

*sociaal statuut vissers in werking  
vrijheid visserij definitief voorbij  
visserijschool komt in oostende  
roodbaars: vis van het jaar  
nieuw in nieuwpoort: l'étaplois  
senator dedecker valt oostendse vismijn aan*





*Praktijkles in de Stedelijke Visserijschool John Bauwens in Oostende in 1949. We herkennen op de eerste rij: André Rondelez, Fernand Vandecasteele, Lucien Desmit, drie niet geïdentificeerde individuen en Emile Caullet. Achteraan: Noël Thanghe, Roger Vanderwal, Marcel Maes, André Droogenbroodt (?) en André Fonteyne. Wie kan ons helpen aan de ontbrekende namen en meer informatie over deze mooie klasfoto?*

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 72 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 72

**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 Klausning (†), 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,  
Brusselstraat 12, 8450 Bredene  
Tel. en fax: 059/32 55 59  
E-mail:  
het.visserijblad@telenet.be

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



# perceptie

IN 1988 ZETTEN we onze eerste stappen in de wonderbaarlijke visserijwereld die uiteindelijk de rest van ons leven zou gaan bepalen. De allereerste reportage die we toen maakten ging over de Zeebrugse vismijn

die op datzelfde moment geprivatiseerd werd.

De nieuwe managers wonden er geen doekjes om: in de komende jaren zou er in Europa een strijd op leven en dood ontstaan. Slechts weinig veilingen zouden die concurrentiestrijd overleven en in België zou uiteindelijk alleen de Zeebrugse Visveiling (ZV) overblijven.

De toon was gezet en dat was ook wat bijna iedereen in de sector ging denken. Want jaar na jaar peuzelde de ZV inderdaad aan de omzetcijfers van 's lands andere veilingen.

Maar de ambities van Marc Bekaert en de zijnen waren groter dan dit kleine Noordzeelandje. Met Pefa.com, hun eigen internet-verkoopsysteem, zouden zij het centrum worden van de viscommercie. Niet van Vlaanderen, maar worldwide.

Dat is natuurlijk iets wat onze politici graag hoorden. De ondernemersgeest der Vlamen, het Lernaut & Hauspie van de vissector, de 'boom' van de e-commerce, de Vlaamse verankering, de creatieve economie... Bovendien bleken de kapitalisten van de ZV ook nog eens een fijne neus te hebben voor public relations, voor het 'bewerken' van pers, ambtenaren en politici. Met andere woorden, het imago van de ZV werd minstens evengoed verzorgd als de vis.

En de ZV stormde vooruit. Uiteraard gebruikten de managers van de ZV niet steeds, laat ons zeggen, orthodoxe methoden om hun concurrentiepositie aan te zwengelen. Zagen de andere vismijndirecteurs de schepen niet vertrekken omdat de reders in Zeebrugge 'condities' aangeboden kregen die elders niet mogelijk waren? Er werd gemord, er werd geroddeld, er werd gegromd, er werd zelfs een boek over geschreven ('Een Zeebrugse afrekening'). Maar de politici keken liever de andere kant uit, want de ZV was bezig Europa te veroveren.

Ook de sector zelf ging mee in het succesverhaal. Vroeger werd er in de Zeebrugse vismijn niets beslist zonder het fiat van de Rederscentrale (RC). Die tijd is voorbij. Nu wordt in de RC niets meer beslist zonder het fiat van de ZV. Marc Bekaert werd gaandeweg de absolute nummer één van de sector. Want laat ons een kat een kat noemen. Jaak Gabriëls, VLD-politicus uit het verre Limburg, was nooit voorzitter van de RC geworden als hij niet de kandidaat van een bijzonder aandringende Bekaert was geweest.

Trouwens, nog steeds vragen tal van reders zich af wat daar uiteindelijk de bedoeling van kan geweest zijn.

Wel kijk. Elders in dit blad (op blz. 12) kunt u lezen dat senator Jean-Marie Dedecker een fors dossier opgemaakt heeft tegen de Oostendse vismijn. Slaat de politicus in dat dossier nagels met koppen? Dat kan. Maar is de demarche van Dedecker ingegeven door 's mans duurzame interesse in de vissersgemeenschap? Elke visser kent het antwoord op die vraag en het is negatief. Hoe komt deze politicus dan opeens aan zoveel inside-informatie? Het antwoord kennen we niet, maar er is wel de perceptie. Waar heeft Jean-Marie zijn visserijgaren gesponnen? Zou het kunnen zijn dat die garen draad bij Marc Bekaert (ZV) vertrekt, vervolgens voorbij het bureau van diens vriend Jaak Gabriëls (RC) passeert om uiteindelijk op het politiek secretariaat van diens collega Dedecker (VLD) toe te komen? Weten doen we het niet, maar die perceptie bestaat wel degelijk.

Aan tal van spoorwegslagbomen in Frankrijk leest men de verwittiging: *un train peut en cacher un autre*. Maar ook dit politiek treintje kan een ander spel verbergen. Alleen hangt er in onze sector nergens een bordje om ons daarop te wijzen. Of het zou het bordje moeten zijn dat je zojuist gelezen hebt.

Dat is in elk geval de perceptie van...

*de man op de kaai*

## De vrijheid van de visserij is definitief voorbij

ZOALS AANGEKONDIGD IN ons vorig nummer (HVB nr 4, 1 april) organiseerde het Departement Zeevisserij (DvZ) in samenwerking met de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) en het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) een dagvullende studiedag onder het thema "In het oog van de storm: de Vlaamse zeevisserij op de drempel van de 21e eeuw" in het Cultureel Centrum Scharpoord in Knokke-Heist. Tien sprekers brachten er hun visie over de juridische en milieugebonden aspecten van de visserij, het nieuwe Europese visserijbeleid en Beheersparticipatie, visie van de sector en de Vlaamse overheid. De teksten van de lezingen werden in een referatenboek gebundeld om ze nog eens onder de leeslamp door te nemen vooraleer de publicatie een toekomst in de archiefkast krijgt. Waarmee HVB zijn informatieve rol vervult. Verder blijft het afwachten of de studiedag de aftrap betekende van de fundamentele discussie over de Vlaamse zeevisserij in de komende decennia.

Dr. Frank Redant (1) wijst in de inleiding tot de studiedag op de nieuwe thema's die vroeg of laat hun stempel zullen drukken op het visserijgebeuren.

*"Wereldwijd worden de visstocks niet langer aanzien als het exclusief eigendom van de visser. Er is hoogstens een gebruiksrecht. Het territorium moet met een groeiend aantal gebruikers gedeeld worden."* De visserijbioloog wijst ook op de ommezwaai in het Europees visserijbeleid met de overgang naar een beheerssysteem gebaseerd op een meersoortenbenadering en met meer inspraak voor de belanghebbenden via de Regionale Adviesraden (RAC's).

*"In een sector waarin de competitiviteit een almaar belangrijker rol speelt, is anticiperen op wat komen gaat een kwestie van leven of dood. Al te vaak stellen we vast dat de visserijsector de feiten achterna holt, en zodanig gefocust is op de problemen van vandaag, dat de oplossingen voor morgen uit het oog verloren worden."*

Frank Redant vraagt een brede maatschappelijke discussie – een soort Staten Generaal – met alle betrokkenen waarbij netelige en gevoelige vragen aan bod komen. Redant legde de vingers op enkele taboes:

- Moeten we vasthouden aan het minimum vitalis of

# 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

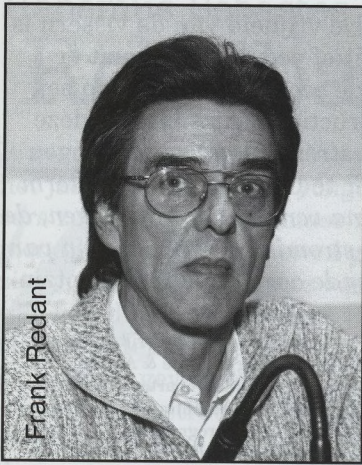
**EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:**  
gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuiskopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

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

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34



Frank Redant

moeten we kiezen voor een kleinere vloot van competitieve vaartuigen?

- Moeten we eenzijdige gerichtheid van de vloot (boomkorvisserij) in stand houden of opteren voor alternatieve exploitatievormen en visserijtechnieken?  
 - Moeten we de economische binding tussen vaartuigen en kusthavens behou-

den of de vaartuigen maximaal laten profiteren van de voordelen van de Europese eenheidsmarkt?

### Rechten en plichten

Prof. Dr. Frank Maes (2) noemt de zeevissen een res nullius: de vis behoort toe aan diegene die er zich meester van maakt.

*"In tegenstelling tot de landbouw, waar het eigendomsrecht primeert, kunnen vissers geen eigendomsrechten uitoefenen op zeevissen die res communis zijn of goederen zoals lucht en licht die aan niemand toebehoren. Dit impliceert dat de noodzaak tot bescherming en behoud van de visstocks met het oog op de spreiding van de vangst bij individuele vissers afwezig is, en dat kortetermijnbelangen primeren over het lange termijn denken."*

De Gentse professor stelt dat van de individuele visser niet kan verwacht worden dat hij zijn eigen activiteit beperkt ten voordele van anderen. *"Dit altruïsme is in een economische competitieve omgeving afwezig. Dat hoeft geen probleem te zijn, zolang er een evenwicht is tussen regeneratie van de stocks en de vangsten en zolang de vangsten geen nadelige effecten hebben op de werking van het ecosysteem. Meer en meer wordt echter wetenschappelijk aangetoond dat dit niet het geval is. De visser moet bijgevolg gestuurd worden, wat zich juridisch vertaalt in rechten en plichten."*

Vissers kunnen geen eigendomsrechten uitoefenen op zeegebieden (mare liberum), hoogstens historische rechten inroepen die verwijzen naar de tijd dat de zee er enkel was voor de vissers, hoofdzakelijk

beoefend in de kustgebieden of de territoriale zee, en de scheepvaart.

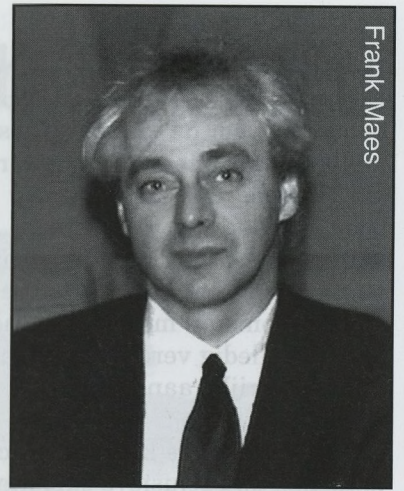
*"In de 20ste eeuw hebben zich tal van nieuwe gebruikers aangediend die recht van gebruik opeisen ten koste van de traditionele gebruikers. Een vorm van ruimtelijke planning op zee dringt zich bijgevolg op om conflicten tus-*

*sen de gebruikers te vermijden",* schrijft Frank Maes die verwijst naar de vier verdragen van Genève van 1958 waarin de principes over het soevereiniteitsrecht van de kuststaat werden vastgelegd.

*"Zolang er voldoende vis was ontbrak de noodzaak om de nationale jurisdictie op zee uit te breiden. In de jaren zestig zijn de vangsten spectaculair gestegen en snel bleek dat de verdragen van Genève onvoldoende tegemoet kwamen aan de toenmalige behoeften van beheer op zee. Onder impuls van de Verenigde Naties startten onderhandelingen over het recht op zee die uitmondde in het Zeerechtverdrag van 1982 dat pas twaalf jaar later (1994) van kracht werd."*

Frank Maes somt de veranderingen op die het Zeerechtverdrag ten aanzien van de visserij inhoudt:

- de algemene aanvaarding van de breedte van de territoriale zee tot maximum 12 zeemijl;
- de introductie van de Exclusieve Economische Zone (EEZ) tot 200 zeemijl vanaf de basislijn en de daaraan gekoppelde rechten en verplichtingen, met bijzondere aandacht voor het gebruik en behoud van de levende rijkdommen;
- het recht van de kuststaat om de capaciteit van de oogst van de levende rijkdommen te bepalen;
- de erkenning van de zogenaamde straddling-stocks (over zeer grote afstanden trekkende soorten zoals tonijn, walvissen, zalm, paling e.a.);
- de bescherming en het behoud van het mariene milieu.



Frank Maes

# 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*

## Voorwaarden

De introductie van de Exclusieve Economische Zone was van grote betekenis voor de visserijstaties met voldoende zee voor de deur. De Vlaamse vissers weten nog goed wat daarvan de gevolgen waren voor onze IJslandvisserij. Het uitdovend karakter van de overeenkomsten met IJsland heeft tot het volledig verdwijnen van die belangrijke aanvoerader geleid.

In de EEZ kan de kuststaat zich beroepen op exclusieve exploitatierechten van zowel levende als niet-levende rijkdommen. Voor de visserij impliceert dit ook dat de kuststaat instaat voor het beheer. De kuststaat bepaalt ondermeer welke soorten en hoeveel mag worden gevangen, de visseizoenen en -gebieden, de aard van het vistuig en de verstrekking van informatie over de vangsten. De kuststaat mag ook waarnemers aan boord plaatsen, het aanlanden van de gehele of van een gedeelte van de vangst in de havens van de kuststaat eisen en kan tenslotte alle procedures ter naleving van de regelgeving afdwingen. Dit waren belangrijke nieuwe rechten, waardoor negentig procent van de gekende vissoorten onder rechtsmacht van de kuststaat werd gebracht. Later volgden nog aanvullingen op het Zeerechtverdrag voor een betere ecosysteembenadering (het Biodiversiteitsverdrag, 1992, en Reykjavik Verklaring inzake verantwoordende visserij) in het Mariene Ecosysteem, 2001). Het Zeerechtverdrag legt de staten ook de verplichting op om het mariene milieu te beschermen. Het is dus de kuststaat die de toe-

gestane vangst, het behoud en beheer van de levende rijkdommen in zijn EEZ bepaalt. Dat houdt de verplichting in om de maximale duurzame opbrengst op peil te houden (de zgn maximum sustainable yield of MSY) en het opleggen van maatregelen om overexploitatie tegen te gaan. Op regionaal vlak heeft de Noordzeeconferentie in 2002 de grote lijnen uitgetekend voor het toekomstige Noordzeegebied (Verklaring van Bergen). Rond de thema's biodiversiteit in de Noordzee op basis van de ecosysteembenadering en duurzame visserij waarbij veel aandacht gaat naar bijvangsten, teruggooi (discards) en het meer vangen dan nodig om de beste exemplaren te gehouden (het zgn. high-grading), maar ook naar het gebrek aan krachtadig optreden bij overtredingen. Prof. Maes besluit dat de visserijsector in de toekomst te maken krijgt met tal van bijkomende voorwaarden in verdragen en internationale afspraken waarmee de sector rekening moet hou-

den. De vrijheid van de visserij is definitief voorbij. Het komt er voor de sector op aan om op een constructieve wijze binnen deze grote stromingen haar belangen verder te behartigen. "Een storm gaat na verloop van tijd liggen, de grote stromingen evenwel zijn van blijvende aard", luidt zijn slotzin.

