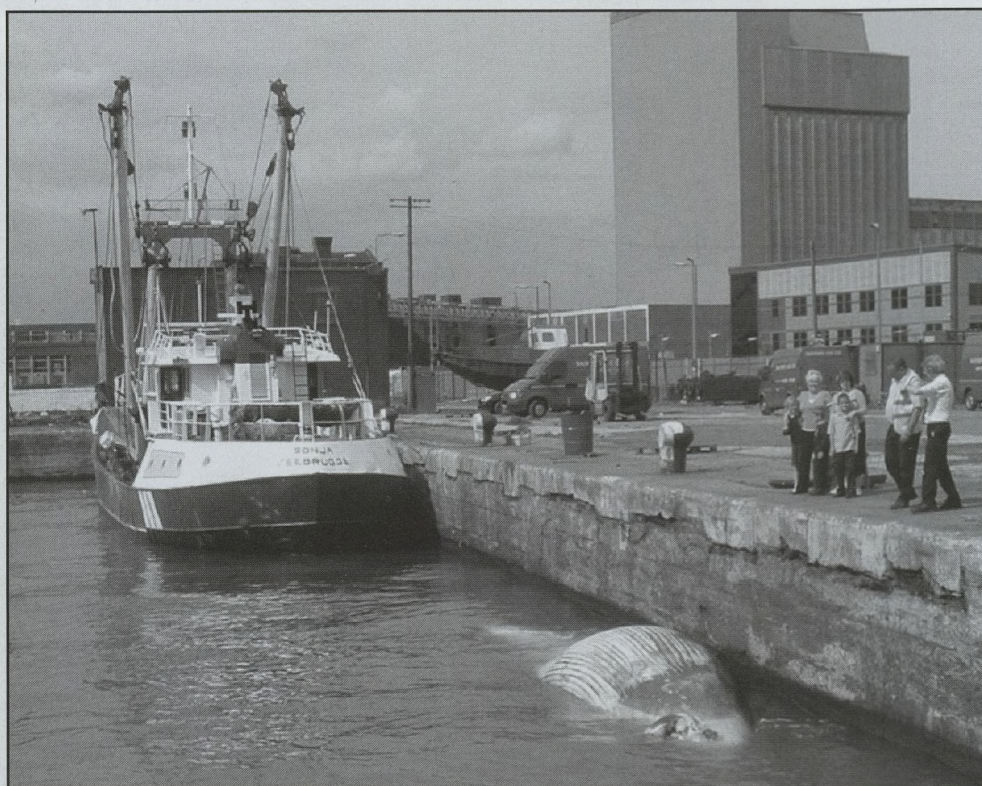


oversteek de walvis opgescheept.
 “De walvis was al dood toen het
 schip op 1 augustus binnenliep.

*De sleepdienst heeft de kapitein op de
 hoogte gebracht van de aanwezigheid
 van het karkas. Met een sleepboot werd*

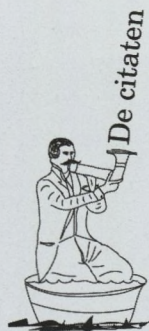
*het kadaver van de bulb
 getrokken. De walvis
 heeft nog enkele dagen in
 het dok gelegen vooraleer
 het dier van twintig
 meter lang op de kaai
 kon getrokken worden”,
 weet schipper Thy-
 sebaertd te vertellen bij
 zijn thuiskomst. “Men
 heeft het kadaver dan ter
 plaatse met een kraan in
 stukken geknipt omdat
 het niet over de weg kon
 vervoerd worden. De
 stukken werden afge-
 voerd naar een vismeelfa-
 briek.”*

We hebben het verder
 nagekeken en vermoeden
 dat het om een Minke-
 walvis gaat. Als dat zo is
 dan was de vinwalvis
 niet langer dan 12 meter
 en woog het dier acht tot
 negen ton. (gw)



Bataviawerf bouwt aan de 7 Provinciën van Michiel de Ruyter

17de eeuwse scheepsbouw in Lelystad



De citaten

'De kostenconcurrentie zullen we nooit winnen. In China bedragen de loonkosten pakweg 3 procent van die in West-Europa. Op zichzelf staand is de 40-urendiscussie grote onzin. Het wordt tijd dat we eindelijk eens die innovatiediscussie voorwaarts drijven.'

Frits Groenewegen,
analysis director van Celebrant
Consulting, Nederland.

'En zo kan het zijn dat de dag waarop de sectortop het gevecht met het kabinet wint — champagne! — ook de dag zal zijn dat tal van boomkorvaartuigen aan de kant liggen, wegens onbetaalbare diesel. En ook dat zal dan wellicht weer de schuld van iemand anders zijn.'

De man op de kaai in het editoriaal
van HVB, 8 augustus 2003!

'Bij het maken van mijn thesis ben ik enorm diep gegaan (...) en ben het geloof in de westerse democratieën voor een groot stuk kwijtgeraakt. Als je ziet waar Bush en C^o allemaal mee weg lijken te komen, dan is dat hemeltergend. Ze zijn er namelijk in geslaagd de mensen te laten geloven dat het oké is om iemand, zonder enige vorm van proces en zonder enig stuitend bewijs ook, te doden. Ze zijn er ook in geslaagd om de mensen volledig te laten geloven wat zij wilden dat het volk geloofde. En dat is een zeer ernstige zaak.'

Dominique De Vreeze,
media-analist op de persdienst van
de Belgische krijgsmacht,
in DM, 17 juli 04.

'Het is bijzonder wrang dat partijbonzen er in verschillende gevallen voor gekozen hebben om parlementsleden die vijf jaar lang niet of nauwelijks gewerkt hebben, opnieuw naar het (Vlaams) parlement te zenden.'

Peter Vandermeersch
in De Standaard 07 juli 04

'De productiviteitsstijging moet voldoende inkomens opleveren om de transfers naar de aanzwellende grijze bevolkingsgroep te betalen.'

Theo Peeters,
in De Standaard 28 augustus 04

'Leven getrouwde mensen echt langer, of denken ze dat alleen maar?'

(Een visser, op het punt te trouwen)

Het kan als eens totaal verkeerd gaan bij de bouw van een replica. Dat hebben ze op de Batavia-werf in Lelystad (Flevoland) ondervonden. Eerder werd al met succes een replica van het VOC-schip Batavia afgewerkt. Met een tweede scholingsproject zou het admiraalsschip De 7 Provinciën, het vlaggeschip van admiraal Michiel de Ruyter, op historisch-ambachtelijke wijze nagebouwd worden. De kiel werd in 1995 gelegd maar vijf jaar later stokte het project bij gebrek aan geld en mankracht. Er was echter meer aan de hand...

Een van de vijf manshoge heklantaarns met koperen kap en met bladgoud belegde vrouwenfiguren werd vervaardigd in het beeldsnijdersatelier. (foto gw)



DE HOLLANDSE VLAKBOUWMETHODE uit de 17de eeuw bleek moeilijker dan gedacht. Bij metingen met randomapparatuur en omzetting in lijntjesgrafiek kwam

men tot de vaststelling dat de constructie sterk afweek van de historische gegevens. Originele plannen van *De 7 Provinciën* zijn er echter niet. Om de vormfouten

weg te nemen zat er weinig anders op dan een gedeeltelijke sloop om de scheepsconstructie nadien weer historisch correct op te bouwen.

