

**NEKSLAG VOOR KUSTVISSERIJ**





De Z.28 Annie-B van rederij Deo Volente BVBA uit Nieuwmunster ligt in de aan de kaai bij Padmos Bruinisse. Het schip was op 29 april gezonken in de Oosterschelde na een aanvaring tegen een pijlerdam van de stormvloedkering. De rechtergiek bleef onder de brug hangen waar de kotter kapseisde en minuten later zonk. De drie bemanningsleden konden zich redden door op een brugpijler te klauteren. Uiteindelijk werd de Z.28 bij een sterke vloedstroom ondersteboven door een van de grootste doorlaatkanalen de Oosterschelde ingestuwd. Het vaartuig liep zoveel schade op dat het als totaal verloren moet beschouwd worden en wacht nu in de Deltahaven van Bruinisse zijn verder lot af.

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.Merete, 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

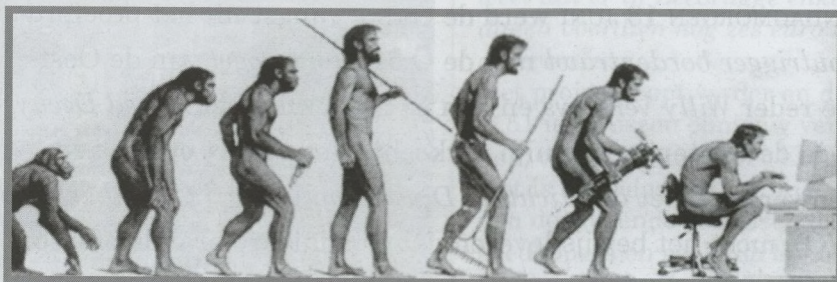
## Abonnementen!

\* 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

# NEE!



VORIGE MAAND RAPPORTEERDEN we over de stemintenties van de Nederlandse en de Franse vissers bij de volksraadplegingen over de Europese grondwet. Net zoals de meeste van hun landgenoten hebben de vissers er NEE geantwoord op de vraag of ze het een goeie grondwet vonden. Uiteraard hebben de vissers die grondwet (die een dik boek met moeilijke teksten is) niet gelezen, evenmin als de grote meerderheid van al de anderen die tegen de invoering ervan gestemd hebben.

Hun stem drukt dus iets anders uit. Het massale NEE drukt het toenemende wantrouwen uit dat onder de bevolking leeft. Het drukt uit dat we hoe langer hoe minder vertrouwen hebben in de weg die de elite ons voorhoudt als zijnde de goeie.

Welke weg is dat dan?

De economie, die draait op het maken van zoveel mogelijk winst, zit met een probleem. De toenemende schaarste aan grondstoffen (bv. dure olie, gequoteerde vis...) vreet aan die winst. Dus moet er aan de 'loonlast' geknabbeld worden om die winst weer 'in orde' te brengen. Dat is het alpha en het omega van de bedrijfsvoering. De grotere ondernemingen doen dat door te 'globaliseren'. Zij laten hun dure grondstoffen verwerken in bijvoorbeeld China. Kleinere ondernemingen kunnen die stap niet zetten en die zullen hier ter plekke blijven klagen & zagen tot wanneer de sociale zekerheid tot *peanuts* herleid is. Dat voor wat het ondernemende deel van de elite betreft.

Maar de elite bestaat niet alleen uit ondernemers. Omdat de winstgaring nooit ofte nimmer ter discussie mag staan moet de rest van de elite (uit politiek, journalistiek, ambtenarij, kerk...) hemel en aarde bewegen om ons te laten geloven dat de huidige ontwikkeling 'voor ons goed' is: pensioenregelingen worden afgebouwd om de pensioenen te redden, een autoritaire grondwet dient om de Unie te democratiseren, bedrijven sluiten om de werkgelegenheid te redden, asielzoekers worden teruggestuurd om ze van de mensensmokkelaars te redden, Stevaert haalt er de liefdadige kerk weer bij om de solidariteit te redden, *Leterme redt de kustvisserij door ze te liquideren (zie verder in dit blad)*... Het is, zo beweert de elite, allemaal 'voor ons goed'.

Wie niet tot de elite behoort staat erbij en kijkt ernaar. Wij zijn werkloos, want we zijn te duur! Helaas blijken ook de werkloosheidsuitkeringen te duur te zijn en moeten ook die afgebouwd worden. Uiteraard om ze te redden.

De vraag is vervolgens: wie gelooft dat nu eigenlijk allemaal nog? Er is een spreekwoord dat zegt: *je kunt al de mensen een tijdje bedriegen en sommigen kun je een heel leven bedriegen, maar je kunt niet alle mensen heel hun leven bedriegen*. Vandaar dat almaar meer mensen NEE gaan zeggen. Ze hechten niet langer geloof aan wat de elite hen voorspiegelt.