(1) dr. Frank Redant is als visserijbioloog en hoofd van de afdeling Biologie & Aquacultuur werkzaam aan het CLO Departement Zeevisserij in Oostende. Hij is coördinator van het Belgisch nationaal datacollectieprogramma, voorzitter van de STECF Sub-group on Research Needs, een internationaal expertencollege dat instaat voor de evaluatie en opvolging van de visserijgerelateerde datacollectieprogramma's in de lidstaten. Binnen de ICES is hij lid van het Living Marine Resources Committee en lid van diverse werk- en studiegroepen onder het Adviescomité voor Visserijbeheer bij het Advisory Committee on Fishery Management (ACFM).

(2) Dr. Frank Maes is docent Internationaal Publiekrecht aan de Universiteit Gent en onderzoeksdirecteur Maritiem Instituut van de Universiteit Gent, gastprofessor aan de KU Leuven en aan de Hogeschool Zeeland. Hij is gespecialiseerd in internationaal milieurecht, haven- en maritiem recht en mariene verontreiniging. Hij is ook algemeen coördinator van het overkoepelend clusterproject "Duurzaam Beheer van de Noordzee" en was coördinator van een onderzoek naar de afvalstoffen in de zeevisserij.

Zie ook: HVB XI/1997 p.34: "Rechtsregels voor bescherming van de Noordzee gebundeld", n.a.v. de voorstelling van het boek "Internationaal en nationaal rechtinzake bescherming van de Noordzee" door Frank Maes en An Cliquet.

## 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

## 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>

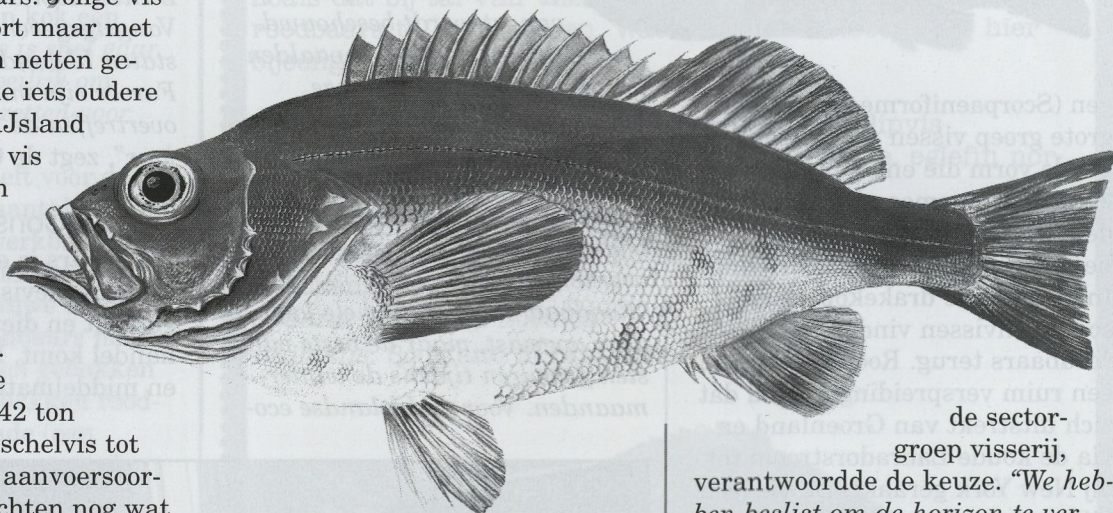
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Habemus Sebastes marinus

# Roodbaars vis van het jaar

WE HEBBEN EEN nieuwe "Vis van het jaar", de roodbaars. Jonge vissers zullen de vissoort maar met mondjesmaat in hun netten gezien hebben, maar de iets oudere collega's die nog op IJsland voeren weten dat de vis er massaal gevangen werd. Ter illustratie raadpleegden we de zeevisserijstatistiek van vijftwintig jaar geleden. Voor 1980 vinden we een aanvoer van 1.242 ton waarmee de Noorse schelvis tot de vijf belangrijkste aanvoersoorten behoorde. We zochten nog wat verder en vonden voor de jaren '62-'63 en '67-'68 een aanvoer van 4.000 ton, een hoeveelheid die toen de tongaanvoer benaderde. Om maar te zeggen dat een belangrijk deel van de bevolking met roodbaars vertrouwd is. De vissoort is trouwens courant voorhanden en het was dan ook de ambulante handel die de keuze het sterkst verdedigde.

Daarmee is meteen gezegd dat sectorvertegenwoordigers in de VLAM (Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing) roodbaars (*Sebastes marinus*) als 17de vis van het jaar hebben gekozen. De titel ging eerder al naar wijting (1989 en 1995), pladijs (1990, 1998, 2001), tong (1991), griet (1992), rog (1993 en 1999), rode poon (1994), staartvis (1996), tongschar (1997), hondshaai (2000), ponen (2002), koolvis (2003) en zeewolf (2004). De keu-



ze is voor het eerst gevallen op een vissoort die niet (meer) door onze vissers wordt aangevoerd. We hebben wel nog een quotum van 145 ton maar dat wordt quasi volledig weggeruild voor andere soorten. Voor de keuze zijn goede argumenten. De best bekende vissoorten zijn onderworpen aan vangstbeperkingen en zijn soms al duur geprijsd. De vraag ervan stimuleren zou bepaalde soorten onbetaalbaar maken. Anderzijds is enkele jaren geëxperimenteerd met soorten waarvan slechts kleine hoeveelheden worden aangevoerd. De promotie voor deze soort werd dan gevoerd terwijl de vis niet altijd beschikbaar was in de handel. Dat laatste kan niet gezegd worden van roodbaars. De vis is zowat het hele jaar beschikbaar en betaalbaar.

Siska Bourgeois, voorzitter van

de sectorgroep visserij, verantwoordde de keuze. "We hebben beslist om de horizon te verruimen en de Vis van het jaar in een Europese context te plaatsen. Dat is logisch aangezien negentig procent van het visaanbod in Vlaanderen afkomstig is uit andere landen. Voor de vishandel en voor de consument zijn de ingevoerde soorten van groot belang. Roodbaars is dan ook een weloverwogen keuze."

## Noordelijke wateren

De roodbaars, uiteraard roodachtig van kleur en op de rug tot aan de zijlijn zelfs diep rood terwijl de buik er zilverachtig roze uitziet, komt uit noordelijke wateren zoals de visgronden rond IJsland, Groenland en de Faroër-eilanden. De grote, met beenelementen gepantserde kop, is een van de kenmerken van de baarsachtigen, dus ook niet toevallig ondergebracht in de orde van de pantserwangi-

SMEDERIJ

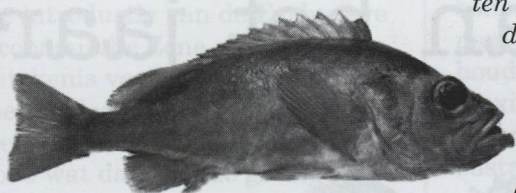
# St. Martin Bvba

*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



waarvan de grootste concentraties ten zuidwesten van IJsland en de Faroër-eilanden te vinden zijn. De grootste aanvoer komt dan ook uit die visgronden waar hij als bijvangst wordt beschouwd.

Geluk of ongeluk bepaalden dus de hoeveelheid die onze IJslandvaarders ervan aanvoerden. Dat varieerde van vijf procent van de vangst tot negentig procent zoals het de O.324 Raphaël-Gabrielle in de jaren zeventig eens overkomen is.”

“Roodbaars wordt het hele jaar door opgevist, maar de beste vangsten gebeuren tijdens de wintermaanden. Voor de IJslandse eco-

nomie is de vis goed voor ongeveer tien procent van de exportwaarde. De Europese vloot vangt naar schatting 60.000 ton roodbaars, waarvan zeventig procent door de Duitse vloot wordt opgevist. Vangstgegevens van de niet-EU-staten IJsland, Noorwegen de Faroër zijn minder duidelijk maar overtreffen de 150.000 ton per jaar”, zegt de Oostendse bioloog.

## Consumptievis

Roodbaars is een zeer belangrijke consumptievis die vers, gezouten, gerookt en diepgevroren in de handel komt. Het vlees is stevig en middelmatig vet. Door de aan-

gen (Scorpaeniformes), een zeer grote groep vissen van uiteenlopende vorm die enkele uiterlijke kenmerken gemeen hebben. Ook de knorhanen (ponen) vallen binnen die zoölogische omschrijving. In de suborde drakekopvissen of scorpioenvissen vinden we de roodbaars terug. Roodbaars heeft een ruim verspreidingsgebied dat zich uitstrekt van Groenland en via de koude Labradorstroom tot bij New York geraakt. De vis leeft bij voorkeur op rotsachtige bodems tot op een diepte van duizend meter. Biologen kwamen tot de vaststelling dat het continentaal plat uitsluitend door gewone roodbaars wordt bewoond, terwijl op grote diepte een speciaal aangepaste soort voorkomt, omschreven als diepzeebaars (*Sabastes marinus mentellus*). Deze variant heeft enkele specifieke kenmerken (o.a. bleekrode kleur en veel grotere ogen). Zijn vlees is minder stevig, bevat meer vet en is minder lang houdbaar.

Roodbaars is een viseter (haring) en voedt zich ook met plankton en krill. De vis kan een lengte van één meter halen, maar de aanvoer bestaat doorgaans uit exemplaren tot 50 cm lang en anderhalve kilogram zwaar. Omdat het een trage groeier is is hij meerdere jaren in die grootte beschikbaar. De vitaminerijke lever is een leverancier van kostbare olie.

Bioloog Rudy De Clerck, gewezen departementshoofd van de Departement voor Zeevisserij in Oostende, belichtte tijdens de voorstelling van de Vis van het jaar de technische aspecten van roodbaars. Hij noemde roodbaars een buitenbeetje in de visbiotoop. “Waar de meeste vissoorten in het noordelijk halfmond grijs of bruinachtig zijn valt de roodbaars op door zijn vermiljoenrode kleur. Hij verkiest de koude wateren en leeft in schoolvorming



Keukenchef Geert Van Hecke (naast Radio2-verslaggeefster Katrien Van Doorne): “Roodbaars is een goedkopere vissoort die een beetje op smaak moet gebracht worden.” (foto gw)



Bioloog Rudy De Clerck, gewezen hoofd van de Departement voor Zeevisserij belichtte tijdens de voorstelling van de Vis van het jaar de technische aspecten van roodbaars. (foto gw)

wezigheid van harde schubben en stekeldraden wordt hij doorgaans gefileerd aangeboden.

Driesterrenchef Geert Van Hecke van toprestaurant De Karmeliet in Brugge vindt het een goede keuze, maar voor een kok een moeilijke vis. "De vis is snel gaar en dat maakt het moeilijk om hem op het menu te zetten voor grotere groepen."

Geert Van Hecke heeft voor de promotiefolder een aantal recepten uitgekiend die werkbaar zijn voor de gemiddelde keukenpiet: een bereiding met lauwe roodbaars, gebakken roodbaars met mozzarella, in de oven gebakken roodbaars, op vel gebakken roodbaars en een brandade (een romig mengsel van gepureerde aardappelen) van roodbaars en knolselder. De folder is gratis beschikbaar in de vishandel. De vis wordt ook het hoofdingrediënt voor de deelnemers aan de jaarlijkse Nationale Horecawedstrijd voor professionele koks. (gw)

## Roodbaars

(*Sebastes Marinus*)

Zoals dat bij tal van vissoorten het geval is, heeft ook de roodbaars tal van namen. Wat we vonden hebben we hier bijeengebracht:

*Nederlands:* Noorse schelvis, scorpioenvis, klipvis

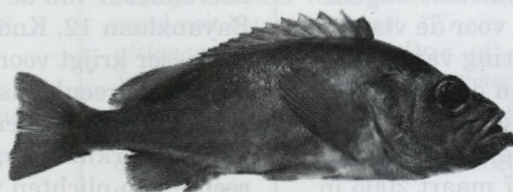
*Frans:* beryx, dorade sébaste, (grande) sébaste, eglefin norvégien, rascasse du Nord, rouget barbet

*Engels:* redfish, golden redfish, red bream, Norway haddock

*Duits:* Rotbarsch, Grosser Rotbarsch, Kaiserbarsch, Drachenkopf

*Spaans:* Gallineta nordica

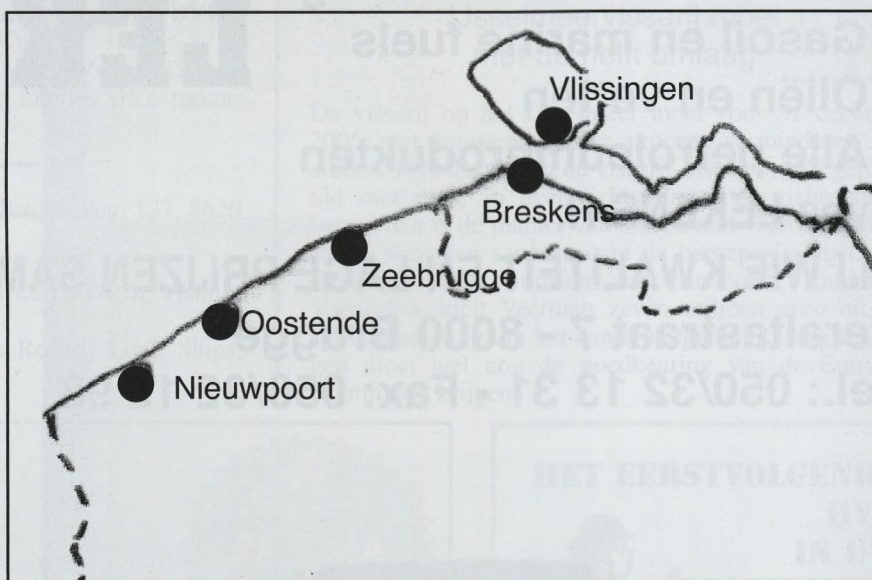
*Italiaans:* Scorfano di norvegio



# 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

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

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

## Sociaal statuut van de zeevisser in werking getreden

DE WET VAN 1928 heeft afgedaan en de monsterrol wordt niet langer beschouwd als zijnde de arbeidsovereenkomst tussen visser en reder. Er is een nieuwe wettelijke regeling in de plaats gekomen, maar het heeft bijna tien jaar geduurd om het statuut van de visser rond te krijgen. Op 1 april is de nieuwe regeling in werking getreden.

De "Wet tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de visserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser" werd in februari door de koning ondertekend en het KB verscheen op 7 maart 2005 in het Belgisch Staatsblad waardoor de regeling begin vorige maand in werking trad. Voortaan kunnen enkel erken-

de zeevissers nog als bemanningslid aan boord van een vissersvaartuig werken. De erkenning geldt voor onbepaalde duur en blijft behouden als de betrokkenen tussen 1 april van het voorafgaande jaar en 31 maart honderd effectief gevaren of gelijkgestelde dagen kan voorleggen. Het monsterkantoor en de monsterrol worden afgeschaft en een groot deel van de taken worden overgenomen door het Erkend Sociaal Secretariaat van de Kust (ESSK, Bayauxlaan 12, Knokke-Heist). De visser krijgt voortaan een arbeidsovereenkomst (voor de duur van iedere zeereis) zoals alle andere werknemers, waarin de rechten en plichten van werkgever en werknemer zijn vastgelegd. In een collectieve arbeidsovereenkomst is ondermeer ook een gewaarborgd minimumloon vast-

gelegd.