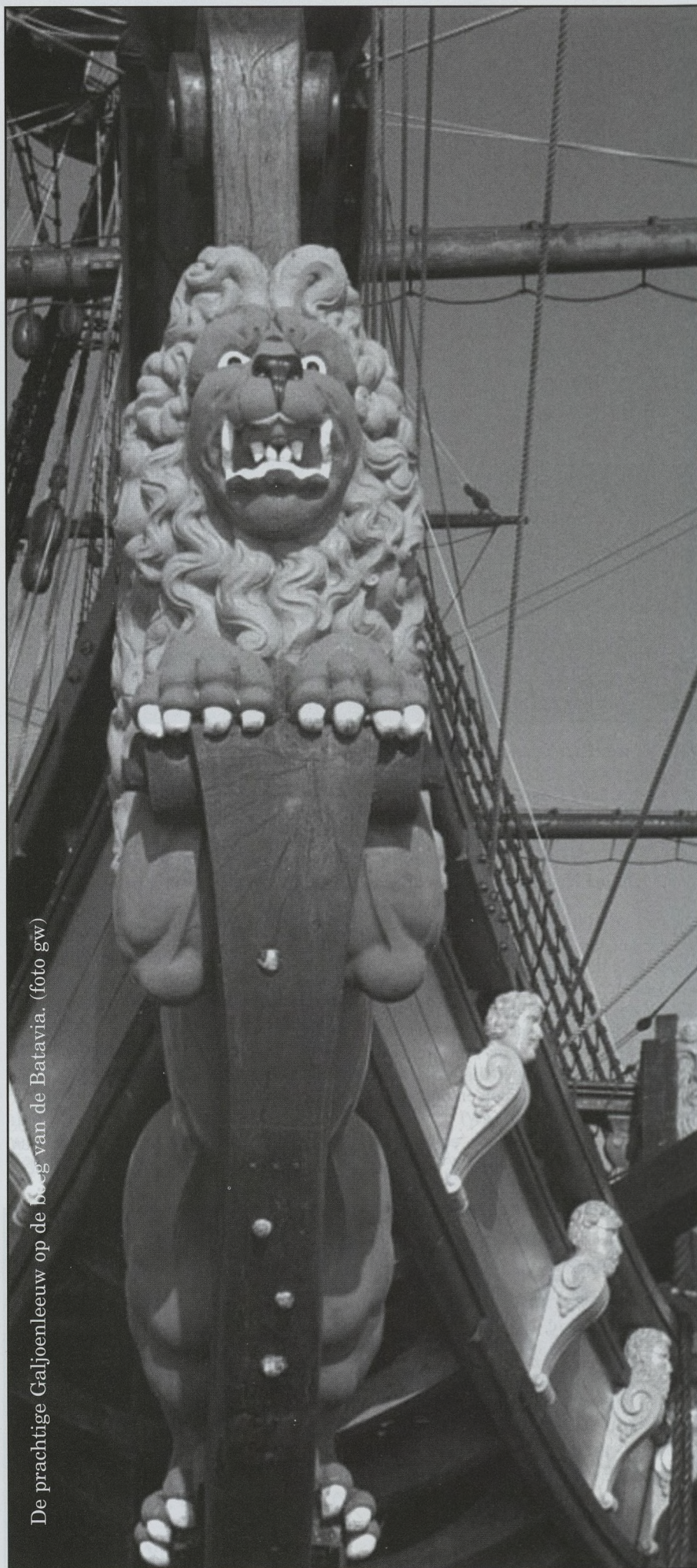


Bovenzicht van *De 7 Provinciën*. De romp is niet opgebouwd rond op de kiel geplaatste spanten, maar volgens de 17de eeuwse vlakbouw-methode; (foto gw)

NA MEER DAN twee jaar stilstand werden in de zomer van 2003 de werkzaamheden aan *De 7 Provinciën* hervat. Net als bij de *Batavia* werden werkloze jongeren aangetrokken om onder leiding van enkele leermeesters de ambachtelijke werkzaamheden aan te leren.

Nadat het VOC-schip *Batavia* uitgeroepen werd tot een van de mooiste voorbeelden van een authentiek nagebouwd schip wilde de werf een nieuw project realiseren. De keuze viel op een nog ambitieuzer plan. Dat werd de in 1664-1665 gebouwde *De 7 Provinciën*, een oorlogsschip van de admiraliteit van Rotterdam en gebouwd in opdracht van raadspensionaris Johan de Witt, die gedurende dertig jaar heel wat zeeslagen doorstond.

De bouw van *De 7 Provinciën* begon destijds met een geraamte van hele spanten. De romp is niet opgebouwd rond op de kiel geplaatste spanten, maar volgens de 17de eeuwse vlakbouw-methode. De cursisten maakten eerst de bodem van planken die met kettingen en klampen bijeen werden gehouden, een methode die veel ervaring en een goed oog van de scheepsbouwmeester vereist. Hoe meer de constructie vorderde, hoe verder ze echter afweek van de oorspronkelijke plannen. De boeg van



De prachtige Galjoenleeuw op de boeg van de Batavia. (foto gw)

het schip was veel te smal geworden en in plaats van de brede, volle kop van een Hollands oorlogsschip was een puntige steven ontstaan. De latere opbouw zou daar onmogelijk kunnen op aansluiten. Die scheve koers betekende bijna het einde van het project. Het eikenhouten geraamte dat ruim twee jaar bloot stond aan weer en wind heeft weinig geleden onder de stilstand. De aanpassingswerken konden dus meteen starten. De afwerking wordt echter een karwei van lange duur. De werf geeft zichzelf nog tien jaar. Naast de bouw van de scheepsromp moeten er ook driehonderd beelden en talrijke ornamenten handmatig gebeeldhouwd worden. Tachtig bronzen kanonnen zijn er nodig en de volledige inrichting moet voor de bezoekers een authentieke belevenis zijn.

De Bataviawerf mag anders niet klagen over belangstelling. Sinds 1986 kreeg de werf al meer dan drie miljoen bezoekers over de vloer. Het bezoekerscentrum is dan ook goed uitgebouwd met een uitgebreid gidsenteam, bezoekerscentrum en cafetaria.

De Batavia

Aan de Bataviawerf ligt de volledig afgewerkte *Batavia*, een van de schepen van de *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (1602-1799), een machtige handelsmaatschappij met duizenden werknemers (zie ook kaderstukje). De originele *Batavia* werd gebouwd op de VOC-scheepswerven in Amsterdam in 1628. De maidentrip van de trotse Oost-Indiëvaarder naar Java (nu Jakarta) met 341 opvarenden, bemanningsleden, soldaten en families, aan boord eindigde na zeven maanden. Een verkeerde koers lopend strandde het schip op 4 juni 1629 op de riffen van Zuidtlandt (Australië). Veertig mensen verdronken. De anderen bleven achter op het wrak of geraakten op de nabijgelegen Houtman Abrolhos-eilanden (Beacon Island). Met een overvolle zeilsloep bereikte de commandeur de stad Batavia, de hoofdvesting van de in de VOC op Java. Toen hij terugkwam met het VOC-schip *Saerdam* had de muitende bemanning al 120 slachtoffers, ook vrouwen en kinderen, gemaakt.

De achtersteven en -spiegel van de echte *Batavia* staan nu in het West-Australische Maritiem Museum in Fremantle. Ook de replica ging al naar Australië. Het schip werd inderdaad overgebracht naar Sydney voor de Olympische Spelen 2000. Ook dat Australisch avontuur liep bijna verkeerd af. Op zeker ogenblik was er geen geld meer om het schip terug naar Nederland te brengen. De Provincie Flevoland en de gemeente Lelystad zijn ter hulp geschoten om de belangrijkste publiekstrekker van de Bataviawerf terug te halen.