Dat NEE is dus positief en hoopvol. Het is het begin van een bewustzijn dat zich onder het volk verspreidt; een bewustzijn dat zich realiseert dat het de elite er minder om te doen is ons te redden, dan wel de winst. Langzaam dringt het tot de mensen door dat zij daarvoor als pasmunt gebruikt worden.

Dat is in elk geval de mening van...

*de man op de kaai*

## Eerste week boomkorvisserij met borden levert forse brandstofbesparing op

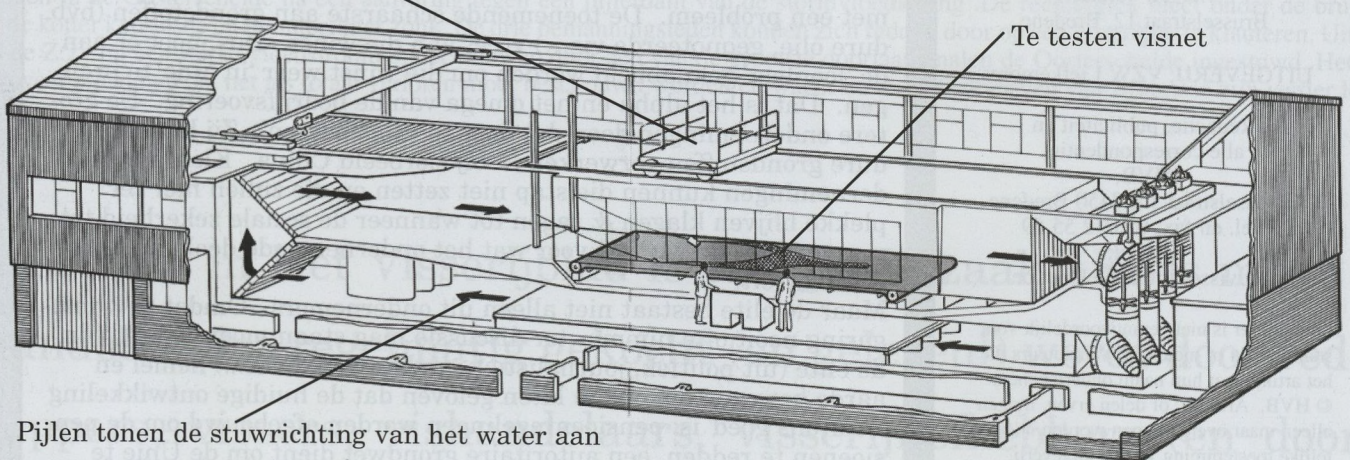
MAANDAGMORGEN 13 JUNI werd de eerste vangst uit het proefproject *outrigger bordentrawl* met de O.51 *Stormvogel* van de Oostendse reder *Willy Versluys* en zijn partner, schipper *Alfred Decuypere*, in de Oostendse vismijn verkocht. Het project opgezet in samenwerking met de *Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling* (SDVO), moet het bewijs leveren dat er haalbare brandstofbesparende visserijtechnieken mogelijk zijn. Het boomkorvaartuig viste in en rond de Kreeftenput met aan iedere giek twee scheerborden en een speciaal, door *Noël Dugardein* van de Vlaamse Visserij Coöperatie, ontwikkeld net. Na de eerste week lag de brandstofbesparing al beduidend hoger dan de metingen met verschillende borden in de flume tank in Hull (zie tekening en foto) lieten vermoeden.

AAN HET PROJECT gingen maanden voorbereiding vooraf en aanvankelijk zouden twee vaartuigen de outrigger bordentrawl met de financiële steun van de SDVO uitproberen. Omstandigheden hebben daar anders over beslist. Meteen werd nogmaals het bewijs geleverd dat maar weinig reders happig zijn voor dergelijke experimenten.

Echt nieuw is de techniek eigenlijk evenmin. Kust vissers die met het boomkornet vissen gebruiken al langer twee scheerborden en dat gebeurt echt niet alleen bij ons. Een ding moet (ook bij ons) dringend ingezien worden: de ver-

### Flume tank in Hull

Bovenaan kunnen de reacties van het net en de scheerborden gevolgd worden.



De vismethode werd uitgetest in een zgn. flumetank. Specialisten voeren in de tank uitgebreide testen uit voor de visserij, maar ook voor andere maritieme en militaire doeleinden. Het kapitaal van het centrum is een collectie van honderden minutieus nagemaakte netten en scheerborden. Al het proefmateriaal is vervaardigd door medewerkers van het centrum. De vervaardiging van schaalmodellen van ingewikkelde scheerborden heeft honderden manuren gevegd. Fabrikanten, wetenschappers en beroepsmensen uit de hele wereld komen naar Hull om materialen te testen.