Het Zeevissersfonds, een hulpmiddel voor vissers die onder verminderde arbeidsgeschiktheid vallen en andere sociaal regelingen omvat, blijft bestaan evenals het Fonds voor Scheepsjongen dat de tewerkstelling van aspirant-vissers regelt. Met de inwerkingtreding van het sociaal statuut van de zeevisser werd ook de regelgeving van het Fonds voor arbeidsongevallen bijgestuurd. De voorbije weken werden voor alle betrokkenen verschillende voorlichtingsvergaderingen belegd in Zeebrugge en Oostende waarop de draagwijdte van de nieuwe wet en de modaliteiten van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij werden toegelicht. (gw)

- \* 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.**



## Europese lidstaten moeten sector helpen om brandstofcrisis te boven de komen

Vertegenwoordigers van de beroepsverenigingen uit Frankrijk, Spanje, Ierland, Nederland, België, Italië, Griekenland en het Verenigd Koninkrijk hebben van 21 tot 26 april in Brussel overleg gepleegd over een actieplan om de gevolgen van de dure brandstof te lenigen. Alles wijst erop dat de olieprijs in de komende jaren niet spectaculair zal dalen. Deze toestand treft duizenden Europese visserijondernemingen en de rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling in de sector. Overheidssteunmaatregelen zouden het leed kunnen verzachten. Alle regeringen van de lidstaten worden opgeroepen mee te werken aan de ontwikkeling van een Europees steunplan voor de visserij. De vertegenwoordigers van de visserijsector hebben tevens Europees Commissaris voor visserij en maritieme zaken, Joe Borg, om een ontmoeting gevraagd over het actieplan en om een uitweg voor de crisis te vinden. Ze hebben een nota uitgewerkt waarin de kwetsbaarheid van de visserij ten opzichte van bepaalde ontwikkelingen wordt geschetst en doorgestuurd naar de Europese Commissie en de overheidsinstanties van de lidstaten.

## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

### Nieuw vaartuig:

\* **Z.59 Raquel** (voorheen P.518 Andrew J.), eig.: BVBA Rederij Schiltz, Middeldiep 24, 8301 Knokke-Heist  
Roepnaam: OPCG; boomkor; loa: 37,83 m.; boa: 8,56 m.; 388 bt; 116 nt; bj. 1981; staal; werf: Scheepswerf Haak, Zaandam (NL); motor ABC, 957 kW (1995)  
Zeebrief: 14.03.05

\* **N.34 L'ETAPLOIS** (voorheen N73 L'Étaplois), eig.: BVBA Northern Sky, Handelskaai 19, 8620 Nieuwpoort  
Roepnaam: OPBH; planken; loa: 12,40 m.; boa: 4,64 m.; 22 bt; 6 nt; bj. 1979; staal; werf: Forges Caloin, Etaples (Fr); motor: Baudouin, 110 kW (1986)  
Zeebrief: 24.03.05

### Verandering van eigenaar:

\* **N.79 Thorn**, eig.: Thorn BVBA, Witte Brigadelaan 127, 8620 Nieuwpoort

### Adresverandering:

\* **Z.284 Antonia Martruida**, eig.: BVBA Carpe Diem, Vismijn 1, 8400 Oostende

\* **Z.92 AUDE AUDENDA**, eig.: BVBA Rederij Long Ships, Eglantierenhof 22, 8370 Blankenberge

## Minder omzet Nederlandse visafslagen

De Nederlandse visafslagen hebben het tijdens het eerste kwartaal met minder vis moeten stellen. Gemiddeld daalde de aanvoer van de elf visafslagen met 20,5 procent en de omzet met bijna 17 procent tot 66,1 miljoen euro. Vorig jaar was het eerste kwartaal goed voor een besomming van 79,5 miljoen euro. Vooral in Colijnsplaat, Harlingen en Lauwersoog was de terugval groot. Colijnsplaat zag de omzet met 42 procent dalen, Harlingen met 33 procent en Lauwersoog zelfs met 63 procent.

Het slechte winterweer zit er natuurlijk voor iets tussen. Ook het feit dat veel garnaalvisserij naar de Deense wateren trokken en aldaar aan te landen wordt als oorzaak van de daling ingeroepen.

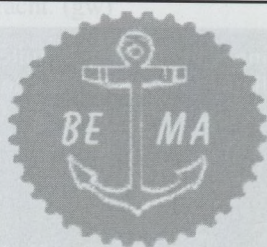
Alleen in Urk wordt niet geklaagd. Met een omzet van 23 miljoen euro (+0,2 miljoen euro) en een marktaandeel van bijna 35 procent houdt de grootste visafslag van Nederland goed stand. "Wij krijgen veel goedkoper vissoorten op de veiling en dat levert meer kilo's op", zegt vismijn directeur Teun Visser die niet ontkent dat de toestand ooit beter is geweest. "Er zijn gewoon te veel visafslagen in Nederland. Drie of vier zou volstaan. Samenwerking tussen de afslagen heeft weinig effect. Het levert onvoldoende besparingen op. Men wacht liever af tot de toestand onhoudbaar wordt", zegt Visser die oordeelt dat de samenwerking onvoldoende kostenbesparingen oplevert.

De vismijnen van Breskens en Vlissingen zijn sinds begin dit jaar al gefuseerd tot Zeeuwse Visveilingen BV (zie ook advertentie elders in dit blad), maar de activiteiten blijven op beide locaties behouden. Er hangen nog fusies in de lucht. De UFA-afslagen Colijnsplaat, Stellendam en Scheveningen willen samengaan met Zeehaven IJmuiden. Als de samenwerking voldoende resultaten oplevert is het de bedoeling dat de afslagen over twee jaar fuseren.

## IJsselmeervisserij moet met de helft omlaag

De visserij op het IJsselmeer moet voor 31 december 2006 met minstens vijftig procent verminderen. Die afbouw is nodig omdat de visserij-inspanning al geruime tijd niet meer in evenwicht is met de visbestanden. Bovendien is de manier van vissen niet voldoende duurzaam. Voor een sanering van de beroepsvisserij op het IJsselmeer trekt minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit Veerman zeven miljoen euro uit. De subsidieregeling om het aantal vergunning terug te dringen moet wel nog de goedkeuring van de Europese Commissie krijgen.

**BEMA**  
doet het!

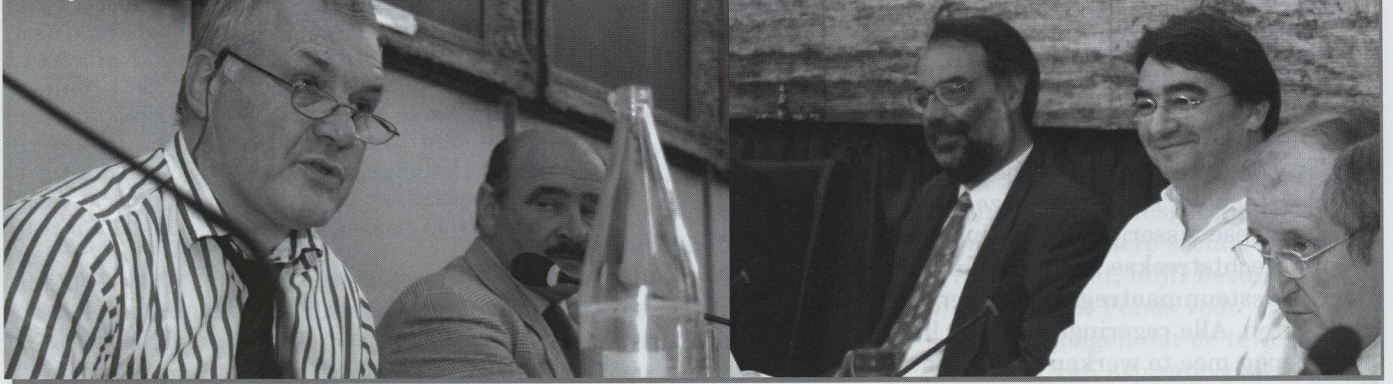


Alle industriële en scheepsherstellingen-  
mekaniek en plaatwerk.  
H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.  
tel./fax: 059 / 33 22 15.  
GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.

**HET EERSTVOLGENDE  
HVB  
IN UW  
BRIEVENBUS  
OP  
VRIJDAG  
3 JUNI**



Jean-Marie Dedecker interpelleert, AGVO-bestuurder Didier Ramoudt bekijkt het met een scheef oog en AGVO-voorzitter-schepen Yves Miroir aanhoort het met de glimlach.



## Jean-Marie Dedecker eist doorlichting vismijn

TOEN DE OOSTENDSE gemeenteraad de vraag tot borgstelling voor bankkredieten voor het AG Vismijn Oostende behandelde haalde VLD-oppositielid Jean-Marie Dedecker zwaar uit. Hij interpelleerde het schepencollege ook nog eens op het einde van de zitting, maar daar had het half dozijn reders op de publieke tribune niet meer op zitten wachten. Duidelijk was dat ze niet gekomen waren om Dedecker een hart onder de riem te steken. Ook de VLD-fractie was niet in haar nopjes met de eenmansactie van de senator. De blauwe fractie sloot zich bij de stemming dan ook keurig aan bij de meerderheid waarmee de borgstellingen goedgekeurd werden.

De vraag die gesteld werd was of de stad zich wilde garant stellen voor een bankkrediet van 550.000 euro voor het bekostigen van meerwerken aan de pakhuizen, 1.500.000 euro voor indekking van een bankkrediet ter financiering van bijkomende infrastructuur en 93.170 euro voor de aankoop van 10.000 viskisten.

Schepen Miroir stak dan wel de stadswaarborg op zak, maar Dedecker borg zijn zwaar geschut niet op. In niet mis te verstane bewoordingen beschuldigde hij het vismijnbedrijf van belangenvermenging, dubieuze technieken om de omzet kunstmatig op te drijven, maffiapraktijken en racketeering.

Dedecker vond het ongehoord dat het vismijnbedrijf bankier speelt met het geld van de belastingsbetaler. *'Op die manier worden reders verplicht hun vangsten in Oostende te verkopen'* en hij kopelde daar meteen het woord afpersing aan vast. Volgens Dedecker verstrekt het vismijnbedrijf niet-risicovrije leningen van 100.000 euro aan enkele Zeebrugse reders. *'Er gebeuren trouwens nog meer zaken in de vismijn die het daglicht niet mogen zien'*, fulmineerde Dedecker, verwijzend naar de in beslagname van een partij vis op 5 december vorig jaar en de huiszoeking op 22 december in de lokalen van AGVO naar een mogelijk circuit van zwarte vis en

de verdeling van de winst. *'Daarom eis ik een volledige doorlichting van het vismijnbedrijf'*, besloot Dedecker.

Schepen Yves Miroir, tevens voorzitter van AGVO, noemde de aantijgingen lasterlijk en zonder bewijslast. *'Noem man en paard,'* daagde hij de interpellant uit, *'en dien klacht in. Anders houdt u beter op met deze verdachtmakingen. De beschuldigingen kloppen niet, maar omdat u parlementaire onschendbaarheid geniet kan ik tegen u geen klacht voor eerroof indienen, wat ik anders zeker had gedaan.'*

In een reactie ontkent afgevaardigde-bestuurder Freddy Pollet de leningen niet, maar hij noemt het overbruggingskredieten voor rederijen met liquiditeitsproblemen. De bewering dat hij daarmee reders naar Oostende wil lokken vindt hij misplaatst. *'Wij doen maar wat elders en tegen een lagere rentevoet ook gebeurt, net als met de tussenkomst in de transportkosten'*, zo luidt zijn verdediging. (gw)

[Zie ook het editoriaal op pagina 3]

Intussen hadden eders die de behandeling van de agendapunten over de borgstelling voor leningen ter waarde van 2.143.170 euro niet gewacht op de interpellatie op het einde van de gemeenteraad. Ze verplaatsten hun bespreking naar een nabijgelegen horecazaak. (foto gw)



## Oostends vismijnbedrijf wil niet meer participeren in fileerbedrijf

In de Oostende vismijn was er vorige maand ook heibel met de verkopers die het niet nemen dat AGVO een eigen fileerbedrijf opricht. Een aantal handelaars riep een kopersstaking uit, maar op de veiling is daar uiteindelijk weinig van te merken geweest. Toch heeft de directie de dreiging ernstig genomen en onmiddellijk afstand genomen van de oprichting van Ostend Filleting Factory. Men wilde dat aan de kopers ook verduidelijken op een infovergadering. *"Ik begrijp dat sommigen onder hen principiële bezwaren hebben tegen de oprichting van een fileerbedrijf met overheids-geld. Ik kan enkel bevestigen dat het fileerbedrijf onderworpen is aan alle verplichtingen en lasten van een privé-bedrijf. Alleen kreeg ik niet de kans om dat aan te tonen. Daarom heeft het managementcomité beslist om af te zien van verdere medewerking aan het initiatief,"* verklaarde Freddy Pollet die al weken voordien een ontmoeting had afgesproken met de handelaars in Middelburg, de plaats waar een van de initiatiefnemers van de actie een visverwerkingsbedrijf uitbaat. Naar de Oostendse vergadering was echter bijzonder weinig volk afgezakt. Op de twaalf aanwezigen in de ruime conferentiezaal van het stadhuis was er welgeteld één Belgische koper aanwezig (mogelijks in de hoedanigheid van bestuurder van AGVO) en één Nederlandse koper. Het verzet kwam vooral uit de Nederlandse hoek waar het Oostendse fileerbedrijf gezien wordt als oneerlijke concurrentie. Daarmee is de oprichting van het fileerbedrijf niet van de baan. De wil is nog steeds aanwezig om het te doen, maar dan moet er wel voldoende privé-kapitaal worden aangereikt. (gw)

## Z.28 Annie-B gezonken na aanvaring tegen brugpijler in Oosterschelde



De Z.28 Annie-B (foto) van rederij Deo Volente BVBA uit Nieuwmunster (zaakvoerder J.C. Bout uit Tholen) is vorige week vrijdagmorgen om 6 uur gezonken in de Oosterschelde na aanvaring tegen een pijler van de stormvloedkering. De drie Nederlandse bemanningsleden konden zich op het nippertje redden door op de pijler te klimmen. Het vaartuig van 24 meter maakte zoveel water dat het uiteindelijk zonk. Naar alle waarschijnlijkheid was de stuurman ingedommeld.

De Z.28 kwam terug van de visserij voor de Vlaamse kust en voer op automatische piloot naar Colijnsplaat. Door de stroming was het vaartuig afgedreven in de richting van de pijler zonder dat iemand het merkte. De geschrokken bemanning had amper de tijd om op een klein plateau te klimmen vooraleer het vaartuig omsloeg.

Er kwam onmiddellijk een reddingsoperatie op gang, maar door de ruige zee was het moeilijk de vissers te ontzetten. 's Avonds slaagden drijvende kranen erin het schip te kantelen en over te brengen naar de haven van Kats. Later gaat het voor herstelling naar Bruinisse.