Op de traceerzolder hangt een op schaal gemaakte makette van De 7 Provinciën. (foto gw)

De 7 Provinciën

De 7 Provinciën was een van de zestig nieuwe oorlogsschepen die de Admiraliteit van Rotterdam tussen 1665 en 1667 liet bouwen. Johan de Witt wilde een echte oorlogsvloot opbouwen met speciaal voor dit doel ontworpen schepen. Tot op dat ogenblik verschilden de Hollandse oorlogsschepen maar weinig van de koopvaardijsschepen. *De 7 Provinciën* was bestemd om als Admiraalsschip te dienen. De bouw duurde acht maanden en werd vervolgens toegewezen aan de hoogste zee-officier van dat ogenblik. Dat was Admiraal Michiel Adriaenszoon de Ruyter die tot 1674 gezagvoerder bleef. *De 7 Provinciën* overleefde heel was zeeslagen tegen Engeland, waaronder de beroemde tocht naar Chatham in 1667.

In 1694 werd het legendarische oorlogsschip gesloopt.

Over de scheepsbouw in de 17de eeuw, toen Nederland een maritieme grootmacht was, valt veel te leren op de Bataviawerf. Grenzend aan de werf bevindt zich het Nederlands Instituut voor Scheeps- en Onderwater Archeologie (NISA) en vlakbij ligt ook de Bataviyahaven aan het Markermeer waar altijd wel enkele historisch twee- en driemast-schepen te zien zijn. Wie nog meer schepen wil zien komt enkele kilometers verder in vissersdorp Urk of Hansastad Kampen aan zijn trekken. Aan de kaai in Kampen liggen schoeners, klippers, brigantijnen en barkentijnen om van te snoepen. (gw)

Info en routebeschrijving: www.bataviawerf.nl

'Geen handel zonder oorlog'

Over de Verenigde Oost Indische Compagnie (VOC) kan veel gezegd worden, maar niet dat het een vreedzame onderneming was. Concurrenten werden met geweld uitgeschakeld. Dat ondervond ook de bemanning die in 1718 zee koos aan boord van een schip van de Oostendse Compagnie, kleine concurrent van de VOC.

We laten de geschiedschrijver Eduard J. Baels aan het woord: *'Engelse en Hollandse mandatarissen spannen dus samen om de overzeese*

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene

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

handel van onze gewesten te dwarsbomen. (...) Het bleef echter niet bij woorden of diplomatieke bedreigingen. Men zwichtte niet voor geweld daden. Dat ondervond het schip "Marquis de Prié" van reder Schonamille, dat op 16 september 1718 Oostende verliet. Het anker werd geworpen voor de monding van de Sestro, ter hoogte van de toenmalige graankust van Guinea. De Hollanders kaapten het schip en hielden de bemanning gevangen in het fort van St-Georges d'Elmina. De kapitein Jan Willemsen werd bovendien mishandeld en stierf zonder medische bijstand. Alleen luitenant Vergouwer kon ontnappen en hier in den lande verslag uitbrengen.' (1)

Dat geweld hoefde de Oostendenaars niet te verwonderen. Eerder had de VOC immers al haar 'bedrijfspolitiek' bekend gemaakt. Al in 1614 had Jan Pietersz. Coen, directeur-generaal van de VOC geschreven: 'De handel in Azië moet in stand worden gehouden onder de bescherming van onze eigen wapens; en deze moeten betaald worden met de winsten uit handel. We kunnen geen handel drijven zonder oorlog, noch kunnen we oorlog voeren zonder handel.' (2)

Deze oproep (die ons sterk aan de Amerikaanse interventie in Irak laat denken) was niet uitsluitend bedoeld om de Europese concurrenten van zich af te houden, maar ook om de plaatselijke bevolkingen tot 'samenwerking' te bewegen.

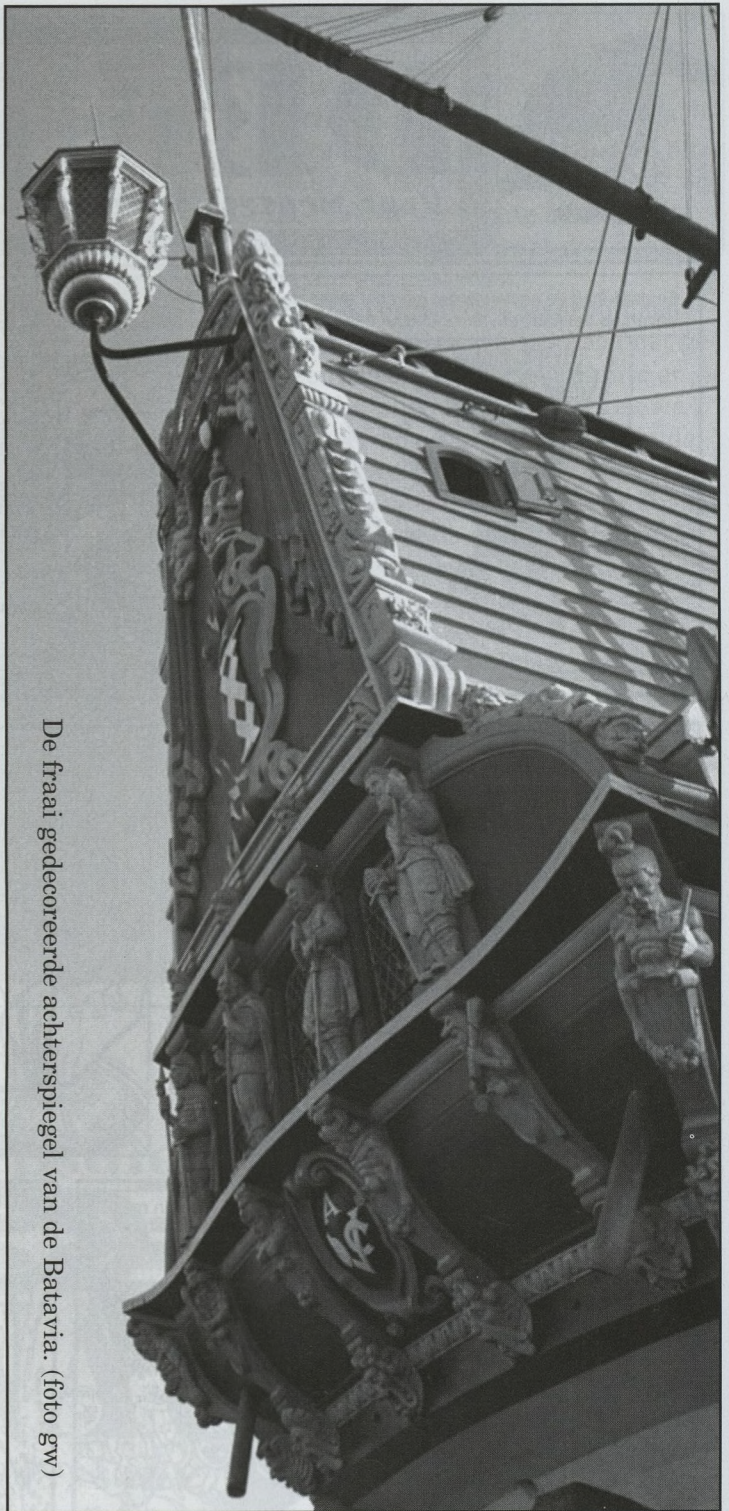
En wie niet horen wilde moest voelen. Hele bevolkingsgroepen werden gedeporteerd; tot slaaf gemaakt of uitgemoord. Hoger vernoemde Jan Pietersz. Coen kon er bijvoorbeeld prat op gaan dat onze zijn commando de hele bevolking van het eiland Banda in 1621 uitgemoord werd.