# N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene*

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



Seafish in Hull was het eerste onderzoekscentrum dat over een flume tank kon beschikken. In een reusachtige watertank wordt het gedrag van op schaal vervaardigd vistuig onderzocht. In de tank met een lengte van 17 meter en een glazen wand van 11 meter stroomt 700 kubieke meter water wordt een natuurlijke stroming nagebootst. (foto gw)

mogens in de boomkorvisserij zijn dermate opgedreven waardoor vaartuigen met enorme trekkracht en evenredig brandstofverbruik nog nauwelijks rendabel kunnen vissen.

De outrigger bordentrawl brengt niet de oplossing voor de gròdste vaartuigen. Hun trekkracht is te groot en voor deze techniek is een lagere snelheid noodzakelijk. Best toepasselijk is de methode voor vaartuigen van 800 tot maximaal 1200 pk zoals de O.51 en een hele reeks boomkorvaartuigen met een gelijkaardig vermogen.

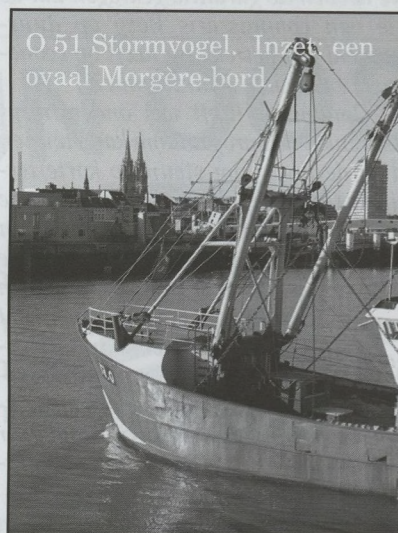
Voor de eerste proefweek werden vier ovale Morgère-borden aangebracht, een type trawl genoemd naar en vervaardigd door het gespecialiseerde bedrijf uit Saint-Malo. Niettegenstaande de proefreis werd aangevat met borden die niet werden uitgetest in de proeftank in Hull zijn de resultaten bevredigend te noemen.

*“Tijdens de visserij lag het brandstofverbruik de helft tot tweederden lager dan normaal. Vissend met het tij mee was de besparing pas echt spectaculair”*, vernam Willy Versluys van schipper Stefaan Decuypere die de econometer op de motor nauwlettend in de gaten liet houden. *“Het feit alleen al dat een 4.000 kg wegend steennet achterwege blijft heeft al een voordeel. Er is vooreerst minder trekkracht nodig, terwijl goed afgestelde borden het net mooi*

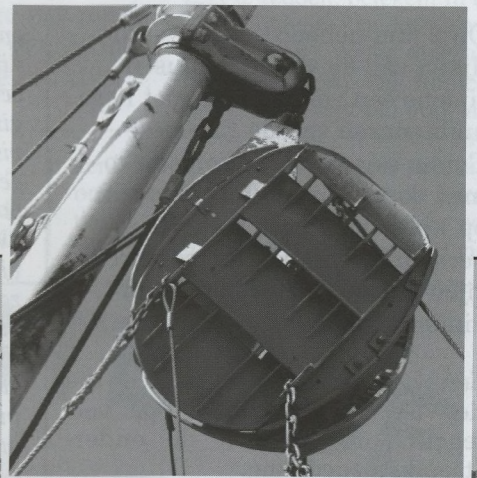
*openspreiden. Daarnaast treedt er minder slijtage van het vistuig op”*, zegt de Oostendse reder die wel ontgoocheld was over de opbrengst van de langoustines die ze in de Kreeftenput bijevisten. *“Voor*

*onze andere vis kregen we wel een normaal prijs. Drie euro per kilogram voor onze 1.500 kg Noorse kreeftjes is wel heel weinig als je weet dat er in Zeebrugge enkele dagen voordien nog zes euro werd gegeven.”*

Het project loopt verder en de O.51 is intussen opnieuw vertrokken, deze keer naar het Kanaal. Het is de bedoeling om bij een van de volgende zeereizen de wat goedkopere en gesloten Schotse Dunbar-borden uit te proberen. Intussen zullen ook de sensoren op het net geplaatst zijn. Deze laten een betere opvolging en bijsturing van de spreiding van het net toe. De O.51 krijgt 45 dagen om diverse combinaties van netten en borden proefondervindelijk te optimaliseren. (gw)



O 51 Stormvogel. Inzet: een ovaal Morgère-bord.



# CREVITS

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

Zeebruggeaan 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

Reder Benoit Beernaert over de hoge dieselprijzen op bladzijde 11 in dit blad



De deelnemers aan het onderhoud met leden van het kabinet van Europees Commissaris Joe Borg met de Belgische vertegenwoordigers Manu Desutter en Luc Corbisier.