Enkele maanden eerder had een reddingsboot ook al bijstand moeten verlenen aan de Z.28. Tijdens de visserij was de smeeroledruk van de hoofdmotor uitgevallen waardoor de Mitsubishi van 220 kW het liet afweten. De motorist kreeg de machine niet meer op gang en het vaartuig dreef bij windkracht 6-7 enige tijd stuurloos rond ter hoogte van Oostkapelle. Een reddingsboot heeft het vaartuig dan op sleeptouw genomen en door de naar de haven van Colijnsplaat gebracht. (gw)

## Eerste verkoop Z.59 voor Tsunamifonds

Op 1 april werd de eerste vangst van de Z.59 Raquel verkocht ten voordele van het hulpfonds "Vissers helpen vissers" van Caritas voor de tsunami-slachtoffers. De verkoop van een lot zeebaars, kabeljauw, tong en tarbot bracht 297,49 euro op. Het hoogste bod kwam van vishandelaars Birger, Jens (tweemaal) en Gerrit.

## Aanvoer en besomming januari-maart

Tijdens de eerste drie maanden van dit jaar werd 217 ton minder tong (-125 %) en 191 ton minder schol (-17 %) aangevoerd in onze vismijnen. Er was wel een minime toename van de kabeljauwaanlandingen en de aanvoer van garnaal verdrievoudigde van 17 tot 54 ton. In bijgaande tabel wordt enkel rekening gehouden met de onder Belgische vlag aangevoerde visserijproducten. De aanvoer door buitenlandse vaartuigen en import van vis zijn daar buiten gelaten. Dat maakt vooral voor Oostende een groot verschil.

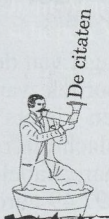
Overzicht aanvoer en besomming van onder Belgische vlag gevangen visserijproducten tijdens de eerste drie maanden van het jaar:

AANVOER	2004	2005
in ton		
Oostende	2.141	2.101
Zeebrugge	3.605	3.092
Nieuwpoort	56	27
TOTAAL	5.800	5.220
BESOMMING	2004	2005
in miljoen euro		
Oostende	8,555	8,636
Zeebrugge	15,461	13,661
Nieuwpoort	0,221	0,122
TOTAAL	24,236	22,419

# 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



*'Yves Miroir verwacht dat Oostende nog dit jaar Zeebrugge inhaalt. "We rekenen op een omzet van 40 miljoen euro en zullen eind dit jaar winstgevend zijn", aldus Miroir.'*

Het Laatste Nieuws,  
5 maart

*'Alle visgroothandelaars die actief zijn rond de Zeebrugse vismijn klagen steen en been over de controles door de inspecteurs van het Federaal Voedselagentschap. "Ons land wil in die sector heiliger zijn dan de paus", zegt voormalig vishandelaar Daniël Bossier.'*

Het Volk, 4 maart

*'Door extra investeringen, loonkosten en strenge reglementering gaan we op termijn alle bedrijven verliezen. (...) Na de crisis zijn een aantal IVK-ambtenaren vrijgekomen en die moeten ervoor zorgen dat ze hun job kunnen uitoefenen tot ze met pensioen gaan. (...)'*

Johan Van de Steene in  
Het Volk, 4 maart

*'In een sector waarin de competitiviteit een almaar belangrijker rol speelt, is anticiperen op wat komen gaat een kwestie van leven of dood. Al te vaak stellen we vast dat de visserijsector de feiten achterna holt, en zodanig gefocust is op de problemen van vandaag, dat de oplossingen voor morgen uit het oog verloren worden.'*

Frank Redant, elders in HVB

*'Miroir reageert wat misnoegd over de steun van de Zeebrugse Visveiling aan de stakende kopers' (in de vismijn van Oostende).*

Het Laatste Nieuws, 14 april

*'Ik denk dat er (...) geen plaats is voor drie onafhankelijk werkende visveilingen in Vlaanderen. Er zou minimaal een samenwerking tot stand moeten komen waarbij concurrentie uit den boze is (...)'*

Yves Leterme  
in Het Laatste Nieuws, 15 april

*'Het verdere bestaan van de plaatselijke visserij zal hoofdzakelijk afhangen van de reders zelf.'*

Roland Crabbe in  
Het Nieuwsblad, 12 april

*'Een storm gaat na verloop van tijd liggen, de grote stromingen evenwel zijn van blijvende aard.'*

Frank Maes, elders in HVB

*'De Noordzee ondergaat enorme veranderingen. (...) Het steeds warmere water heeft de voedselketen doen opschuiven.'*

Joanna Stockhill in  
Het Laatste Nieuws, 4 april

## N.73 L'Étaplois opnieuw in de vaart als N.34



De tweekoppige bemanning van de N.73 L'Étaplois: schipper Danny Huyghebaert en matroos Ronny Lycke. (gw)

NA OVERNAME VAN de rederij Northern Sky verwierf het Oostendse echtpaar Luc Mellaerts ook de gewezen N.73 L'Étaplois van Arnel Vanthuynne. Het kleine vaartuig was na schrapping uit het visserijregister een periode als sportvisserijvaartuig actief, maar lag intussen al enige tijd aan de kant. Het tien meter lange vaartuigje werd inmiddels opnieuw opgeknapt en als kustvaartuig N.34 L'Étaplois in de vaart gebracht. Vorige maand testte schipper Danny Huyghebaert en zijn kompaan Ronny Lycke de mogelijkheden van het vaartuig tijdens enkele proefvaarten. De N.34 vist met de planken voor de kust en ter gelegenheid van de eerste verkoop in de thuishaven zette het vissersduo na een nachtje vissen 250 kg vis op de markt. Het eerste lot, een fraaie griet van anderhalve kilo, klokte af op een bod van 497 euro. De vishandelaars Serge en Michel Missiaen van Newport Fish Express verwierven hiermee het peter-

schap over het vaartuig. Zaakvoerder Luc Mellaerts, naar eigen zeggen een verwoed sportvisser, was nooit eerder actief in de beroepsvisserij. De Oostendenaar is beter thuis in de luchtvaartsector. Hij is een gewezen zakenpiloot en werd na het Sabena-debacle afgevaardigde-bestuurder van het nieuwe Sobelair. Eind vorig jaar trok hij zich echter terug uit de chartermaatschappij. Overigens net op tijd want de luchtvaartmaatschappij maakte een paar maanden later een onzachte landing. Met de aankoop van de L'Étaplois verwierf der rederij een licentie voor 300 pk, terwijl het vaartuig over een motorvermogen van slechts 150 pk beschikt. Met de reserve heeft Luc Mellaerts nog plannen. Hij wacht de mogelijkheid af om het gesplitste vermogen over te dragen op een ander klein vaartuig. Voorlopig is daar echter nog geen wettelijke basis voor. (gw)



Het nieuwe vaartuig N.73 L'Étaplois. (foto gw)



**UW MENING**

**VUILE WAS**

**polemieken**

**IDEEN**

**Duurzaamheid &  
... VERSE VIS**

**GEHEIMEN**

**VERHALEN**

**MENSEN**

**analyse**

**VAARTUIGEN**

**GEHEIMEN**

**VISTECHNIEKEN**

**interviews**

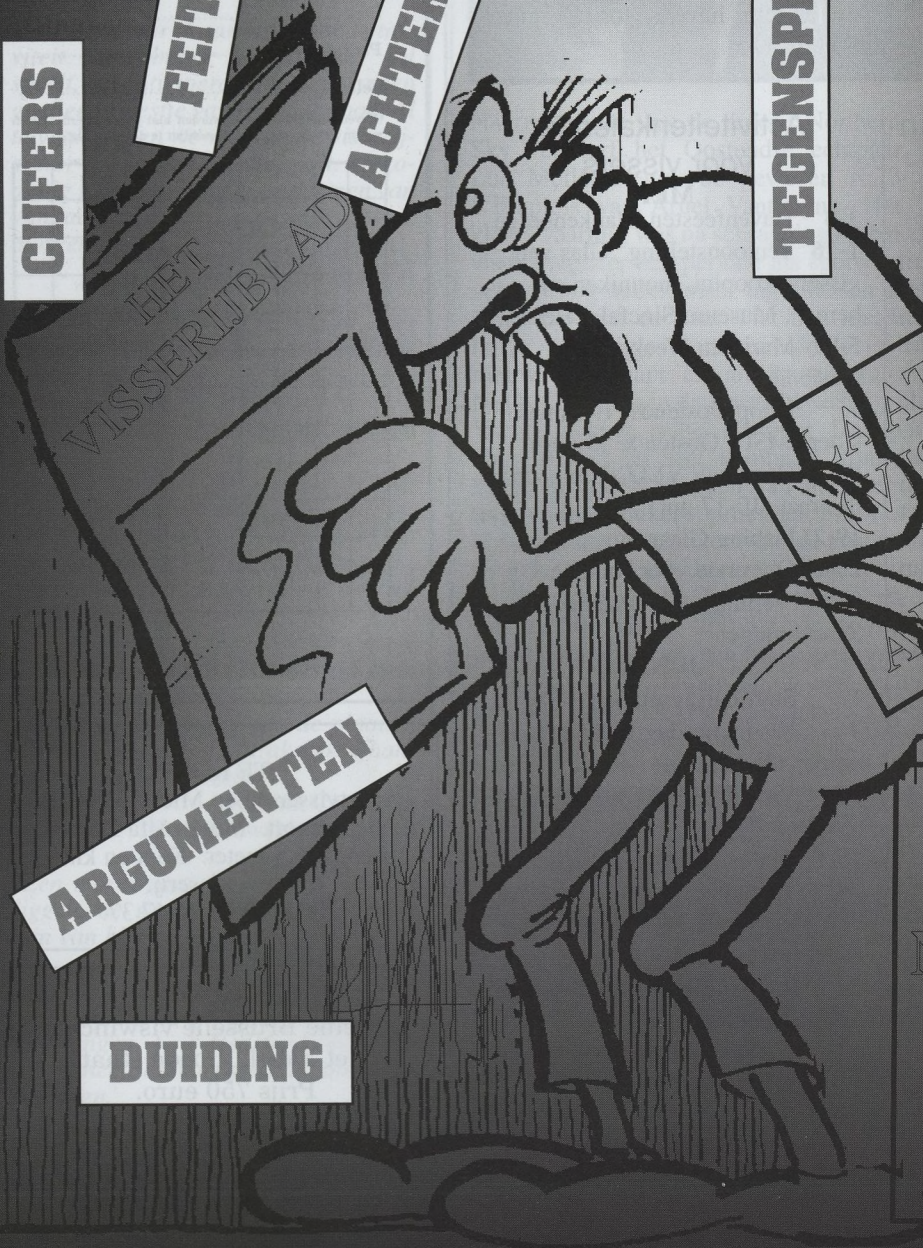
**FEITEN**

**ACHTERGRONDEN**

**TEGENSPRAAK**

**perspectieven**

**CIJFERS**



**LAATU NIET  
VISKISTEN  
NEEM 'N  
ABONNEMENT**

**ARGUMENTEN**

**DUIDING**

slechts 29,75  
voor één jaar.  
Nu overschrijven  
op rekening  
384-0596581-18

(Voor Nederland zie tarieven  
onder colofon op pagina 3)

Er was de keuze: één visserijschool of geen visserijschool

## Oostende steekt 2,5 miljoen euro in renovatie John Bauwensschool

ONDERWIJSMINISTER DANIEL COENS besefte in 1990 al dat er in het versnipperde visserijonderwijs zou moeten gesnoeid worden om het te laten overleven. Toen waren er nog vijf zeevisserijscholen (Ibis inbegrepen) die samen 206 leerlingen voltijds en 75 in het deeltijds onderwijs opleidden. De belangstelling voor het visserijonderwijs bleef echter achteruitgaan. Om deze specifieke scholing te behouden was de sluiting van de Vrije Visserijschool in Nieuwpoort in '91 de eerste stap naar een grote fusie. De plannen van onderwijsminister Coens verwekten een storm van protest. Luc Van Den Bossche, in 1994 Vlaams minister van Onderwijs, stuurde drie jaar later (1994) aan op één visserijschool aan de kust. Hij heeft zijn plan niet kunnen doordrukken en als compromis een uitzonderingsmaatregel uitgevaardigd. Het visserijonderwijs mocht 630 lesuren blijven aanbieden, veel meer dan door het aantal leerlingen gerechtvaardigd was. De inrichtende machten moesten wel de zesjarige structuur behouden op twee vestigingen. Op het einde van het jaar ondertekenden de betrokken instanties een intentieverklaring waarbij de Stedelijke Visserijschool John Bauwens en de Vrije Visserijschool Paster Pype in Oostende en de Zeevisserijschool van het Gemeenschapsonderwijs De Golfbreker uit Heist zich ertoe verbonden niet langer op te treden als inrichtende macht en besloten hun instellingen onder te brengen in het Provinciaal Maritiem Instituut met campussen in Oostende en Heist.

Vijftien jaar later ziet het er naar uit dat niets de concentratie van het visserijonderwijs op één locatie nog in de weg staat. De Oostendse burgemeester Jean Vandecasteele maakte tijdens de laatste gemeenteraadszitting op vraag van raadslid Didier Ramoudt bekend dat het

akkoord over de overheveling van het maritiem onderwijs (zeevisserij, baggersector en sleepvaart) naar de Raad van het Gemeenschapsonderwijs (RAGO) rond is en dat de stad Oostende 2,5 miljoen euro steekt in de renovatie van de vroegere John Bauwensschool. Een week later keurde de provincieraad een intentieverklaring goed over de overname door de RAGO. Vorig jaar had de Bestendige Deputatie echter al verkondigd dat het visserij- en zeevaartonderwijs te duur was geworden en de provincie ervan af wilde. Gedeputeerde van Onderwijs Gunther Pertry noemde de verhuis naar één vestiging toen een economische noodzaak. *"Jaren inspanningen om de visserijsector weer populair te maken heeft niet voor meer leerlingen gezorgd. Met 114 inschrijvingen, waarbij in sommige studiejaar slechts één leerling, vond het provinciebestuur het onverantwoord om nog langer twee locaties te behouden die aan de provincie jaarlijks 900.000 euro kosten."*

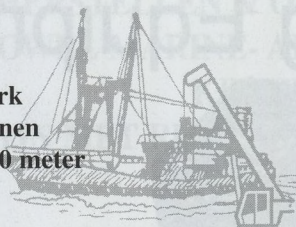
Dat Pertry nog een slag achter de hand houdt door vorige week te verklaren dat het nog niet vast staat dat alles onder één dak komt komt bij de huidige stand van zaken nogal ongeloofwaardig over. Tenzij hij bedoelt dat de simulator in Zeebrugge blijft, maar dat is geen zaak van de provincie maar van de VDAB die wellicht heel verveeld zit met de evolutie. Eind vorig jaar werd daar im-

mers een nieuwe simulator in gebruik genomen die voor een groot stuk bedoeld is voor de leerlingen van het maritiem onderwijs. Ook de provincieraad loopt achter de feiten aan. Het volledige dossier moet tegen 20 mei ingediend worden en pas in een volgende vergadering kunnen de provincieraadsliden de intentieverklaring omzetten in een definitieve goedkeuring terwijl er op dat ogenblik geen weg terug is.