De grote Nederlandse schrijver Multatuli beschreef in zijn Max Havelaar hoe de VOC aan de basis lag van de armoede en de hongersnood die de 'wingewesten' teisterden. Tweehonderd jaar na de VOC zegde hij nog steeds de gevolgen van de VOC te constateren: '(...) de rijstbouw is voor de Javaan, wat in de Rijnstreek en in het zuiden van Frankrijk de wijnoogst is. Doch daar kwamen de vreemdelingen uit het Westen, die zich heer en meester maakten van dat land. Ze wensten voordeel te doen met de vruchtbaarheid van de bodem, en gelasten de bewoner een gedeelte van zijn arbeid en van zijn tijd toe te wijden aan het voortbrengen van andere zaken die meer winst zouden afwerpen op de markten van Europa.' (3) (fv)

(1) Baels, Eduard J. (1972) 'De Oostendse Compagnie', p. 30.

(2) Geciteerd in Schwartz, H.M., (2000) 'States vs Markets. The emmerende of a global economy', p.31.

(3) Multatuli, (1983), 'Max Havelaar', vijfde druk, p.50.



De fraai gedecoreerde achterspiegel van de Batavia. (foto gw)

SKB - Life Saving Equipment nv

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

E-mail naar
skb.lse.ost.@village.uu.net.be



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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



DE LAATSTE DE VUURTORENWACHTER

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter

Eindelijk had de sectortop het gevecht tegen de wijven op het kabinet van landbouw gewonnen.



Terwijl de herinnering aan die dwarsliggende wijven wegdreef, als ware het een boze droom, gingen de mannen van de Stichting Duurzame Visserij over tot de daad o.l.v. de Rode Redder.



Vooruit mannen, laat ons vlug de visserij vernieuwen voor ook de kabinetten weer vernieuwd worden



De Rode Redder van de stichting Duurzame Visserijontwikkeling besliste de boomkorvisserij om te schakelen en met nieuwe technieken te vissen op ongequoteerde zeedraken.

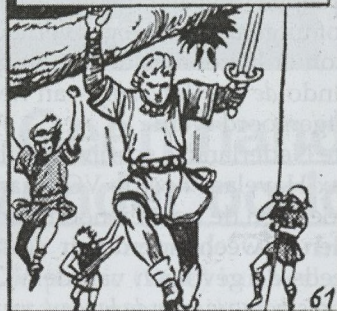


Omdat de drakenvangst binnen de 3-mijlszone moest plaatsgrijpen werd een vaartuig aangeschaft van minder dan 70 BT.

Hier Michel, mijn gele scheldknaap, verdeel deze duurzame kortlijnen over de vloot, zodat wij ter drakenvangst kunnen uitvaren. En een beetje rap!



Het drakenguttersmes in de hand, sprong de Rode Redder van de visserij, aan boord van het schip van de Rederscentrale. De hele syndicale beweging volgde hem.



Intussen hielden de visverkopers van Delhaize eveneens hun messen klaar om de te verwachten drakenvangst te verhandelen nog voor ze op de veiling gepresenteerd kunnen worden. Waartegen de andere viskopers pijlsgewijze protesteren.



Op zee probeerden de Rode Redder en Michel, zijn gele scheldknaap, hun eerste drakenvangst inmiddels al te gutten.



Wat de Rode Redder evenwel niet vermoedde is dat de groene jongens en meisjes hem wéér een peer gestoofd hadden. De draak bleek een... niet te gutten duikboot van Greenpeace te zijn.



Neen, dan is de boomkorvisserij toch nog een pak duurzamer, zo liet onze Rode Redder later door zijn gele scheldknaap in een rapport noteren, waarna de duurzame rust in de sector terugkeerde.



Het project van
't Hoog en
't Laag Licht



De renovatie van het Heistse vuurtorenensemble 't Hoog Licht en 't Laag Licht verloopt moeizaam. Nochtans staat de vuurtoren (zie hiernaast) er inmiddels al mooi bij. Maar de Vlaamse overheid heeft nog als taak de inrichting aan te pakken. Er wordt gehoopt dat dit in het najaar zal gebeuren.

Op een vergadering waarbij naast hoger vermelde overheid ook het gemeentebestuur, het wijkcomité en de heemkundige kring betrokken waren, werd over de toekomst van de site gesproken. Gedacht wordt aan een tentoonstellingsruimte waarin de geschiedenis van vuurtorens en lichtbakens een centrale plaats zou krijgen.

Vooraleer het zover is dienen evenwel nog tal van problemen een oplossing krijgen: de toegangsweg, de organisatie van een nabijgelegen ontvangstcentrum voor de bezoekers en het vormen van gidsen die op vrijwillige basis kleine groepen bezoekers begeleiden. Volgens de meest optimistische voorspellingen zou het project in de zomer van 2005 van start kunnen gaan. (jd)

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

**ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN
PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)
KRAANVERHUUR
MAGAZIJN MET RUIM ASSORTIMENT WISSELSTUKKEN**

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel.: 059/32 28 75 - - Fax 059/ 32 56 59 - MOBIL: 0477 / 362 562.

Uit "Het Visserijblad" van 10 september 1954

IJsland's territoriale wateren

Nog altijd is de strijd niet geluwd tussen Engelse reders en de IJslandse regering voor het terugwinnen van de territoriale wateren zoals ze internationaal erkend zijn. Op het congres te Oostende werd door de redersverenigingen van de vijf landen besloten de actie tot het behoud van de 3 mijlgrens verder door te voeren. Een enkele afwijking zou hieraan kunnen gegeven worden, maar dan moet de maatregel internationaal goedgekeurd worden, wanneer het gaat over de bescherming van de visbroedplaatsen: dus in het belang van de visserij zelf.

De Engelse reders zijn de enige die een tegenactie ingezet hebben: de ban op de invoer van IJslandse vis. De handelsbetrekkingen tussen de andere landen en IJsland zijn niet van die aard om dergelijke actie met succes door de andere naties te laten voeren. Engeland heeft geduld en is de mening toegedaan dat IJsland

toch eens op zijn beslissing zal moeten terugkeren, onafgezien van het feit dat IJsland zijn visoverschot door het verbod naar Engeland, thans kan verkopen aan de landen achter het ijzeren gordijn.

IJsland poogt zich thans meester te maken van de publieke opinie in Engeland om de houding der Engelse reders te laken, wat bewijst dat de toestand, door de Engelse redersvereniging geschapen, hen - ondanks het akkoord met Rusland - zeer wringt.

Doch er is nog een ander feit dat wijst op de onzekere houding van IJsland: na tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij, diende de heer R. De Kinder, een motie in tot herziening van de IJslandse maatregel bij de Raad van Europa.

Ook dat wringt IJsland geweldig daar het zich weldra zal te verantwoorden hebben op een van de weinige raadgevende vergaderingen waar het aan deelneemt. De IJslandse regering riep tot dit doel de Scandinavische Raad bijeen, waar benevens IJsland, ook Denemarken, Noorwegen, Zweden en Finland aan deelnamen.

De vraag van IJsland was

eerst en vooral steun in zijn actie tegen de Engelse reders: Denemarken zou bijvoorbeeld geen platvis meer zenden naar

Engeland zolang de Engelse ban bleef op de IJslandse vis. Maar Denemarken heeft feestelijk bedankt en verkiest zijn Engelse klienteel te houden. Temeer, Denemarken heeft de visserij in de IJslandse wateren moeten stilleggen omdat door de uitbreiding van de kustzone er voor Deense treilers niets meer te vangen is. Noorwegen verkeert in hetzelfde geval, doch het is wat zijn eigen schuld omdat dit land het vuurtje in gang heeft gestoken toen het zijn kustzone onlangs <<verbeterde>>.

Het andere doel van IJsland was om steun te bekomen van het Scandinavische blok om zijn geval te verdedigen tegenover de Raad van Europa. Maar ook hier blijven de andere landen liefst op het neutrale standpunt.