Op 2 juni hebben verantwoordelijken van de visserij-industrie tijdens een vergadering met hoge ambtenaren van de Europese Commissie de verbintenis bevestigd dat zou worden onderzocht op welke manieren steun kan verleend worden aan visserijrederijen die zware nadelen ondervinden van de hoge olieprijs.

Een woordvoerder van de groep die de vissers van heel Europa vertegenwoordigt, deed de onderstaande mededeling:

"De Commissie deelt onze zorgen over de gevolgen van de aanhoudend hoge olieprijs. We zijn het erover eens dat er voor de komende tijd nog geen tekenen van een aanzienlijke olieprijsdaling kunnen worden waargenomen. Hierdoor staat het gevaar dat een hele waaier van visserijrederijen voor solventieproblemen komt te staan. Voorts waren we eensgezind van mening dat voor dit paneuropese probleem ook een paneuropese oplossing moet worden gevonden."

"De Commissie heeft zich bereid verklaard om de industrie te helpen om deze periode van hoge olieprijs te doorstaan. De vraag is hoe een ondersteuningspakket kan worden ontwikkeld dat in overeenstemming is met de verschillende regels op het vlak van overheidssteun en mededinging. In eerste instantie heeft de Commissie ermee ingestemd een gezamenlijke werkgroep

op te richten, die zou bestaan uit de directoraten van de Commissie die bevoegd zijn voor visserij en mededinging en de vertegenwoordigers van de visserij. Binnen de werkgroep wordt gezocht naar een overeenkomst over de te volgen weg."

"We hebben de garantie gekregen dat de visie van commissaris Borg op duurzaamheid ook betrekking heeft op economische en sociale duurzaamheid."

"De Commissie heeft wel onderstreept dat ze enkel een programma kan steunen indien de vraag om steun op korte termijn kadert in een langetermijnstrategie om tot een duurzame en energie-efficiënte vloot te komen. Niettemin menen wij te mogen hopen dat een pakket van steunmaatregelen op korte termijn kan worden ontwikkeld als eerste stap naar het plan op langere termijn."

"De nationale steunmaatregelen in Frankrijk, Spanje en Italië als model voor een Europees programma vormen één van de onderwerpen die ter sprake zullen komen. Tijdens de besprekingen zal de aandacht ook uitgaan naar het waarborgen van een gelijke behandeling van alle sectoren inzake het niveau van steunmiddelen die kunnen worden verstrekt zonder dat die bij de Commissie moeten worden aangemeld."

"We oefenen tevens druk uit opdat deze problematiek op de agenda van de Raad van Ministers van 20 juni a.s. wordt geplaatst, aangezien politieke steun van vitaal belang zal zijn om binnen redelijk afzienbare tijd een programma te kunnen opzetten." (meed.)

Het lobbywerk rendert: op 21 juni gaven de EU-ministers van landbouw en visserij groen licht voor het organiseren van steunmaatregelen. Zie verder in dit blad op pagina 15

## Grote boomkorvaartuigen n Vlaanderen

MOMENTEEL BESPREKEN OVERHEID en sectortop het ontwerpbesluit tot de instelling van een nieuwe visvergunning (1). De tekst van het kabinet Leterme blijkt bijzonder ingrijpend te zijn. Zo is het de bedoeling het maximaal toegelaten vermogen van een vissersvaartuig op te trekken tot 1.200 kW ofwel niet minder dan... 1.632 pk. (2)

1200 kW! Dat getal is merkwaardig omdat de sectortop weliswaar al vele jaren een nieuwe verhoging van het toegelaten motorvermogen eist, maar dat werd ons altijd voorgesteld als een verhoging tot maximaal 1.500 pk of 1.150 kW. Leterme legt daar nog eens meer dan 100 pk bovenop.

Merken we op dat er in de sector zelf ook altijd veel weerstand bestaan heeft tegen soortgelijke verhoging. Enerzijds zijn er reders die dergelijke maatregel onrechtvaardig vinden omdat het degenen bevoordeligt die nu al vele jaren zwaardere motoren draaien dan wettelijk toegelaten is. 'Niet alleen hebben deze sjoemelende reders intussen de zee danig verarmd met hun onwettelijk zwaar gemotoriseerde kotters. Nu wil het kabinet van Landbouw ze daar nog eens voor belonen ook. Door hun onwettige pk's nu wettelijk te maken zullen ze ook de daarbij horende quota in de wacht slepen. En weer gebeurt dat ten nadele van degenen die het spel serieus gespeeld hebben. Wat dit te maken heeft met "duurzaamheid" is mij een raadsel,' zo vertelt ons een reder die al jarenlang tegenstander is van deze piste. Ook de voorstanders van het behoud van een oorspronkelijke kustvisserij kanten zich al lang tegen dergelijke maatregel. Zij weten immers uit ondervinding dat de reders uit het grote vlootsegment het bijkomende vermogen uit de kustvisserij zullen weggopen, wat tot een kaalslag in dat vlootsegment zal leiden. Die vrees is terecht. Feit is dat een vorige verhoging (van 1.200 naar 1.300 pk, zie HVB 1999/VII/p.28) inderdaad al tot een drastische vermindering van het aantal kustvaartuigen geleid heeft.