Het ziet er naar uit dat in heel het dossier geen breed overleg plaatsvond. Hoe kan men anders verklaren van Vlaams Minister-president Leterme tien dagen voor de onthulling van de Oostendse burgemeester in een interview zei dat hij wel achter een gecentraliseerde campus staat, maar vreest dat het water daarvoor nog te diep is en dat de huidige campussen wellicht blijven bestaan? Al bij al is de richting waarin het dossier evolueerde al maanden duidelijk. Naar aanleiding van de opmaak van de begroting in september vorig jaar raakte bekend dat er een budget was ingeschreven voor renovatiewerken in de PMI-vestiging te Oostende, terwijl de huur van het RAGO-gebouw in Heist per 1 september 2005 was opgezegd om 65.000 euro huurgeld te besparen. Wellicht is er ook al een oplossing voor de erfpacht van het schoolgebouw in Oostende die tot 2045 aan de Provincie was toegekend. (gw)



Scheepsherstelling  
 Afwerking nieuwbouw  
 Metaalkonstruktie  
 Draai-, frees- en schaaferk  
 Verhuur telescopische kranen  
 tot 80 ton, giek lengte tot 70 meter



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



**Verheye Joël**  
 n.v.



**Explosie veroorzaakt schade aan sleepnet Z.87 Nele**

Dinsdagmorgen 12 april vond omstreeks 6 uur 's morgens een explosie plaats in het stuurboordnet van de Z.87 Nele. De eurokter was op dat moment aan het vissen op de Middelkerke Bank. Het sleepnet werd totaal vernield en ook de kettingmat liep schade op. Over de aard van het projectiel dat ongeveer 75 meter achter het schip explodeerde is niets bekend. Schipper Lenard de Nooijer en zijn bemanningsleden bleven ongedeerd. Door de explosie viel de stroomvoorziening aan boord uit en kwamen enkele schroeven uit de vloerplaten los. De Z.87 van de BVBA Nele uit Knokke-Heist liet in Vlissingen een nieuw net aanslaan en kon dezelfde dag nog de visserij hervatten.

**Z.284 krijgt boete van 45.000 euro in Cherbourg**

Op 14 april werd de Z.284 Antonia Martruide (ex-Z.284 Vicky) van de rederij Carpe Diem met zetel in Zeebrugge opgeleid naar Cherbourg. De netten werden in beslag genomen en de opbrengst van de vangst, 8.841 euro, in de staatskas gestort. De Nederlandse schipper moest een boete van 45.000 euro betalen vooraleer het vaartuig vrijgegeven werd.

Bij een controle door het visserijwacht-schip Themis van de Affaires Maritimes ter hoogte van de baai van de Seine werden tal van overtreding vastgesteld. De netmaaswijdte was niet reglementair, de montage van het sleepnet was niet conform en het logboek was onjuist ingevuld. De vangst van 4,2 ton werd in beslag genomen en het schip afgeleid naar de haven van Cherbourg. De schipper heeft zich daartegen verzet waardoor de inspecteurs verslag opmaakten voor het verhinderen van de beslaglegging. Uiteindelijk werd de vangst toch gelost en maandag 18 april op de veiling verkocht. 's Anderdaags vorderde de autoriteiten de schipper voor een verhoor maar hij wou zijn schip niet verlaten. Er was dan hulp van de politie nodig om hem voor de rechter te brengen. De schipper ontkende de beschuldigin-

gen maar de rechter ging daar niet op in. Hij liet de boomkornetten en het schip in beslag nemen en legde een borgstelling van 45.000 euro op vooraleer het schip weer vrij te geven.

**Europees commissaris Borg komt op bezoek**

In september brengt Europees commissaris Joseph Borg een tweedaags bezoek aan de Vlaamse vissershavens Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort. De Maltezer gaat in op de uitnodiging van Vlaams minister-president, ook bevoegd voor landbouw en visserij, Yves Leterme. Leterme zal uiteraard gesprekken voeren met de Europese commissaris voor visserij. Een van de onderwerpen die ongetwijfeld aangesneden wordt is een regeling die een onderscheid maakt tussen vaartdagen en effectieve visdagen. Voor vaartuigen die naar verder gelegen visgronden maakt dit onderscheid een groot verschil.

**Veel vissersvaartuigen blijven in mei aan de kaai**

Het ziet er naar uit dat heel wat reders verkiezen om de visdagen van mei niet te benutten. Eigenlijk is de paaiperiode voor de meeste gevangen vissoorten in de Noordzee en het Kanaal dan al achter de rug. De gedeelde visdagen zijn echter niet verloren. Zij kunnen overgedragen worden naar het derde kwartaal. Vanaf 1 juni kunnen de vaartuigen die een visvergunning voor de Golf van Biscaje ontvingen naar het visgebied vertrekken. Ze mogen er een tongquotum van 335 ton opvissen a rato van 15 kg per kilowatt motorvermogen.

**Volgend jaar postzegelreeks met Noordzeevissen**

Nadat dit jaar al een postzegelreeks verschijnt met weekdieren breng De Post volgende jaar een reeks postzegels uit gewijd aan Noordzeevissen. De reeks schelpen gaat eind juli in voorverkoop. Het betreft zes zegels met een afbeelding van haring, rog, hondshaai, poon, schol en tong met een frankeerwaarde van 0,44 euro. De Post heeft eerder al beves-

tigd dat er volgend jaar ook een postzegelreeks wordt uitgegeven met de vuurtorens langs de Belgische kust. Volgens verzamelaars die het kunnen weten hebben de Belgische Posterijen nooit eerder een postzegel met een vuurtoren uitgegeven.

**1.824 IJslandse vaartuigen**

De IJslandse visserijvloot telde vorig jaar 1.824 geregistreerde visserijschepen of 48 minder dan het jaar voordien. Binnen dit getal zitten 70 vriestrawlers met een totale capaciteit van 86.000 ton.

**Opendag in het VLIZ**

In het kader van de Week van de Zee staan de poorten van het Vlaams Instituut voor Zee (VLIZ) op zondag 8 mei van 10 tot 17 open voor het publiek. Belangstellenden kunnen er een kijkje nemen in de lokalen en de bibliotheek van het instituut. Het VLIZ coördineert sinds 1999 het wetenschappelijk onderzoek over de zee in ons land.

De Vlaamse regering heeft vorige maand de vijfjaarlijkse beheersovereenkomst met het VLIZ hernieuwd en een extra subsidie van 500.000 euro toegekend voor het opleiden van tsunami-experts.

Vorig jaar kreeg het VLIZ van de Unesco opdracht om wereldwijd informatie te verzamelen en beheren over de oceanen. Na de tsunami-ramp in Zuidoost-Azië kwam daar ook de Unesco-opleiding voor het gebruik van een waarschuwingssysteem voor vloedgolven.

Maandag 25 april werd de officiële eerste steen gelegd voor de renovatie van acht pakhuizen naast het VLIZ waar de opleiding en workshops van de Inter-gouvernementele Oceanografische Commissie (IOC) zullen plaatsvinden. In werkelijkheid is de renovatie al weken bezig. De renovatie kost 1,3 miljoen euro en wordt bekostigd door de Stad Oostende die de lokalen doorverhuurt aan het IOC die jaarlijks 1.200 tot 1.500 tsunami-experts wil opleiden.

**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.uunet.be



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

# Nederlandse sector wil zelf motorvermogen controleren

Indien 75% van de Nederlandse reders ermee instemt dan worden de motorvermogens van de kotters daar voortaan door de sector zelf gecontroleerd. Er wordt vandaag nogal wat gesjoemeld met het motorvermogens van de vissersvaartuigen. Deze zijn wettelijk beperkt (in België is dat 1300 pk voor het grote vlootsegment en 300 pk voor het kleine; in Nederland is dat respectievelijk 2000 en 300 pk). In veel gevallen zijn die motoren krachtiger dan wettelijk toegelaten. Vooral de Nederlandse kotters hebben terzake een slechte reputatie. Zo klagen de Vlaamse schippers al vele jaren over de aanwezigheid van overgemotoriseerde eurokotters binnen de 12-mijlszone. Niet alleen hebben deze grote vaartuigen de kustvisgronden al die jaren danig verarmd, bovendien was het voor de kustvissers onmogelijk om in dergelijke omstandigheden te concurreren tegen zo'n overmacht. Acties van de kustvissers werden door de Rederscentrale nooit ernstig genomen, ook al omdat tal van Nederlandse eigenaars van in België geregistreerde vissersvaartuigen mee het beleid van de producentenorganisatie bepalen. De bijna totale vernietiging van de Vlaamse kustvissersvloot is er het gevolg van. Een en ander veroorzaakte destijds zelfs een splitsing in de sector. De daaruit ontstane kleine Vlaamse Vissersbond wist vervolgens wel een overwinning te behalen door een visgebied vast te leggen waar de overgemotoriseerde eurokotters geen toegang toe hebben. Die overwinning moest afgedwongen worden tegenover het bijzonder heftige ver-

zet van de Nederlandse sector, de Vlaamse ambtenarij en de Rederscentrale.

## Kom op, beken kleur!

Met een vooruitzicht van almaar krimpende quota en voortdurend stijgende olieprijsen worden de te zwaar gemotoriseerde vaartuigen op termijn evenwel eerder een last dan een voordeel. Mede daarom roept de Nederlandse sectortop de reders hartstochtelijk op om in het nieuwe beheerssysteem te stappen. Johan Nootgedagt, voorzitter van de Vissersbond merkt trouwens op dat de Nederlandse sector in de Europese onderhandelingen niet meer serieus genomen wordt omwille van deze alom bekende motoroverschrijdingen. Nootgedagt: *'Ik reken er dus op dat er geen reden is om de verklaring motorvermogens niet te tekenen. Namens de ondertekenaars doe ik een oproep aan de twijfelaars. Kom op, zet een handtekening en beken ook kleur.'* (\*) Vermelden we nog dat de grote Nederlandse kotters in de toekomst bovenop het maximale vermogen van 2000 pk nog eens 12,5% marge krijgen en de eurokotters tot 2009 nog steeds 400 pk zullen mogen draaien. Deze gegevens wijzen er tegelijk op dat de fraude met de scheepsmotoren gigantisch groot is. Nootgedagt zegt daar dan ook over: *'Het is toch gigantisch uit de hand gelopen, of denken we echt zo de toekomst in te gaan? Waar wachten we nu dan op?'*

(\*) De citaten van Nootgedagt komen uit Visserijnieuws van 22 april 2005

## Scheepsdiesel



# RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

**ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN**

**PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN  
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)**

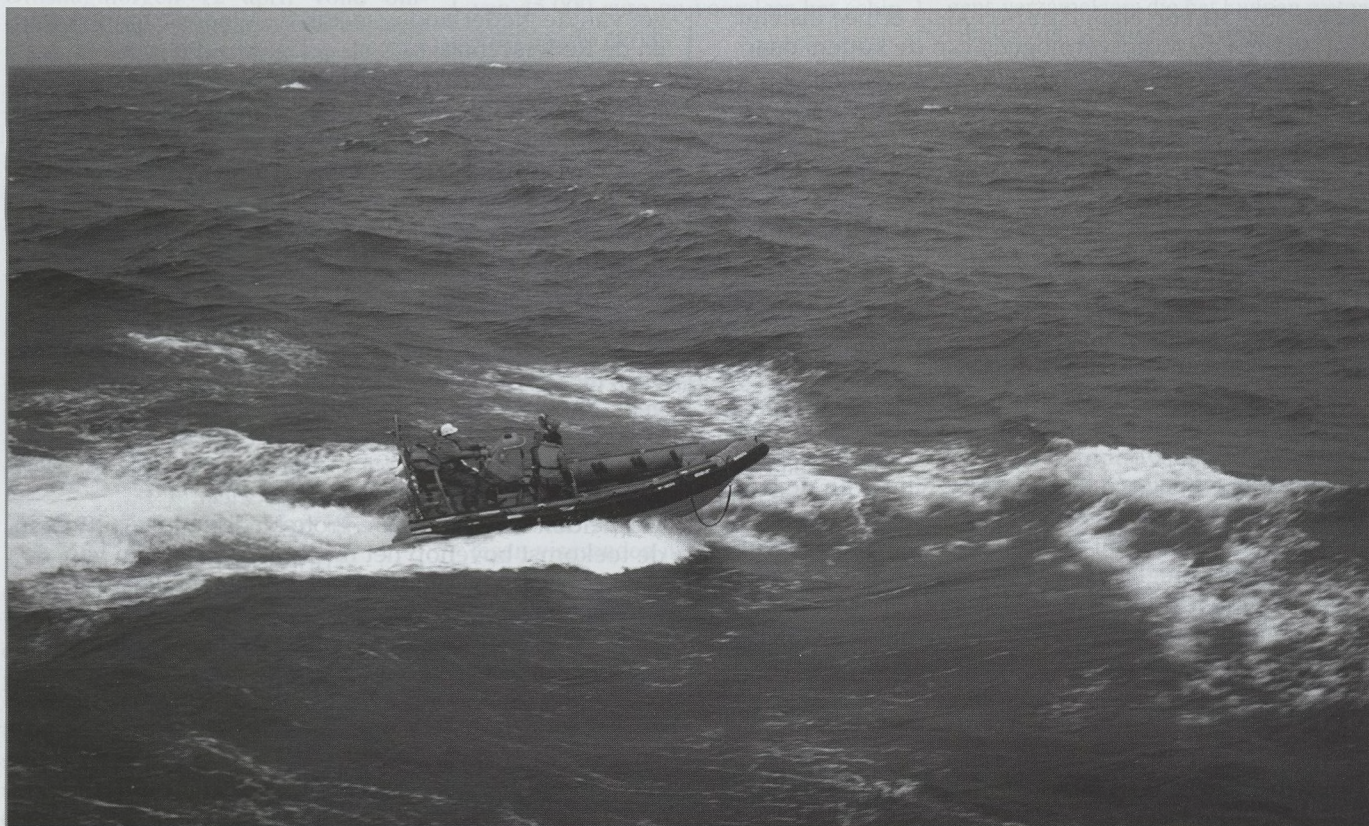
**KRAANVERHUUR**

**MAGAZIJN MET RUIM ASSORTIMENT WISSELSTUKKEN**

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

## Grotere samenwerking bij controle van visserijactiviteiten



IN ONS VORIG nummer kondigden we de oprichting van een Communautair Bureau voor de Visserijcontrole aan. Het bureau krijgt als kerntaak de coördinatie van de controle-inzet van de lidstaten, een aanpak die de visserijcontroles uniform en effectiever moet maken. Het bureau treedt binnen een jaar in werking. Het recentste nummer van het informatieblad "Visserij in Europa", een publicatie van de Europese Commissie, directeur-generaal visserij en maritieme zaken, wijdt een bijdrage aan dit onderwerp die we hier integraal overnemen.

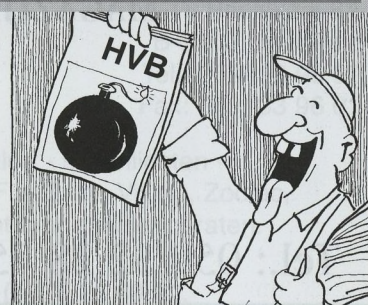
OP 19 JULI 2004 ondertekenden verschillende aande Noordzee grenzende lidstaten van de Europese Unie de Verklaring van Scheveningen: een belofte tot grotere samenwerking bij de controle op de visserijactiviteiten.