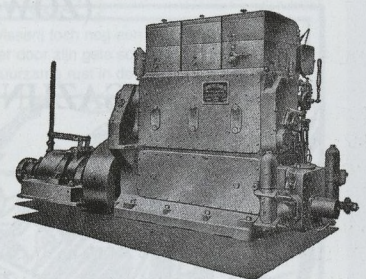
Dit alles wijst reeds op een verslapping van de IJslandse positie in de strijd. Een nieuwe factor is wel het vijflandennacoord van Oostende, waarmee IJsland eensdaags zal moeten rekening houden. Het enige aspect van koude oorlog die in de visnijverheid heerst, is het ijs en zijn diepvriesinstallaties waarin IJsland zijn overvloedige vis zal moeten bewaren.

Inleiding

Op 27 augustus 1954 werd op initiatief van het Verbond der Belgische Zeevisserij (VBZ) een internationale redersconferentie gehouden in Oostende. Het doel was tot een oplossing te komen voor verschillende internationale vraagstukken. De problematiek rond de IJslandse kustwateren was een van de belangrijkste gespreksonderwerpen onder de vertegenwoordigers van de Belgische, Britse, Duitse, Franse en Nederlandse visserijsector.



Diesel Motoren
Van 4 tot 700 PK.



WIEDAUWKAAL, 39, GENT - Tel. : 234541
AGENT : Mr. Boydens, Velodroomstr. 4, Oostende. - Tel. : 721.56.
ANDERE : Mr. A. Goossens, Prins Boudewijnlaan, 8, Berchem-Antwerpen. - Tel. : 200.000.

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

*Deze maandelijke
rubriek is gebaseerd op
HVB van 1954.*

Uit "Het Visserijblad" van
3 september 1954

Prins Albert komt

Op Zondag 19 Sept. a.s.

Zondag 19 september zal het Monument der Zeelieden ingehuldigd worden. Onlangs nog werd dit monument volledig voltooid.

Prins Albert zal de onthullingsplechtigheid door zijn tegenwoordigheid opluisteren. De prins zal per trein toekomen te 10.15 u. en terug vertrekken te 11.15 u. Er wordt ook een hoogwaardigheidsbekleder van het bisdom verwacht. De plechtigheid zal bestaan uit een wijding, een toespraak, de eigenlijke onthulling en de

uitvoering van het Vaderlands lied.

Uit "Het Visserijblad" van 24 september 1954

Bij de inhuldiging van het Monument der Zeelieden

Het is niet onze bedoeling nog eens terug te komen op de verschillende redenen die ons enthousiasme voor het opzet: een nationaal monument voor de zeelieden op te richten, hebben afgekoeld.

De geest en de gedachte om onze vissers en zeelieden in één nationaal herdenkingsteken te huldigen, was zeer prachtig. Dat hierbij enkel beroep werd gedaan op personen uit welbepaalde kringen, waar nochtans allen bereid waren mede te werken om iets prachtigs te verwezelijken, was reeds een eerste aanleiding tot wantrouwen en misnoegen.

Zondag werd de inhuldiging van het monument niet de nationale hulde aan de zeeman, maar de dag van de persoonlijke reklame op de rug van het offer onzer zeehelden.

Veel vissers of vissersafgevaardigden waren niet te zien bij de plechtigheid. Het was nochtans de dag der zeelieden en de grote redersvereniging was evenmin uitgenodigd om aan de voet van het monument hulde te brengen aan de slachtoffers van de zee. De bloemenhulde draaide tenslotte uit op een reklameuitzending ten voordele van enkele welbepaalde firma's.

De Hoge Ambtenaren van de Ministeries, Secretarissen-Generaal, Directeur-Generaal en andere personaliteiten moesten plaats nemen op de laatste rijen der uitgenodigden, terwijl de eerste rijen bezet waren door familieleden en vrienden van het inrichtend comité en niemand anders.

Zelfs de leden van de Onderzoeksraad voor de Zeevisserij waren niet uitgenodigd en onder de toeschouwers achter de afsluitingen stonden de consuls van de vreemde, bevriende landen toe te kijken.

Typisch was ook dat de bisschop van Brugge en de deken van Oostende geen plaats vonden en ten slotte achteraan de ere-tribune werden gestuurd, daar waar de plaats van de bisschop toch wel naast de prins was.

Dit alles is een bewijs te meer dat men, zelfs in de schaduw der herinnering aan onze doden, de moed niet gehad heeft alle persoonlijke verdeeldheid te vergeten, dat men niet gewent heeft er een nationale hulde van te maken.

We zullen daarenboven niet meer herinneren aan het feit, hoe dit bepaald monument verkozen werd, buiten het advies van de deskundige commissie eerst daarvoor aangesteld en daarna genegeerd om een vriendje te bevoordeligen.

Er waren vroeger dus fouten gemaakt, die nu konden hersteld worden. Men heeft het niet gewild, men heeft dezelfde toestand geschapen die de meeste reders en vissers er van af houden deel te nemen aan de neerlegging van kronen bij dit monument ter gelegenheid van de vissershulde op Paasmaandag.

Veel liever hadden we over dit monument gesproken als de plek grond waar kleine persoonlijke ruzie's en veten vergeten worden en waar de basis diende gelegd van meer eendracht en samenwerking. Tot nu toe hebben wij het monument beschouwd, spijs alles, en hoezeer het schrijn ook moge stoten tegen ons esthetisch gevoel, als een nationale relikwie. Er zijn personen die het anders gewild hebben. Zij moeten er de gevolgen en de verantwoordelijkheid er van dragen.

Op 14 september 1954 werd de O.120 Gabriëlle op de werf van scheepsbouwer Marcel Hermans (S.A.B.A.R.N.) in Zeebrugge te water gelaten. Het was die dag juist een jaar geleden dat reder-schipper Georges Vileyn zijn gelijknamige O.229 zag verloren gaan op de Doggersbank. Dezelfde dag werd op de scheepswerf A. Bocher de Z.552 Marathon van Jozef Vantorpe te water gelaten, het eerste stalen vissersvaartuig dat in Zeebrugge gebouwd werd.

Leon Utterwulghe en Madeleine Beernaert zestig jaar getrouwd



In Heist mochten de families Beernaert en Utterwulghe aan de feestdis aanschuiven. Het echtpaar Leon & Madeleine vierde er zijn 60-jarig huwelijksjubileum. Het is een huwelijk dat door de vissersgemeenschap beheerst wordt. Beiden zijn telgen uit vissersfamilies. Ze leren elkaar als burens kennen in de Heistse kolonie in Newline waar de vissersfamilies Utterwulghe en Beernaert het oorlogsgeweld van WO II ontvlucht zijn.

Getrouwd wordt er op 3 augustus 1944 in Penzance. Het gezin wordt verrijkt met Bryan en Rita. En het wordt ook verrijkt door talrijke visserijervaringen waarover ten huize Utterwulghe vandaag nog steeds veel gesproken wordt.

Leon mocht al voor die oorlog aan boord van de H 39 het beroep

leren. Zijn broer Emiel en matroos Hypoliet De Voogt ('een prachtmens') waren zijn mentors. Met de H 49 komt, in 1936 al, een traditie op gang waarbij de familie grotere vaartuigen uitreed die steevast Vlaamse namen dragen. De eerste in de rij is de H 49 Blauwvoet. Nadien volgen nog de Gudrun, de Rodenbach en weer een Blauwvoet.