### De kleintjes beschermen?

Nochtans beweert men op het kabinet Leterme dat het de bedoeling is het kleine vlootsegment te beschermen. Frans Coussemant van het kabinet wees in het Vlaams Visserijcomité daarbij zelfs uitdrukkelijk naar de beleidsnota van Leterme. (3) Het is inmiddels duidelijk geworden hoe de minister dat wil doen.

1.200 kW (1.632 pk!)

# ...n liquideert zijn kustvisserij

De methode mag op zijn minst merkwaardig genoemd worden.

## Het kleine vlootsegment

Om het kleine vlootsegment (vaartuigen van minder dan 300 pk) te beschermen deelt Leterme het in twee: een apart 'kustvissersegment' enerzijds en een 'klein vlootsegment' anderzijds. Enerzijds zullen de kustvisserers er dus voor kunnen kiezen 'kustvisser' te blijven. Die aparte 'kustvisserij' ontsnapt aan de kaalslag die de 1.200 kW-maatregel voor dat vlootsegment dreigt mee te brengen. Wie voor de 'kustvisserij' kiest zal immers in de daaropvolgende vijf jaar zijn visvergunning niet mogen verkopen. In ruil daarvoor mag de kustvisser van Leterme vrij van quota vissen.

Anderzijds kan hij ook kiezen om tot het niet-kustvissersegment te behoren (hij komt dan bij een klein vlootsegment

dan behoudt de visvergunning wel zijn marktwaarde. De bedoeling is duidelijk: reders die hun motorvermogen naar 1.200 kW willen optrekken kunnen daarvoor wel licenties kopen in het kleine vlootsegment, maar niet in de beschermde kustvisserij. Op papier heeft het kabinet de kustvisserij gered, tegelijk kan de sectortop op zoek gaan naar bijkomend vermogen en de authentieke kustvisserij... die luidt zijn zwanenzang in.

## Kustvisserij redden door ze te liquideren

Wat op papier die kustvisserij zegt te redden, betekent in de werkelijkheid het definitieve einde ervan. Welke reder uit de kustvisserij zal immers gek genoeg zijn om voor dat 'kustvissersegment' te kiezen? Waarom zou iemand spontaan zijn onderneming op de markt van de licenties waardeloos maken? Het is een vraag waarop wijzelf geen enkel zinnig

## Waarom de 1.300-pk grens doorbroken wordt

Op een vergadering van het Vlaams Visserijcomité (26 januari) legde reder Bart Schiltz uit waarom een verhoging van het maximaal toegelaten motorvermogen in de Belgische visserij nodig is.

Er is een overaanbod aan visvergunningen op de markt waardoor de prijs per kW onder een niet aanvaardbaar niveau komt te liggen; de Vlaamse rederijen hebben evenwel onvoldoende middelen om de koopbare licenties in hun geheel op te kopen; verhoging van motorvermogen zal de rendabiliteit van de rederij ten goede komen; verhoging van motorvermogen maakt de discussie bij een ander quota-beheerssysteem gemakkelijker.

Bovenop de verhoging moet een tolerantie van maximaal 20% worden toegestaan voor de afstelling van de motor omdat er anders een te hoge CO2-productie zou zijn, aldus reder Schiltz.

van vaartuigen tot 300 pk, maximaal 24 meter lang en maximaal 98 GT). In dat geval krijgt hij quota opgelegd, maar

# VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport  
Scheepstransport  
Spoortransport  
Luchttransport



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

# YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

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

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

antwoord kunnen bedenken. Leterme daarentegen meent dat die kustvisserers daarvoor iets in ruil krijgen, dat ze dan 'on-gequoteerd' mogen vissen.