De Europese Commissie is bijzonder ingenomen met de ondertekening van de Verklaring van Scheveningen, die dezelfde strekking heeft als de hervorming van het gemeen-

## NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB is nu *tweeënzeventig* jaar jong.

Geef ons de middelen om...  
er nog eens 72 bij te doen.



schappelijk visserijbeleid (GVB). Deze in 2002 gelanceerde hervorming voorzag in een verbetering en een harmonisering van de toepassing van de regels inzake inspecties en controle. Zonder doeltreffende inspecties en controles in alle betrokken lidstaten lopen de maatregelen tot instandhouding van de visstand het risico op het terrein te worden toegepast.

De aan de Noordzee grenzende lidstaten zijn dus de eerste die dit soort partnerschap institutionaliseren, maar zij hebben dan ook al enige gemeenschappelijke ervaring op het gebied van controle. Sinds 2001 experimenteren zij al met losse samenwerkingsverbanden – uitwisseling van inspecteurs, gezamenlijke operaties en onderlinge uitwisseling van informatie – in het kader van de noodmaatregel voor de instandhouding van de noordelijke kabeljauwbestanden (2001) en de hierop volgende herstelplannen voor kabeljauw en heek (2003).

Deze experimenten waren zo positief dat de betrokken lidstaten het initiatief wensten uit te breiden met het opstellen van gemeenschappelijke inspectienormen en een voortzetting van de uitwisseling van inspecteurs. Dat was het begin van de groep van Scheveningen?

### Een actieplan

De lidstaten die de Verklaring ondertekenden – België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden – streven naar een uniform inspectiesysteem voor de Noordzee, zoals ook reeds werd uitgedragen in de hervorming van het GVB. Om dit te bereiken kwamen zij samen aan actieplan overeen, met de volgende hoofdpunten:

- Verbeterde toegang van de verschillende nationale controlestelsel tot informatie over controleactiviteiten en –operaties;
- Vereenvoudiging van de gezamenlijke activiteiten op het gebied van toezicht en controle;
- Verbeterde toegang tot hun respectieve territoriale wateren (EEZ), met het oog op controles;

- Samenstelling van procedures volgens welke de uitrusting van de andere groepsleden (bv. Schepen) mag worden gebruikt;
- Uitwerking van geharmoniseerde inspectienormen;

- Opzetten van gemeenschappelijke programma's voor de opleiding van inspecteurs.

Nu hoeft nog slechts te worden gepreciseerd hoe de samenwerking voor elk van deze punten zal worden geconcretiseerd. De Nederlandse autoriteiten hebben, als initiatiefnemers van de groep, het terrein geëffend door elk lid van de groep van Scheveningen een vragenlijst te sturen over onderwerpen zoals de aard en frequentie van de informatieuitwisseling en de bekwaamheden van de inspecteurs.

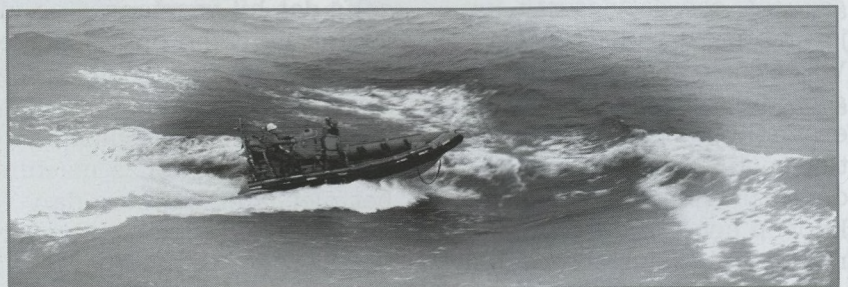
De Verklaring heeft nu al heel concrete maatregelen opgeleverd:

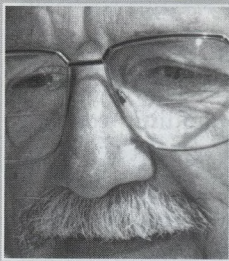
begin 2005 zal in het Verenigd Koninkrijk een gemeenschappelijke inspecteursopleiding worden georganiseerd, op 10 en 11 maart in Scarborough (VK) een algemene vergadering plaatsvinden en verder staat voor 2005 nog een workshop over toezicht op motor snelheid gepland.

De groep van Scheveningen probeert dus op regionaal niveau de benadering uit die uiteindelijk voor de hele Europese Unie zal moeten worden ontwikkeld en waarover momenteel druk wordt gediscussieerd tussen de lidstaten en in het Europees Parlement. Een activiteit die zal worden bekroond met de toekomstige oprichting van het Communautair Bureau voor Visserijcontrole.

## “Controle is geen pretje”

Dat een visserijcontrole geen pretje is mochten twee weken geleden drie bemanningen van Belgische vaartuigen nog eens meemaken. De vaartuigen werden in het Kanaal gecontroleerd door Britse inspecteurs. *“Het begon al met de loodsladder waarmee ze tijdens een nacht aan boord wilden komen”,* zegt een van de schippers. *“Er ontbrak een spietje waardoor een tredplank wat speling vertoonde. Dat was echter nog maar het begin. Ze hebben heel het visruim herwogen met een weegtoestel aan een haak. Hoe zij daarmee nauwkeuriger kunnen wegen dan wij met onze gestabiliseerde weegschaal al deden is mij een raadsel. De vangst van de voorbije dagen stond netjes in het logboek genoteerd. Omdat ik uit schrik voor een controle al een ruime marge toepaste kon ik de laatste dag geen vis meer bijschrijven. We zouden trouwens toch binnenlopen om de maandag te verkopen. Die mannen bleven zes uren aan boord, waardoor er van slapen geen sprake was. Eigenlijk hebben ze ons niet op onregelmatigheden kunnen pakken. Toch schreven ze twee waarschuwingen uit waardoor wij bij een eventuele fout in de toekomst onmiddellijk naar een Britse haven moeten”,* zegt de schipper van het boomvaartuig. Na de verkoop van de vangst was hij nog altijd niet tot rust gekomen na het optreden van de Engelse controleurs. *“Als het zo moet gaan, dan houd ik er liever mee op”,* dreigt de schipper die al meer dan dertig jaar in de visserij zit en de tergende controles meer dan moe is.





## Van schepen, van mensen en van de zee

In dit cursiefje dat al tientallen jaren HVB siert, vertelt oud loods Leon Inghelbrecht over zijn visserijverleden die zich ook in Afrika afgespeeld heeft. Nostalgische mijmeringen van een zeeman.

Afrika. Het was broeiend heet en verblindend helder. Van de warmte trilde het dek onder onze voeten. Was er die machineschade niet geweest dan hadden we niet eens Lobito aangelopen en dan hadden we onze oud-leerling Banza niet ontmoet. Ik herkende hem meteen. Korte, ronde figuur, halfgrijze kroezelkop. 'Bwana!' riep hij me toe.

We liepen over de glimmende boordsteen. Hij grijnsde, straalde, bevochtigde zijn dikke lippen met een vlugge tongbeweging. Als steeds was hij zelfverzekerd. Dat was zijn grootste ondeugd! En het was een ondeugd waarvan je het zuur kon krijgen. Banza. Via een inlandse makelaar had hij destijds in Oostende een scheepje gekocht, een gatvissertje dat jarenlang werkeloos in het Visserijdok had gelegen, vergetend onderhoud van motor en vistuig. Het treilertje, dertien meter lang, een vooronder, een bruggetje, acht knopen speed moest alleen nog maar zesduizend zeemijl

verder in Banana geraken, de nieuwe thuishaven in het stuk Afrika dat toen nog Belgisch Kongo heette. Geen enkele Oostendenaar wilde de klus klaren, tot Jef Ocket zich bereid verklaarde.

Ocket, mijn scheepsmaat, met veel Kongolese ervaring, werd bij zijn vertrek uitgewuifd aan de garnaaltrap. Zesduizend mijl. Zoeken mensen dan niet liever zekerheden op?

Deinzen zij die de zee kennen er niet voor terug? Zorgt de kat — die nochtans van vis houdt — er niet voor dat zijn pootjes niet nat worden?

Zoniet Jef Ocket. Hij slaagde ook in zijn opdracht.

Bovendien bleef hij na de overtocht in Afrika nog zes maanden aan boord om de vierkoppige bemanning te leren korren.

Nu vist onze oud-leerling Banza op roze dorade, bécasse, tarbot, rouget en blue merlin, al is hij vandaag nog altijd even ontzet als vroeger wanneer een grote robbe uit de kuil op het dek neerploft.

En nu zagen we Banza terug. Voorwaar dit moest een ontmoeting zijn van een ander soort toeval; een in sluiers gehulde noodzakelijkheid.

Banza gaf ons een lange uiteenzetting over de likalemba, de bantoegewoonte om je eigen welstand te delen met de hele clan. Die likalemba zat hem behoorlijk dwars, zo dwars zelfs dat hij voortaan ging visser en markten op zuidelijker locaties. Op de stroom kreeg hij immers voortdurend de hele clan over zich heen.

Maar goed, had onze machine het niet laten afweten dan hadden we Banza nooit meer teruggezien. Ik dacht eraan

dat trampvaren nogal wat prettiger moet zijn dan het houden van een rechte koers. Onverwachte situaties. Het verbreken van de verveling.

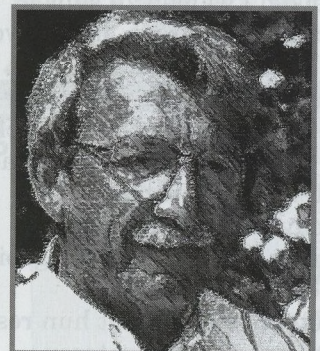
In de bar stelde ik vast dat ik geen maringa van een cucuradja kan onderscheiden. De massa stampte, danste in het zweet en beukte in de rook. Het zweet liep over mijn rug en terwijl ik dacht dat mijn trommelvliegen het zouden begeven begon ik te zwijmelen. We verlieten het etablissement met een hoofd vol lawaai, boosheid en dromen.

Banza stelde voor om bij hem thuis een afsluiter te drinken, want morgen moesten we varen. Hij klapte in de handen en van achter het muskietengaas verscheen een Afrikaanse, nog zwarter dan Banza, met de theepot en de glazen.

Weer was er muziek in de nacht. Hij boerde voorwaar niet slecht, Banza. Maar had hij dan nog geen eigen huis gekocht? Neen, zei hij, maar ik heb wel al een tweede vrouw.

'Maar wat doe je dan met dat geld dat je verdient', zo wilden we nog weten.

'Ach, bwana, de bars, de bars'.



lin

# De Belgische visserijvloot (5)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Casteele.

## Z.35 Ora et labora

Lengte: 38,22 m.  
Breedte: 8,51 m  
Tonnage: 384 bt  
Bouwjaar: 1997  
Werk: De Graeve, Zeebrugge  
Motor: Storl Wärtsilä(1997)  
Vermogen: 957 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar:  
Rederij Jacobus NV, Zeebrugge



COPYRIGHT GWO

## Z.36 Arca

Ex-N.36 Donia  
Lengte: 34,60 m.  
Breedte: 8,48 m  
Tonnage: 286 bt  
Bouwjaar: 1981  
Werk: Scheepswerven  
Langerbrugge, Gent  
Motor: ABC (1999)  
Vermogen: 883 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar:  
Rathé en Puystiens PVBA,  
Nieuwpoort)  
Versluys-Desaever PVBA (1981)  
Versluys-Desaever BVBA (1991)  
Rederij Ishtar BVBA, Bredene  
(1997)  
Als Z.36 Arca:  
Rederij Arca BVBA, Knokke-Heist  
(1998)



COPYRIGHT L Vd C

## Z.39 Zuiderzee

Lengte: 32,50 m.  
Breedte: 8,08 m  
Tonnage: 251 bt  
Bouwjaar: 1982  
Werk: West-Vlaamse  
Scheepswerven, Oostkamp  
en SCAP, Oostende  
Motor: Bolnes (1981)  
Vermogen: 750 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar:  
Zuiderzee PVBA (1982), Knokke-  
Heist  
Rederij Zuiderzee BVBA (1987),  
Knokke-Heist



COPYRIGHT GWO

FOTO'S: copyright: G. Walters - nadruk en repro niet toegelaten.

[Uit Het Visserijblad van 20 mei 1955]

## Algemene staking op de Nederlandse haringvloot

Op de Nederlandse haringvloot die Maandag 23 Mei naar zee zou gaan, is Maandag 16 Mei in de vissersplaatsen:

Scheveningen, Vlaardingen, Katwijk en Ymuiden een algemene staking uitgebroken. Dit is geschied nadat de reders hadden geweigerd het graailoon – graaien is het vaarklaar maken van de loggervloot – van f. 51.20 tot f. 60 per week te verhogen. Voorts heeft de Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf de haringvissers geadviseerd niet te monstereen voor het nieuwe haringseizoen.

Nieuwe besprekingen tussen werknemersorganisaties en de werkgevers konden er namelijk niet toe leiden dat het garantieloon zou worden verhoogd van f. 55.65 tot f. 75 en dat voortaan maandelijks zou worden afgerekend. De reders stellen f. 57 als hoogste garantieloon en wijzen maandelijks afrekening geheel af.

Het moet thans zeer twijfelachtig worden geacht, dat nog voor de datum van uitvaren (23 Mei) overeenstemming zal worden bereikt.

De Stichting van de Arbeid zou beide partijen deze week weer horen en mocht men elkaar dan nog niet vinden, dan zal het college van Rijksbemiddelaars uitspraak moeten doen.

Te Scheveningen staken thans ongeveer 700 man, in Vlaardingen 150 man en in Katwijk een gedeelte van de 500 man. Onder de Katwijkers is de staking

namelijk niet algemeen. De Christelijke Bond heeft hier de meeste leden en van hier vertrokken wel een aantal graaiers naar Ymuiden om de schepen klaar te maken. Van de zijde van de Christelijke Bond meent men namelijk dat met de Stichting van de Arbeid op 11 Mei de afspraak is gemaakt om op 18 Mei nog een keer bijeen te komen. Voor die datum wil de Bond beslist niet tot staking besluiten. Komt men op 18 Mei niet tot een resultaat, dan zal – naar men vermoedt – de staking ook in Katwijk algemeen worden.

Naar men van de bondszijde meedeelt, zal het meningsverschil tussen werknemers en werkgevers er niet toe leiden dat het personeel van de schepen wordt verboden aan Vlaggetjesdag deel te nemen. Men zal dus wel de vlootpara-

de kunnen houden en het Koninklijk bezoek aan Scheveningen zou – naar verluidd – dan ook gewoon doorgaan.

(NVDR: De stakende vissers hebben zich niet onmiddellijk neergelegd bij een graailoon van f. 56,60 en een garantieloon van f. 60 zoals bindend door de Rijksbemiddelaars was vastgelegd. Pas na een kort geding tegen de Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf en het opleggen van een dwangsom van 100.000 gulden per dag werkverzuim monsterden de 1.200 vissers vanaf woensdag 25 mei opnieuw aan. Vlaggetjesdag verliep zonder de gebruikelijke glorie. De koningin gaf verstek en de reders namen niet deel aan de traditionele vlootshow omdat de schepen niet vaarklaar waren.