Herinneren we de lezers eraan dat HVB in 1997 het levensverhaal van Leon Utterwulghe afgedrukt heeft (HVB V/1997, p.24). Ook Madeleine Beernaert kwam uitgebreid in ons blad aan bod (HVB IV/2002, p.27.), met name in een mooie reportage over de Vlaamse vissersgemeenschap in Newlyn tijdens de Tweede Wereldoorlog. (jd)



Tijdens de Oostendse Paulusfeesten organiseerde de werkgroep 'Bulldozer' een aantal debatten in Oostende. Op 14 augustus nam professor Boudewijn Bouckaert (links op de foto) het op tegen de bij de HVB-lezers niet onbekende Flor Vandekerckhove. Professor Bouckaert is jurist, animator van de rechts liberale denktank Nova Civitas en voorzitter van het Overlegcentrum van Vlaamse Verenigingen. Vandekerckhove werd uitgenodigd n.a.v. de artikelen die in HVB gepubliceerd werden n.a.v. de recente verkiezingen. (Foto Bulldozer)

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

Vandaag presenteren we u de elfde aflevering van onze reeks over zeevrouwen, en we zijn bijlange nog niet aan het einde van dit epos gekomen. Doorheen heel de maritieme geschiedenis vinden we immers sporen terug van vrouwen die op zee hun mannetje gestaan hebben. Maar dat mag ons niet laten vergeten dat er ook vrouwen geweest zijn die er van op het land in slaagden de maritieme geschiedenis te beïnvloeden. Een van die vrouwen was Emma Hamilton.

De vrouwen van admiraal Nelson

In één opzicht verschilde de Britse admiraal Horatio Nelson (1758 – 1805) niet van de meeste andere mannen: hij had twee vrouwen. Maar hij was bovenal de merkwaardige bevelvoerder over een oorlogsvloot, de superheld van het Britse rijk.

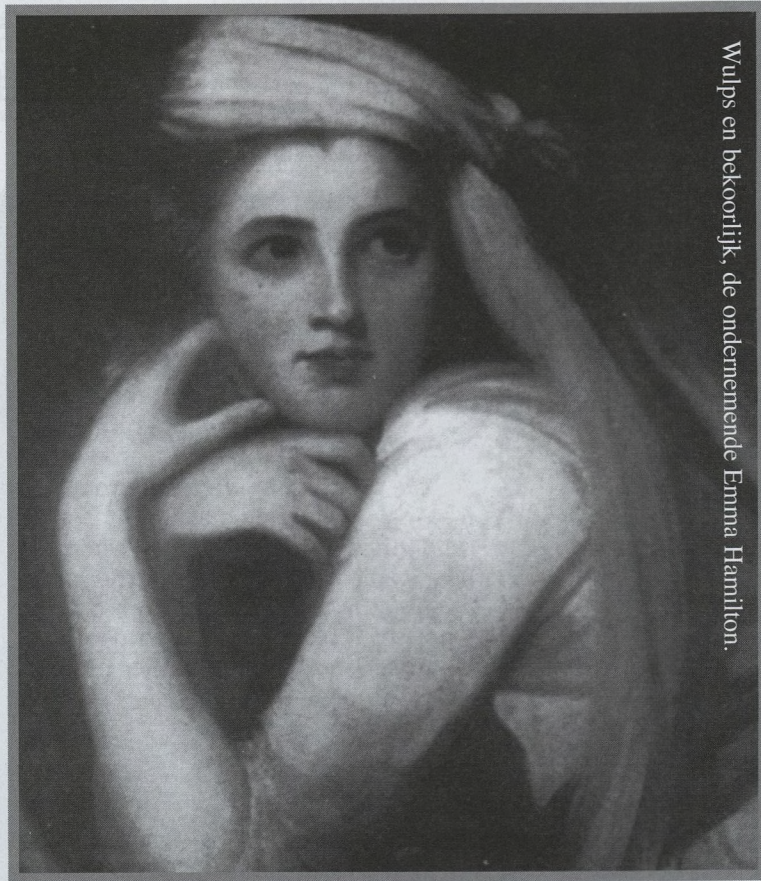
BEROEMD WERD NELSON met de *Battle of the Nile* (1 augustus 1798) die hij grandioos won. Zelf zei hij daar later over: *'Dat gevecht was het meest uitzonderlijke dat ooit gevochten werd, en het is uniek, omwille van drie redenen; ten eerste omdat er bij nacht gestreden werd, ten tweede omdat het onder anker uitgevochten werd; ten derde omdat het gewonnen werd door een admiraal met één arm.'*

Het dient gezegd dat de mens die deze woorden hoorde de mening toegedaan

was dat de eenarmige Nelson op dat moment behoorlijk be-neveld was.

DE JONGE AMBITIEUZE kapitein huwde in 1787 de dokterswe-duwe Frances Nisbet. De vrouw die zich daardoor lady

Nelson mocht noemen was de perfecte echtgenote voor een zeeman die vooruit wil geraken op de



Wulps en bekoorlijk, de ondernemende Emma Hamilton.

maatschappelijke ladder. Frances, bijgenaamd Fanny, pas-seerde haar dagen door de juiste kleren te kiezen om op de juiste theevisites om te gaan met de juiste mensen. Zoals ook de hel-dinnen het doen in de boeken van de Britse schrijfster *Jane Austen*,

correspondeerde ze met ge-lijkaardige echtgenotes en bracht ze vooraf aangekon-digde vriendschapsbezoekjes aan de familie en bekenden van haar man. Met andere woorden: lady Nelson was de verveling zelve.

Helemaal anders was lady Hamilton, de 33-jarige echtgenote van de oude (63) ambassadeur van Napels. Nelson moest daar regelma-tig naartoe omdat de Britten probeer-den de republikei-nen te dwarsbomen die zo'n beetje over-al (maar vooral in Frankrijk) de kop opstaken. Ook later werd Napels een bunkerhaven in de strijd die de Britten tegen Napoleon voer-en. Het is overi-gens in een van die gevechten dat de Franse vloot de con-trole over de Middellandse Zee verloor: de hogervermelde Slag van de Nijl, waarbij Nelson zo'n beetje wereldbe-roemd werd.

De held had er een hoofdwonde opgelopen en hij leed erg onder malaria-aan-vallen. Lady Hamilton nam de verzorging op zich. Het een bracht het ander mee en Nelson werd smoorverliefd op de wulpse Emma. Het werd geen probleemloze

De trouwe echtgenote, Frances, Lady Nelson



verhouding. Nelsons gevoelens werden over en weer geslingerd tussen passie en schuld, tussen trots en schaamte. Hij werd er zowaar zelfs religieus door. Maar de passie voor Emma bleef de bovenhand houden. Nelson was bijgevolg nog maar moeilijk weg te krijgen uit Napels. Emma organiseerde er feest na feest ter zijner ere en het duo werd een bekend societykoppel met een *feest-neusreputatie* op het vasteland en uiteindelijk ook in Londen. Daar vond de *high society* het maar niets: de grote held van de Britse vloot bleek tegelijk een grote boemelaar te zijn die zich van het thuisfront niets aantrok. Hij negeerde zelfs een koninklijk bevel om de Fransen uit Malta te zetten omdat hij eerst nog het Napels vna zijn Emma wilde bevrijden van een republikeinse overname van de stad. Pas daarna trok zijn schip richting Malta. Met andere woorden: Emma had de admiraal volledig in haar handen.

Er was meer dan één brief nodig van de legerleiding om Nelson weer naar Londen te krijgen. Maar toen hij daar uiteindelijk aan-

meerde wachtte hem een stormachtige verwelkoming. Stormachtig, behalve thuis bij moeder de vrouw, waar de ontvangst waardig, maar ijszig was.

Frances, die niet van gisteren was, ging zelfs apart wonen en leefde verder het bescheiden, vervelende sociaal salonleven dat haar als gegoten zat. Haar echtgenoot ging dan weer door met het vergaren van roem en hij werd uiteindelijk zelfs tot markies benoemd.