### Duurzaam... liquideren

Dat de sectortop hem niet uitgelegd heeft dat dit vandaag feitelijk ook al het geval is, valt te begrijpen, want daar speelt het eigenbelang. En dat eigenbelang zegt dat alles goed is om aan die pk's uit de kustvisserij te komen. Dat de Dienst voor de Zeevisserij dat blijkbaar evenmin gedaan heeft, roept bij ons meer vragen op. Aan ons dus de taak om (de naar verluidd erg luisterbereide) Leterme uit te leggen hoe de kustvisserij er in het echt uitziet. Dat is blijkbaar niet hetzelfde als wat men hem daarover verteld heeft. Hoe zit het daar met de quota? De kustvisserij haalt (gezien de zwakke trekkracht van de motoren, het binnenblijven bij zwaar weer, de beperking van de actieradius) nòdit de haar toegestane quota op. Voor de kustvisserers is er dus geen verschil tussen gequoteerd en ongequoteerd vissen. En dan is de vraag opnieuw: *wie is zo gek om het zogenaamde 'voordeel' van Leterme te kiezen, wetende dat de licentie van het schip tegelijk voor vijf jaar waardeloos wordt.* Aangezien er geen enkele verstandige reder zal aansluiten bij het 'kustvissersegment' zal er na het in voege treden van de nieuwe *visvergunning-strekking-Leterme* géén kustvisserij meer bestaan. Indien dit ontwerp niet tegengehouden wordt zal de minister van duurzaamheid de kustvisserij vreemd genoeg op duurzame manier geliquideerd hebben.

Dat is wat de sectortop al vele jaren probeert te bereiken. Eindelijk is de miserie met die opstandige tak van de visserij van de baan, zo luidt het daar. Eindelijk wordt de kustvisserij geliquideerd, zo juichen nu al sommige reders uit het grote vlootsegment. Op de Rederscentrale komen ze intussen woorden te kort om de goeie samenwerking met Leterme te beklemtonen. En overall elders neemt de verzuring toe. (fv)

(1) Besluit van de Vlaamse regering tot de instelling van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden.  
 (2) 1 pk = 0,7457 kW / 1 kW = 1,36 pk  
 (3) Verslag van de vergadering van het Vlaams Visserijcomité d.d. 26 januari, p.4.

## Schots vaartuig met levende kreeften in Oostende



Onverwacht en door-gaans laattijdig aangekondigd duikt de Schotse kreeften- en krabbenvisser John Collinson op in Oostende. Voor het eerst in 1989 met de SY.86 *Diane*. Nu met de BA815 *Flourish*, een vaartuig van amper 16 meter dat 35 jaar geleden gebouwd werd en geregistreerd is in Ballantrae (naby Ayr, Schotland). Deze keer bracht hij 200 kilogram levende blauwe kreeften mee en evenveel krabben. De schaaldieren werden gevangen voor de Engelse kust. Voor de prijs die ze hier krijgen vindt de schipper het de moeite om de oversteek te maken.

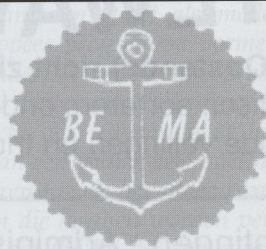
Meerprijs voor "laatste trek" ontoereikend

### Delhaize vragende partij voor meer Ostend First Quality

AG VISMIJN OOSTENDE en groot-distributeur Delhaize hebben een jaar geleden een samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor de levering van drie tongsorteringen en één schol-

sortering die onder het label *Ostend First Quality (OFQ)* vanaf 22 juni in de rekken van Delhaize zou aangeboden worden. Met zeven reders die vis van de laatste trek (maximaal 24 uur jong) afzonderlijk zouden behandelen werd een voorafname-akkoord afgesloten. Delhaize toonde zich bereid voor die sorteringen vijf procent boven de gemiddelde marktprijs te betalen. Een jaar na de voorstelling is duidelijk dat het project te hoog gegrepen was. De distributeur was bereid op jaarbasis 270 ton tong en 120 ton pladijs aan te kopen in Oostende. Nu blijkt dat die hoeveelheid in de vereiste kwaliteit en versheidsgraad niet voor handen is. "We hebben ons geëngageerd om een meerprijs te betalen voor de hoogste kwaliteit, maar spijtig genoeg kan de markt aan onze