CHANTIERS et ARMEMENT

# SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916

Tel. 713

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN

## DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN

METALLISER

ELECTRISCH LASSEN

AUTOGE

*Nieuwbouw - ombouw - Dakwerk*

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

# Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

## HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

*Deze maandelijks  
rubriek is gebaseerd op  
HVB van 1955.*

**Doop Z.462 Zeeparel.** - Op de scheepswerf Bocher in Zeebrugge werd op zondag 1 mei de Z.462 Zeeparel gedoopt. De Z.462, een stalen schip van 18 m. en voorzien van een MaK-motor van 150 pk, werd gebouwd voor Leon Geselle uit Heist. De bemanning voor de eerste reis bestond uit stuurman Jozef Rappé, motorist Leon Meyers en de matrozen Jozef Sellet en Maurice Van Wassenhove.

**O.265 Victoire-Roger te water.** - Op de scheepswerf SABARN in Brugge werd op 7 mei 1955 de O.265 Victoire-Roger te water gelaten. Het vaartuig werd gebouwd voor de Oostendse reder Julien Antierens die zijn vorig gelijknamige vaartuig op 11 november 1953 verloor na een stranding op een zandbank ter hoogte van Den Helder. De nieuwe O.265 heeft een Deutz-motor van 300 pk aan boord.

**Z.491 Bonaventure gedoopt.** - In Zeebrugge vond op zondag 15 mei de doop plaats van de Z.491 Bonaventure van de reder Alfons Demarest en schipper François Snauwaert, een vaartuig van 20 meter met een MaK-motor van 165 pk, gebouwd op de werf August Loy in Oostende. De bemanning bestond verder uit motorist Robert Van Massenhove en de matrozen Willy Bonny en René Vermeulen.

**O.45 Marie-José loopt van stapel.** - Maandag 23 mei vond opnieuw een tewaterlating plaats op de werf August Loy in Oostende. Het was de O.45 Marie-José, een houten vaar-

Uit Het Visserijblad van vrijdag 27 mei 1955

## Staking in het scheepsherstellingsbedrijf te Oostende

Maandagmorgen zijn plots de werklieden van S.V. Industrielle des Pêcheries te Oostende in staking gegaan. Deze staking gebeurde wel niet geheel en al onverwacht, vermits op Woensdag 18 Mei de afgevaardigden der werknemers de vooropzeg hadden gegeven, waardoor de staking op Woensdag 25 Mei zou moeten beginnen hebben. Daar de werklieden niet gewacht hebben op het verlopen van de normale termijn, en Maandag reeds in staking zijn gegaan, mag er wel gesproken worden van een wilde staking.

De werklieden eisen een loonsverhoging van 0,65 fr per uur. Als reden wordt opgegeven dat op de scheepswerf Beliard en Crighton eveneens 0,65 fr per uur boven het gewone loon van 25,10 fr per uur wordt uitbetaald.

De werknemers vergeten hierbij dat Beliard en Crighton een scheepswerf is en geen herstellingsbedrijf, dat deze werf uitsluitend nieuwbouw doet en belangrijke kontrakten heeft ook en vooral met het buitenland, en waar aan sommige werklieden een hoger loon betaald wordt dan dit overeengekomen in de Nationale

Paritaire Commissie, geschiedt dit per uitzondering en aan bepaalde werklieden om hun bijzondere verdiensten.

Een opslag aan de werklieden zou met zich meebrengen dat de kostprijzen voor het herstellen van vaartuigen opnieuw - en dan nog verhoogd worden. Niet alleen is de toestand zo in onze visserij dat verschillende reders de gedane kosten niet kunnen opbrengen, maar de Belgische kostprijzen zullen stijgen in verhouding tot de Nederlandse concurrenten. De index in ons land is bovendien gedaald zodat de stakers geen minste reden hebben om opslag te eisen.

We hopen dat - niet alleen in het belang van onze werven, maar ook van onze visserij - tot een vergelijk gekomen wordt en dat de syndikale leiders het onredelijke van dergelijke eisen inzien die niet anders kunnen brengen dan wanorde en moeilijkheden die de goede gang van zaken in de warsturen.

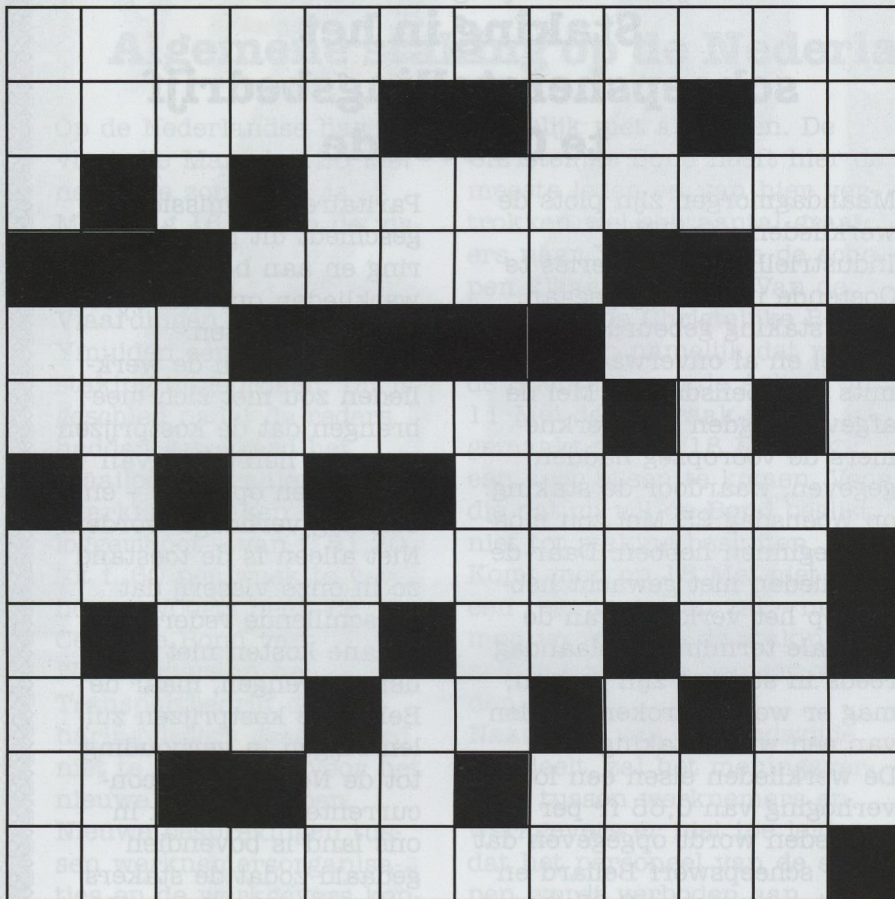
tuig van 14,50 m. met een Mercedes-Benz-motor van 120 pk.

**Z.511 Normandie in de vaart.** - Eveneens op 23 mei werd de Z.511 Normandie van Frans Ackx en Albert Creyf in bedrijf genomen. Het houten vaartuig met een Industrie-motor van 150 pk werd gebouwd op de werf van Jules Haerinck in Zeebrugge.

**N.701 Angelus gedoopt.** - Zondag 30 mei 1955 werd in Nieuwpoort de N.701 Angelus, gebouwd op de werf van Wwe Jules. Denye in Oostende voor

reder-schipper Arthur Calcoen (*Thuur van Kotjes*), gedoopt. Het vaartuig vertrok 's anderendaags op maidentrip met machinist Charles Bulaert en de matrozen Roger Calcoen, zoon van de eigenaar-schipper, en Gustaaf Neudt. Het vaartuig is 19,95 m; lang en was aangedreven door een A.W.A.-motor van 120 pk.

# MARTIEM KRUISWOORDRAADSEL



- (Gebaseerd op het aprilnummer van HVB)
- HORIZONTAAL:** 1. European Seafood Exposition, een wereldtentoonstelling voor.... 2. Zijrivier van de Rhône - Achter - Omgekeerde meetstok. 3. 12000 ton visinvoer via deze luchthaven. 4. Verdieping - Persoonlijk Voornaamwoord. 5. Grootmoeder - Lofzang. 6. Van 5 tot 8 mei is er een ... weekend te Oostende. 7. Zeer snel lopen. 8. O 29. 9. In staat van bederf - Centraal Station (afkorting). 10. Roemen - Familielid - Zuivel product. 11. Lidwoord - Ingenieur - Deelgemeente van Oostende. 12. Ook Nederlandse garnalvissers in het offensief tegen al te grote...
- VERTIKAAL:** 1. Waterdier - Voorzetsel - ruimte. 2. Bestaat - Om een beperking uit te drukken - Mannetjeshond. 3. Tennisterm. - Slede - Scandinavische munt. 4. Public Relations - Heiligenbeeld. 5. Wat overblijft - Uitgangsvorm van veel vervoegde werkwoorden - Eerste persoon enkelvoud. 6. Centiare - Voor. 7. Hectogram - Dopheid (ook meisjesnaam). 8. Verbond - Sociaal wezen - Sint. 9. Ruiterpel - Nomen nescio - Godin der blindedrift. 10. Middagmaal - Daar. 11. Lofrede - Op zekere plaats. 12. Naam Oostendse tweemastsloep - Voegwoord - Hij.
- (Met dank aan Michel Billiau)

## De meest krasse teksten van Flor Vandekerckhove verzameld in één boek

\* *'Het boek is meer dan de moeite waard. In 30 essays spaart de auteur werkelijk niemand. Zonder onderscheid des persoons worden hypocriete politici, inhalige reders, veilingbestuurders met een gespleten tong en de Europese instellingen netjes op hun plaats gezet.'*

De Nar

\* *'Hierbij is ondermeer gebleken dat de heer Vandekerckhove hoofdredacteur is van "Het Visserijblad", een maandblad dat de laatste maanden niet getuigt van fijnzinnigheid en menselijke diplomatie.'*

Ex-minister Jaak Gabriëls (thans voorzitter RC) in een brief aan de CVR

\* *'Een zeer goede informatiebron is Het Visserijblad. De hoofdredacteur is een zeer controversieel figuur. Hij is echter zeer goed gedocumenteerd.'*

Senator Jan Loones in een Commissievergadering van het Vlaams parlement.

\* *'Hij is tegen àlles!'*

Aalmoezenier Demaeght in een gesprek met de lekenconsulente van Oostende

\* *'Polemist ter zeevisserij is een bloemlezing waarin de journalist geen blad voor de mond neemt en zich nog minder de mond laat snoeren.'*

Het Laatste Nieuws.

\* *'Ware het niet dat bepaalde volksvertegenwoordigers zich laten informeren via HVB, onze reactie zou verspilde tijd zijn.'*

Ex-voorzitter Bart Schiltz in de RC.

\* *'Het is een boek dat ook breed de maatschappelijke problemen benadert. Goddank zijn er toch nog een paar bewust kritische intellectuelen zoals Flor Vandekerckhove.'*

Tijdigen.

# 14,85 €

(Verzendingskosten inbegrepen)

## Polemist ter zeevisserij

Essays, commentaren, pamfletten en polemieken

Flor Vandekerckhove

**Polemist ter zeevisserij wordt u thuisbezorgd van zodra u € 14,85 overschrijft op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad (vermeld: boek).**





FRANK NEYTS

# BOEKEN

## Nieuwe grote

“Significant Ships of 2004”, een jaarlijks terugkerende uitgave van The Royal Institution of Naval Architects (RINA) uit Londen, biedt een waardevol referentiekader voor wat op vandaag als de top geldt op het vlak van scheepsontwerp en -bouw. Het geeft technische details van zo'n 50 geselecteerde handelsschepen van alle klassen en types, die vorig jaar wereldwijd door de scheepsbouwindustrie werden opgeleverd.

De samenstellers zorgen er telkens voor om, met de 50 beschreven schepen, een representatief beeld te geven van wat de scheepsbouwindustrie op vandaag wereldwijd aflevert. Zonder twijfel slagen ze daar in.

“Significant Ships of 2004” (ISBN 1 905040 06 7) telt 132 pagina's, bevat 50 kleurenfoto's, 50 general arrangement plans en kost £43. Bestellen via

de boekhandel of via de RINA, 10 Upper Belgrave Street, London SW1X 8BQ. Tel +44/20.7235.4622, Fax +44/20.7259.5912, E-mail: [marketing@rina.org.uk](mailto:marketing@rina.org.uk).

## Nieuwe kleine

Met groot succes geeft het Londense Royal Institution of Naval Architects (RINA) nu reeds meer dan tien jaar het referentiewerk “Significant Ships of ...” uit. Het geeft een up-to-date beeld van wat de scheepsbouw wereldwijd aan nieuwe schepen, langer dan 100 meter, oplevert. Het uitgesproken succes van deze uitgave zette de RINA er toe aan, om enkele jaren geleden ook een gelijkwaardig, jaarlijks referentiewerk uit te brengen maar dan voor kleine schepen. Dit werk is volledig op dezelfde leest geschoeid als het boek over ‘grote’ schepen. Aan de hand van 29 geselecteerde nieuwe schepen, wereldwijd op diverse werven gebouwd, wordt een beeld gegeven van de huidige stand van zaken binnen het betreffende marktsegment. In plaats van containerschepen, cruiseschepen, tankers, bulkcarriers, ferries, worden hier sleepboten, werkschepen, patrouillevaartuigen, opmetingsschepen, reddingsvaartuigen, loodstenders enz. beschreven. Net als in de andere publicatie worden ook hier de vaartuigen technisch tot in de kleinste details besproken, dit, telkens met een foto en een *general arrangement plan*.

“Significant Small Ships of 2004” (ISBN 0 905040 07 5) telt 68 pagina's, bevat kleurenfoto's en *general arrangement plans* van alle bespro-

ken schepen. Het werk kost £27,50. Bestellen via de boekhandel of via de RINA, 10 Upper Belgrave Street, London SW1X 8BQ. Tel +44/20.7235.4622, Fax +44/20.7259.5912, E-mail: [marketing@rina.org.uk](mailto:marketing@rina.org.uk).

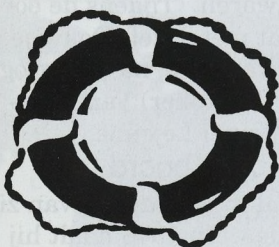
## Scheepvaart in 2005

Bij de Nederlandse Uitgeverij De Alk verschenen zopas “Scheepvaart 2005”. Dit jaarboek, samengesteld door G.J. de Boer, is nu al aan de negenentwintigste editie toe. Het boek geeft een volledig overzicht van de Benelux-koopvaardijvloeten, van de Koninklijke Marine en de Belgische Marine per 1 juli 2004 evenals de adresgegevens van rederijen, scheepsagenten, maritieme opleidingsinstituten, werven en aanverwante maritieme bedrijven. Bovendien werd het boek opgelucht met honderden kleurenfoto's. Onnodig te zeggen dat dit boek een schat aan gegevens bevat, niet alleen nuttig voor de bedrijfs wereld, maar ook interessant voor elke ‘shiplover’. Interessant bij deze recentste uitgave blijken de gegevens van de Belgische koopvaardijvloot, die er, na de invlagging vorig jaar, opnieuw indrukwekkend uitzien.