Tijdens een zeegevecht, op 21 oktober 1805, wordt hij gedood door een scherp-

schutter die hem vanaf een vijandelijk schip onder vuur neemt.

De begrafenis van de admiraal bracht te Londen een nooit geziene massa op de been. Zijn veelbeproefde (inmiddels verstoten) echtgenote deelt in de roem.

Waarna ze haar teruggetrokken leven verderzet in Baath (zomer)

en Londen (winter). Ze sterft in 1831 op drieënzeventigjarige leeftijd.

Helemaal anders vergaat het Emma Hamilton. De uitgebreide drinkgelagen hebben van haar een dikke matrone gemaakt die zelfs door speelschulden in de gevangenis geraakt. Uiteindelijk, in 1815, drinkt ze zich dood!

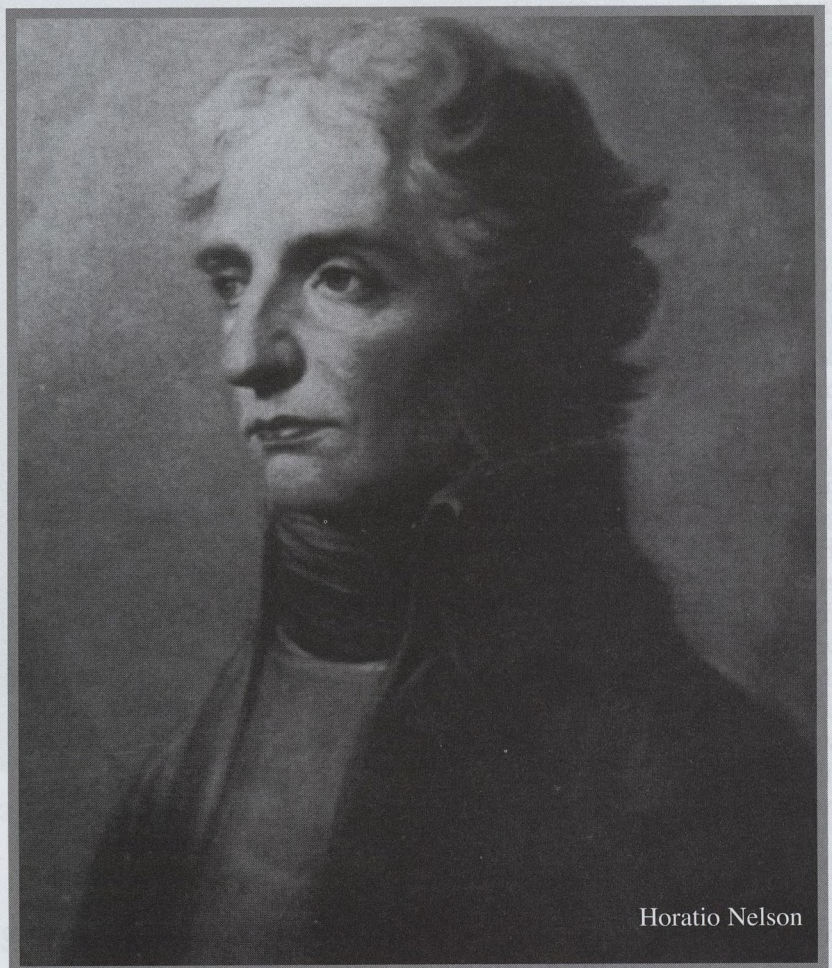
Emma werd nauwelijks vijftig. Waarmee het vers uit de smartlap bevestigd wordt: *Want zo is het altijd geweest / De mannen die houden het meest / Van vrouwen die niet willen deugen.*

Verder lezen:

* Fraser, F., (1986) *'Beloved Emma: The Life of Emma Lady Hamilton'*.

* Morriss, R., (1996) *'Nelson: the Life and Letters of a Hero'* (besproken in HVB XII/1996, p.14).

* Pots, D., (1994) *'Horatio Nelson zoals niemand hem kent'* in HVB III/1994, p. 47.



Horatio Nelson

Boekbesprekingen



Frank Neyts

Het gezicht van de Oostendse handelaar

In de reeks 'Oostendse historische publicaties' (een initiatief van het Oostendse stadarchief) verscheen onlangs, als het nummer 11, het buitengewoon interessante boek "Het gezicht van de Oostendse handelaar. Studie van de Oostendse kooplieden, reders en ondernemers actief in de internationale maritieme handel en visserij tijdens de 18de eeuw". Voor dit wetenschappelijk werk tekent Jan Parmentier als auteur.

Tijdens de 18de eeuw ontwikkelde Oostende zich tot het voornaamste economische centrum voor maritieme activiteiten in de Zuidelijke Nederlanden. Internationale handel, kaapvaart en visserij stimuleerden in belangrijke mate deze groei. In het boek zijn op een gestructureerde wijze de vaak zeer internationaal getinte loopbanen van 187 kooplieden, reders en ondernemers geschetst die door hun beroep het dynamische element vormden in dit opmerkelijke economische proces. Iedere liefhebber van (maritieme) geschiedenis zal heel wat plezier aan dit boek beleven. Bovendien verdient het vermeld te worden dat dit boek helemaal niet duur is. Men telt er 25 euro voor neer, plus 2 euro verzendingskosten.

"Het gezicht van de Oostendse handelaar" telt 464 pagina's en werd op groot formaat uitgegeven. Het werk werd uitgebreid geïllustreerd. Aankopen kan via de boekhandel. Ook verkrijgbaar bij het Stadsbestuur Oostende, Archief kantoor 100, Stadhuis, Vindictivelaan 1, B 8400 Oostende (Tel. +32(0)59/80.55.00).

Handbook in zakformaat

Bij Adlard Coles Nautical verscheen zopas de vierde editie van "Reed's Skipper's Handbook for Sail and Power", door de auteur Malcolm Pearson volledig geactualiseerd. Op vestzakformaat uitgegeven biedt dit boekje een schat aan informatie voor iedereen die zich op zee waagt. Het past letterlijk in elke vestzak, en precies daar hoort het thuis bij iedereen die van wal steekt. Het 170 pagina's tellende boekje munt uit door de volledigheid, de duidelijke illustraties en de eenvoud waarmee alle onderwerpen aan bod komen. Alle navigatieonderwerpen worden besproken, aangepast tot de allerlaatste reglementering. Ruime aandacht gaat er nu ook naar elektronische techniek. Een niet volledige greep uit de aangesneden onderwerpen; SOLAS life saving signals, Safety and Distress signals, plaatsbepaling en waypoints, te sturen koers, elektronische navigatie, invloed van getijden, dieptemetingen, ankeren, doorvaart onder bruggen, weerberichten en de interpretatie ervan, rivier- en kanaalvaart, knopen, Internationale havensignalen....

"Reed's Skipper's Handbook for Sail and Power" (ISBN 0-7136-6900-4) telt 171 baldzijden en kost maar £7.99. Het is verkrijgbaar in de (maritieme) boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever Adlard Coles Nautical, 37 Soho Square, London W1D 3QZ, UK. Tel. +44/20.7758.0200, Fax +44/20.7758.0222.

Al de oorlogsschepen

Bij Conway Maritime Press verscheen onder de titel "Warschip 2004" de zesentwintigste uitgave van dit inmiddels klassiek geworden jaarboek. Dit jaarboek specialiseert zich in de beschrijving van het ontwerp, de ontwikkeling en de loopbaangeschiedenis van alle oorlogsschepen ter wereld. De bijdragen worden stuk voor stuk geleverd door specialisten terzake, zodat dit jaarboek zonder schroom tot hét referentiewerk bij uitstek in verband met oorlogsschepen mag worden beschouwd. Ook de zesentwintigste uitgave doet de reputatie van deze titel alle eer aan. De bijdragen bieden een diversiteit naar inhoud, ze benaderen het besproken onderwerp diepgaand en werden met

mooie illustraties verlucht. Naast de prachtige foto's vallen de duidelijke (lijn)plannen en schema's op. Ook nu vinden we de jaarlijks terugkomende rubrieken terug. Zo noemen we 'Navies in review', 'Warship notes' en 'Naval books of the year'.

"Warships 2004" (ISBN 0-85177-948-4) werd als hardback uitgegeven, telt 208 pagina's en kost £30. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij Chrysalis Books Group, The Chrysalis Building, Bramley Road, London W10 6SP, UK. Tel. +44/20.7314.1400 en vraag naar de afdeling Mail Order. On line bestellen kan ook via www.conwaymaritime.com.

20 Jaar calamiteiten in de Zeeuwse wateren

De Nederlandse provincie Zeeland wordt doorsneden door de Schelde, één van de drukst bevaren rivieren ter wereld. Scheepvaartdrukke zorgt voor risico's; het zal dan ook niemand verwonderen dat er al eens iets mis loopt. Spijtig genoeg haalt Zeeuws Vlaanderen met de regelmaat van de klok de (internationale) pers als er zich, weer maar eens, een scheepsramp op de rivier voordeed.

Piet van der Vlies weet er alles van. In zijn arbeidzaam leven als calamiteiten-coördinator en hoofdprojectleider wrakopruiming van de Rijkswaterstaat Directie Zeeland is hij betrokken geweest bij 161 scheepsrampen. Hij wordt dan ook aanzien als dé specialist op het gebied van scheepswrakkenruiming. Als geen ander kent hij de vaargeulen en verraderlijke stromingen van de Westerschelde.

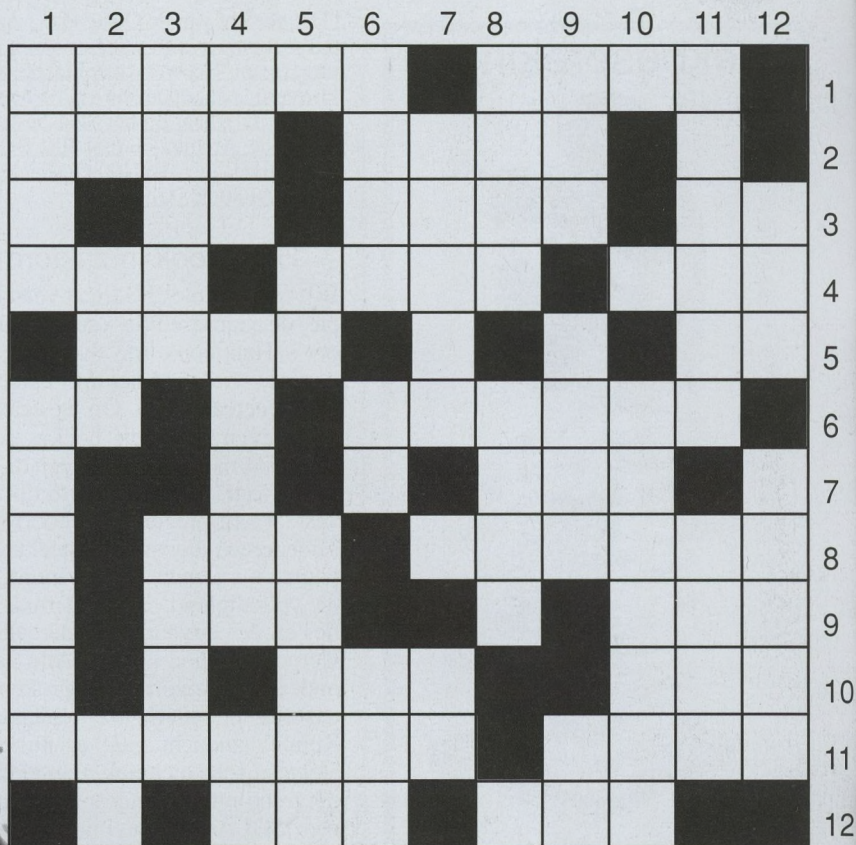
Veel van zijn ervaringen heeft hij opgetekend in het dit jaar verschenen boek "20 Jaar calamiteiten in de Zeeuwse wateren". Het werd een prachtig boek waarin aan de hand van unieke kleurenfoto's, krantenknipsels en bondige uitleg een overzicht wordt gegeven van een groot aantal scheepsrampen die zich op de Schelde voordeden gedurende de laatste twee decennia.

Het boek is enkel verkrijgbaar bij het Zeeuws maritiem museum Vlissingen, die voor deze uitgave als initiatiefnemer optrad. "20 Jaar calamiteiten in de Zeeuwse wateren" telt 146 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Aankopen kosten 19,90 euro plus 3 euro verzendingskosten. Hiertoe neemt U contact op met het Zeeuws maritiem museum, Nieuwendijk 15, NL 4381 BV Vlissingen. Tel +31/118.41.24.98, Fax +31/118.43.03.07, E-mail: info@muzeem.nl.

HET MARITIEME KRUISWOORD- RAADSEL (I)

Voor het eerst in de geschiedenis van HVB publiceren we een maritiem kruiswoordraadsel in het blad. Daarin staan naast de typische woorden die men in zo'n kruiswoordraadsels pleegt aan te treffen, ook veel termen die naar de zee, het water, de visserij... maar ook naar rivier- en andere verraderlijke walactiviteiten verwijzen.

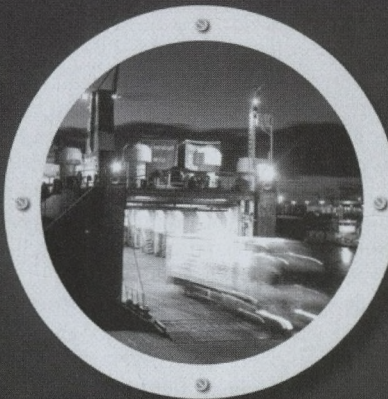
Samen met de nieuwe opdracht vindt u volgende maand de oplossing in dit zelfde tijdschrift.



HORIZONTAAL: 1. Onderneming die schepen bezit, steile in zee stekende rots; 2. bezielde; kleine wig; 3. persoonlijk voornaamwoord, oorlogsschip met drie masten, reeds; 4. eerste vrouw; stukje grond, lofdicht; 5. zeezoogdier, koude lekkernij; 6. spoed, zeevaartinstrument; 7. voorzetsel; 8. onderste deel van roer, schutsluizen; 9. automatische knipperlichtinstallatie, eer; 10. watering, een zekere; 11. donker, mep; 12. een weinig, vlaktemaat.

VERTIKAAL: 1. toespraak, stormvogeltje; 2. oude lengtemaat, niet leeg, bolgewas; 3. vrouwelijke marine, vis; 4. een zekere, soort vrachtschip, noot; 5. vader, frisse koude; 6. lekkernijtje, bazige vrouw, bevel; 7. aperitief, daar; 8. valse slag in een kabel, hemellichaam; 9. water doorlatend, grootvaders, boksterm; 10. politicus naar wie een kaai genoemd werd in Oostende; 11. zeevis, nadien; 12. onderricht, karperachtige vis.

4 september!



Oostendse Zaterdagavond & Visserijfeesten

Zaterdag 4 september 2010 Oostendse haven en vismijn vanaf 10 uur

GRATIS TOEGANG

Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Danke postman / -vrouw