“Scheepvaart 2005” (ISBN 90-6013-442-7), telt 670 pagina's, werd uitvoerig met foto's geïllustreerd en kost 28,50 euro. Het boek is verkrijgbaar via de boekhandel. In België worden de titels van De Alk verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/78.87.00, Fax 053/78.26.91, E-mail: [info@agorabooks.com](mailto:info@agorabooks.com).

## Jaarboek voor de visserij

Het Nederlandse vakblad Visserijnieuws geeft ook dit jaar weer een jaarboek uit. In deze uitgave staan alle gegevens en ook meer dan 800 foto's van de schepen uit de Nederlandse en de Belgische Vissersvloot. Voor het eerst is het jaarboek standaard voorzien van een digitale versie op CD. Dus met alle foto's en overige informatie digitaal beschikbaar. U kunt in België het jaarboek bestellen door 46,95 over te schrijven op rekeningnummer 280-0580665-60 met vermelding Visserij jaarboek 2005. Het boek wordt u dan toegezonden.



COOPERATIEVE PRODUCTENTENORGANISATIE

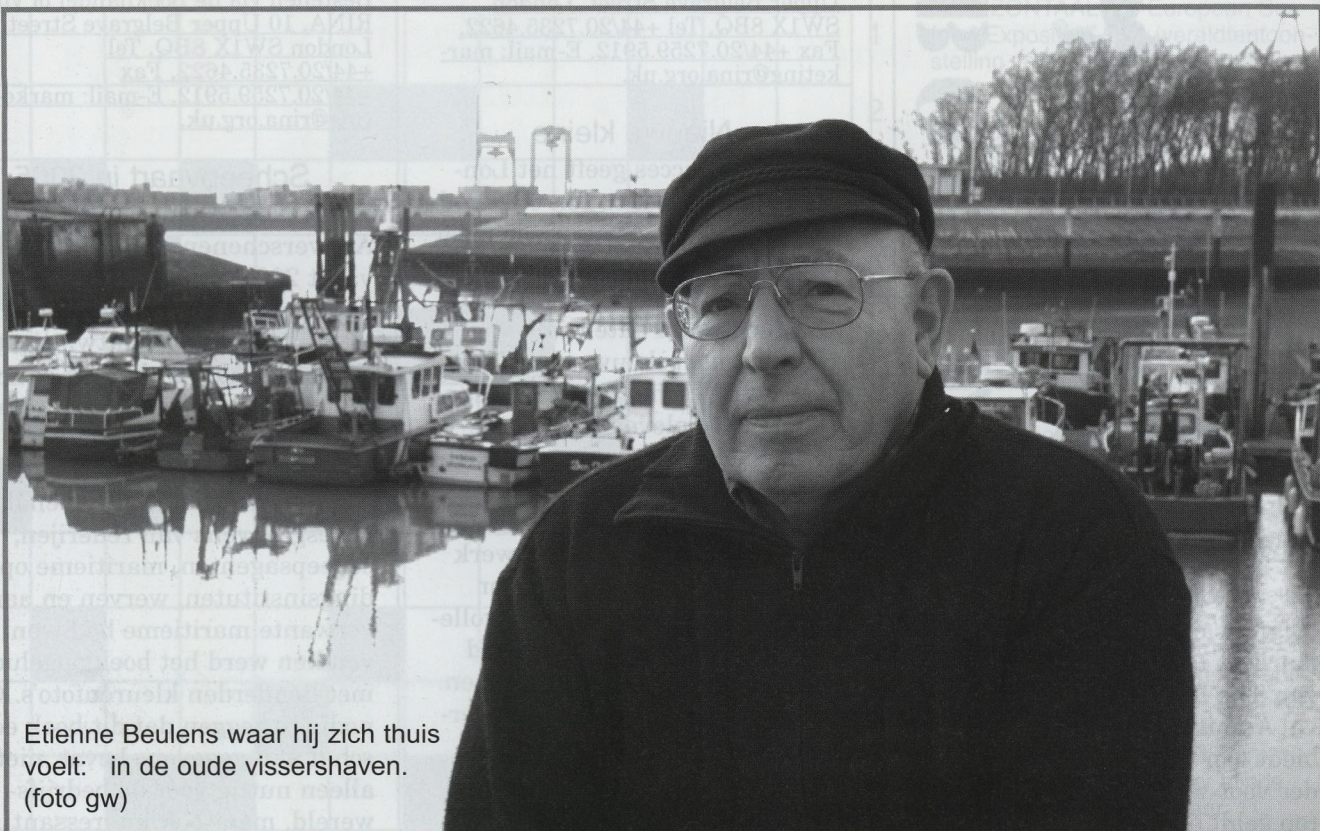
## VLAAMSE VISSERSBOND

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**



Etienne Beulens waar hij zich thuis voelt: in de oude vissershaven. (foto gw)

Dit blad heeft een lange traditie in het vastleggen van het visserijverleden. Een belangrijk onderdeel daarvan zijn de interviews die we van oud-vissers afnemen. Zij zorgen ervoor dat de namen van mensen en schepen niet in de vergetelheid terecht komen. Ook de toekomstige generaties zullen daardoor weten hoe het er in de voorbije eeuw echt aan toe ging op de kaaien.

## Etienne Beulens, de visser die antiek ging verhandelen

ETIENNE BEULENS HOUDT bureau in een kamer van het gebouw waarin ook café De Werf te vinden is. De Werf bevindt zich in de vroegere vissershaven van Zeebrugge en Etienne Beulens, secretaris van de 'Zeebrugse sportvissers' voelt er zich thuis. Er zijn vele manieren om secretaris van de sportvissers te worden, maar Etienne heeft een loopbaan achter de kiezen die hem als het ware voorbestemd maakt: visser, motorist, automecanicien, tech-

nieker van landbouwmachines en scheepsmotoren, verzamelaar en verkoper van antiek. Kortom, de ideale secretaris voor een club waarbij al die kwaliteiten vroeg of laat van pas komen.

'S MANS STAMBOOM VERRAADT dat Etienne geen door-de-weekse levensweg zou gaan volgen. De kleine Beulens wordt in 1934 in Brugge geboren als zoon van een automecanicien die helemaal geen Beulens heet. Moeder is immers niet officieel gescheiden van d'r eerste man en Etienne is dan ook administratief verplicht de naam van die mens aan te nemen.

Vader was een motorenspecialist en tijdens de Tweede Wereldoorlog begon hij aan boord van een Blankenbergse vissersboot het zeegat in te trekken en deel te nemen aan de merkwaardige haringvangsten die toen schering en inslag waren. Tijdens de oorlog was dat met Jozef (Douttje of Zwientje) Vantorre, na de oorlog met Gust (Pijproker) Van Heetvelde en Marcel Lejeune.

### Aan boord

Etienne zal in de stappen van zijn vader treden. In 1948 haalt hij aan de Rijksvisserijschool van Heist zijn brevet aspirant-schipper en motorist 100 pk. In 1949 stapt hij voor het eerst als jonge

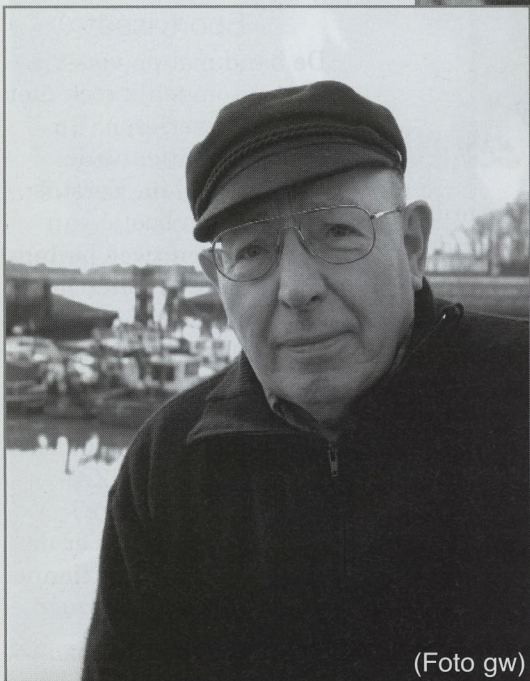
professioneel aan boord van een vissersvaartuig, een Nieuwpoortse garnalenvisser die in Zeebrugge komt markten.

En dan volgt een rijtje schepen, zoals dat steeds het geval is wanneer we oud vissers interviewen. Het monsterboek vermeldt de Z 211 Generaal Leman (150 Hp/112 kW) van Firmin Pauwaert. Aan boord treft hij schipper Cyriel (Van der Lubbe) Slabbinck, motorist Jozef De Vinck, Louis De Wael, Jef Janssens en Beestje Vandierendonck. Volgen de Z 540 Orion van Jan Beernaert, Z 777 Credo van Emiel (Van Gats) Dobbelaere, Z 504 Golfbreker van dezelfde reder. In 1951 vinden we hem al als motorist op de Z 751 Amanda van Gustaaf (Van Den Elzas) De Vinck en de Z 274 Maria van Louis (Kromme Maries) Vandierendonck en P. Van den Berghe. De rest van die bemanning op deze Z 274 bestaat uit allemaal Savels: René, Jozef (Krane) en Fernand.

De visserij evolueert sterk in die jaren en de motoren worden groter en groter. Etienne wil zijn kennis van



*Van links naar rechts: René Vantorre, Eugene Vlietinck en Etienne Beulens.*



(Foto gw)

de motortechniek aanscherpen en wil terug naar school.

#### Aan de wal

Vader stemt toe en neemt zijn plaats in aan boord. Maar de jonge Etienne is in het vuur van zijn leven. De school interesseert hem minder dan het vrouwelijk geslacht en in café Oud Heist laat hij zijn blik vallen op Erna, een van de twee jonge dochters die daar thuishoren. Erna en Etienne trouwen

in 1955. Aangezien er op dat ogenblik in de visserij niet veel geld te verdienen valt, kiest de jonge bruidegom voor een job aan de wal. Hij vindt werk in Heist, in de garage van Jozef De Strop (een toepasselijke naam voor een Gentenaar). In 1959 komt hij terecht bij een Lichterveldse importeur van landbouwmachines. Hij onderhoudt de tractoren en machines die zowat overal te velde ondergebracht zijn, wordt uitgenodigd door de



*Van links naar rechts:  
Gilbert Savels, Etienne  
Beulens en René Vantorre.*

buitenlandse fabrikanten om daar er plekke bijgeschoold te worden, is aanwezig op jaarbeurzen. Hij krijgt er het respect dat hij in de visserij nooit gekend heeft. Later gaat hij weer dichterbij huis werken en wordt zodoende dertien jaar actief in de autogarage van Gerard Coolman, waar hij naast auto's ook jachten afwerkt die door de garagehouder doorverkocht worden.

Broer Erik is inmiddels actief geworden in de antiekbranche en, aangetrokken door het gewin, komt ook Etienne langzaam in die wereld terecht. In 1965 helpt Etienne tijdens de weekends in broers verkoopzaal. Uiteraard is dit nog onvoldoende om van te kunnen leven en daarom blijft de mecanicien nog tien jaar werken in Garage De Grande in Sint-Andries Brugge. Intussen bouwt hij zijn antiekkennis op. Wat hij ook opbouwt is zijn verzameling mechanische muziekjes. Als hij 450 stuks verzameld heeft is het tijd om de verkoop te organiseren. Hij verlaat de autogara-

ges en gaat nu voluit de antiekwereld in.

### Antiek

Erna is niet alleen een goede assistente, zij is vooral een goed beheerder, waardoor de antiekzaak een hoge vlucht neemt. Zelf wordt Etienne een echte kenner. Hij heeft contacten in antiekbeurzen in Parijs, Londen en Brussel. Hij raadpleegt geschiedenisboeken en worstelt zich door gespecialiseerde Engelse literatuur.

Langzamerhand specialiseert hij zich in horloges met een super fijne mechanische werking. In de handen van onze all round mecaniciens worden het pareltjes uit de oude doos. Zo wordt hij zelf een veelgeziene deelnemer aan antiekbeurzen (tot negen per jaar). Een en ander breidde uit tot Etienne in Brugge twee winkels bevoorradde en thuis een eigen zaak. Maar niets blijft duren op dees' aard. De interesse voor antieke horloges neemt af en in 1994 houdt hij de handel voor gezien.

### Sportvisser

De band met de visserij gaat uiteindelijk toch niet helemaal verloren. In 1983 gaat Etienne de sportvisserij in. Eerst is dat met een bootje van zes meter en twee buitenboordmotoren, later met een groter schip. Groter, betekent meer verantwoordelijkheden en in 1994 wordt er, zoals het Vlamingen betaamd, een club gesticht: 'De Zeebrugse Sportvissers'. Edgard Van Hee is er de voorzitter van en Etienne Beulens is, zoals gezegd, de secretaris.

Z 504 Golfbreker. Schipper was Victor Klodde Vantorre, motorist Henri Cogge, matrozen Roger Bollevoet Bogaert, Jacky De Cock en Etienne Beulens.



Etienne Beulens in café De Werf dat zijn oudste dochter runt. (foto gw)

Wie de man wil horen vertellen over de wonderlijke wereld van de antieke horloges, z'n anekdote met de Amerikaanse Buick en over de vaargezellen uit vroegere tijden moet maar eens binnenwippen in De Werf waar Ingrid, Etiennes dochter, de dorstigen laaft. En zo is de cirkel weeral rond. Etienne die zijn echtgenote achter de tapkast heeft leren kennen, kijkt nu toe hoe zijn dochter in d'r moeders sporen stapt.

Interview:  
Juul De vocht

## “Dag der Zeelieden” en “Vissersshulde” in Oostende



De uitzonderlijke vroege tweede paasdag einde maart was naar jaarlijkse traditie de Dag der Zeelieden in Oostende. Vissersfamilies en –sympathisanten herdachten er ook nu weer de slachtoffers op zee. In de Sint-Petrus- en Pauluskerk werd een eucharistische eredienst gehouden. De vrijzinnige gemeenschap sloot zich voor de derde keer aan bij de herdenking met een eigen bezinning in het Vrij Laicerend Centrum De Geuzetorre, gevolgd door een kleine bloemenhulde aan het monumentje naast het Provinciaal Maritiem Instituut. (Zie foto onderaan). Dat monumentje werd kort na de inhuldiging van de Stedelijke Visserijschool John Bauwens in 1965 door de oudleerlingenbond opgericht ter nagedachtenis van de oudleerlingen-vissers die op zee omkwamen. Het monument stond er tot voor kort verkommerd bij en op initiatief van de Bond van de Oud-leerlingen en Vrienden van John Bauwens werd het gedenkteken onlangs nog vernieuwd.

Daarna volgde de gezamenlijke bloemenhulde aan het Nationaal Monument der Zeelieden op de Zeedijk (foto bovenaan) waar getroffen vissersfamilies hun slachtoffers op zee herdachten met een bloemenhulde waarbij tal van officiële instanties, organisaties, bedrijven en verenigingen zich aansloten.



## ABB Marine & Turbocharging

**Uw adres voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers**

U kunt ons 24 uur per dag, 365 dagen per jaar bereiken voor onderhoud, reparatie en verkoop van originele ABB-onderdelen. Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen.

Telefoonnummers:

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

**ABB Turbocharging**

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