**BEMA**  
doet het!



**Alle industriële en scheepsherstellingen-  
mechaniek en plaatwerk.**

**H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.**

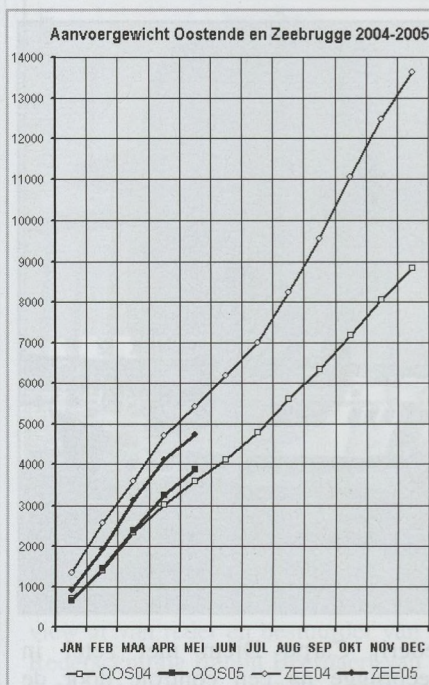
**tel./fax: 059 / 33 22 15.**

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

## Oostende steekt Zeebrugge naar de kroon

vraag niet voldoen”, zegt Guy Denon, aankoper van verse vis bij Delhaize. “Oostende kon tot nu toe amper aan vijf procent van onze vraag voldoen. Dat is veel te weinig om onze campagne te voeren. Daarom ligt de vis nu zonder het label Ostend First Quality in de rekken”, regaeert de grootaankoper die bevestigt dat de vraag naar verse vis blijft groeien. Om de consument te bedienen is Delhaize genoodzaakt om zich ook in Zeebrugge, Nederland en Frankrijk te bevoorraden. Ook de aanvoerders moesten een extra inspanning leveren om de OFQ-vis in optimale conditie aan te voeren en te rangschikken met de stripzijde naar beneden in kistjes van 20 kilogram. En dan moest het aanbod ook nog door de strenge KIM-keuring (Kwaliteits Index Methode) geraken, wat niet altijd het geval was, waardoor enkele aanvoerders snel afhaakten.

“We hebben inderdaad een probleem met de beperkte aanvoerhoeveelheid van dagverse tong en schol”, geeft commercieel manager Jan Van Eenoo van het Oostendse vismijnbedrijf toe. “Delhaize blijft echter koper van Ostend First Quality, maar spijtig genoeg kunnen wij hun vraag niet volgen omdat de aanvoer ontoereikend is. Anderzijds rekenden de reders ook op een beter prijsniveau en dat was er niet altijd bij. De hoeveelheid tong en schol die als OFQ de veiling verlaat ligt beneden onze verwachtingen, maar we laten het kwaliteitslabel niet vallen. In de komende weken wordt de aanpak herbekeken en gaan we na hoe we het potentieel van onze kwaliteitsvis kunnen opwaarderen.” (gw)



De titel is niet origineel. In de commotie tussen Zeebrugge en Oostende vielen overigens al straffere uitspraken te rapen. De feiten blijven echter de feiten en tot het tegendeel zich voordoet wordt in Zeebrugge nog steeds veel meer vis geveild dan in Oostende. Daar tegenover staat dat als de huidige trend zich doorzet de leiderspositie van Oostende eraan staat te komen.

We hebben vorige maand de aanvoer en besommingscijfers januari-april per haven gepubliceerd. Ze slaan enkel op de aanvoer onder Belgische vlag en ze tonen aan dat de ZV nog steeds beduidend meer vis over de vloer krijgt dan Oostende: Zeebrugge 3.998 ton (goed voor een omzet 17,53 milj. euro), Oostende 2.812 ton (omzet 11,55 milj. euro)

Tel bij deze cijfers de aanvoer van buitenlandse vaartuigen en de ingevoerde vis en de verschillen worden nog kleiner. In Oostende werd in het eerste kwartaal al meer dan duizend ton andere vis geveild tegenover slechts 127 ton in Zeebrugge. Hierdoor stond de gecumuleerde aanvoer voor het eerste kwartaal op 3.262 ton (in de periode jan-mei wordt dat 3.878 ton) in Oostende, tegenover 4.125 ton. (in jan-mei:

4.739 ton) in Zeebrugge.

Het verschil is eind mei nog wat kleiner geworden omdat er die maand voor het eerst méér visserijproducten geveild werden in Oostende (616 ton) dan bij de ZV (614 ton). Sinds begin dit jaar is het marktaandeel van Oostende van 41,6 procent zodoende toegenomen tot 45 procent eind mei. De ZV haalde in januari een marktaandeel van 58,4 procent en heeft eind mei nog 55 procent. Het blijft dus afwachten wat de volgende maanden brengen. In juni hebben zich opnieuw enkele vaartuigen in Oostende gemeld die traditioneel in Zeebrugge verkopen. Daarnaast gaat het met de invoer van IJslandse vis in stijgende lijn. Met die commerciële activiteiten kript Oostende zijn omzet ook voortdurend op.

Bijgaande grafiek toont een vergelijking van de gecumuleerde aanvoer vorig jaar in Zeebrugge en Oostende en de situatie van de eerste maanden dit jaar. Het is duidelijk dat de omzet naar elkaar toegroeit. Afwachten dus of en wanneer de lijnen elkaar kruisen. Met andere woorden, komt er een dag dat Oostende meer vis binnenkrijgt dan Zeebrugge? (gw)

### Visserij Coöperatie wil ATS-gebouw aankopen

De Vlaamse Visserij Coöperatie heeft een voorlopige verkoopsovereenkomst getekend voor het bedrijfsgebouw van ATS Zeekust aan de H. Baelskaai 47. Het gebouw staat al enkele jaren leeg. Er is nog enige onzekerheid omdat de Stad Oostende kan terugvallen op een voorkooprecht. Het bedrijfsgebouw staat op geprivatiseerde grond met een oppervlakte van 2.262 vierkante meter die voor de helft bebouwd is. Volgens het BPA is dit een zone voor visserijgebonden bedrijven.

## SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE  
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73  
E-mail: info@shipyard-lowyck.com  
Website: http://www.shipyard-lowyck.com

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

## Z.284 zeven weken vastgehouden in Cherbourg



HET BELGISCH-NEDERLANDSE boomkorvaartuig Z.284 Antonia Martruida is na 48 dagen gedwongen verblijf aan de kaai in Cherbourg vrijgegeven. Weliswaar na het betalen van een borgsom van 25.000 euro en bovenop 10.000 euro borgtocht voor de schipper die verloren gaat als de gezagvoerder niet voor de rechtbank verschijnt.

Op 14 april werd de Z.284 Antonia Martruida (ex-Z.284 Vicky) van de

rederij Carpe Diem met zetel in Zeebrugge na een controle door de Affaires Maritimes veertig mijl buiten de Franse kust opgeleid naar de haven Cherbourg. Aan boord ontstond een heftige discussie tussen de Urker schipper Wim de Boer en de inspecteurs over de meting van de maaswijdte van de nieuwe netten. Daarop werd het vaartuig naar Cherbourg afgeleid op beschuldiging van diverse overtredin-

gen. De autoriteiten legden beslag op het vistuig en 4,2 ton vis werd verbeurd verklaard. Vier dagen later bracht de weekvangst op de veiling 10.357 euro voor de Franse staatskas op. De schipper verscheen voor de rechter waar hij alle beschuldigingen ontkende. Toch vorderde de rechtbank van Cherbourg een borgsom van 45.000 euro, maar reder Jan de Boer, broer van de schipper, weigerde het bedrag te betalen. Na een hermeting van de netmaaswijdte die gunstig uitviel voor de schipper zette de advocaat van de rederij de procedure voor opheffing van het beslag in, maar de rechtbank heeft het verzoekschrift verworpen. Begin juni bracht de rechtbank de borgsom op 25.000 euro en 10.000 euro voor de schipper. Na het overmaken van het bedrag kon de Z.284 dinsdag 7 juni weer uitvaren.

In afwachting van het proces heeft de rederij alvast beroep aangetekend tegen de uitspraak.

De Z.284 Vicky werd in 1982 op de scheepswerf IdP in Oostende gebouwd voor de Rederij Fox van Willy Paeye uit Heist. Met 35 meter lengte, 260 bruto-ton (nu 281 bt) en een motor van 1.448 pk (1.065 kW) was het toen het krachtigste vaartuig van de boomkorvloot. Het was tevens het eerste vissersvaartuig dat de werf, gespecialiseerd in de bouw van werk- en reddingsboten, afleverde. Vijf jaar geleden kwam de

- \* 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.**



Z.284 in handen van de familie De Boer uit Urk, wat grote commotie bij de bemanning teweeg bracht. Begin dit jaar onderging het vaartuig een verbouwing in Polen, vervanging van de twaalf jaar oude ABC-motor door een SW-diesel en aanpassingswerkzaamheden in Harlingen en Zeebrugge om einde maart opnieuw in de vaart te komen. Twee weken later volgde de confrontatie met de Franse autoriteiten waardoor het vaartuig zeven weken aan de ketting bleef liggen. (gw)

### Failissement

NOVACURA BVBA, Astridlaan 19, 8620 Nieuwpoort, rederij, ex-eigenaar N.34 Northern Sky (vorig jaar verkocht in Wexford, Ierland en ingeschreven als WD.34). Failliet verklaard op 23 juni 2005.

### Schol vis van het seizoen in Nieuwpoort

De vzw Promovis heeft een nieuwe brochure voorgesteld en tevens schol tot vis van het seizoen uitgeroepen. De brochure is verkrijgbaar in de vismijn. Voorzitter Romeo Rau doet ook een oproep naar de horecasector om meer samen te werken met de promotie van de dagverse Nieuwpoortse vis.

## Eén op vijf rederijen op het randje van het faillissement?

Benoit Beernaert



TER GELEGENHEID VAN het "Vistival", vorige maand in Heist, nam een medewerkster van De Standaard een interview af van reder en bestuurder van de Rederscentrale Benoit Beernaert van de Z.576 *Mare Nostrum* (38 m., 883 kW), een groot boomkorvaartuig dat in juli 1999 in de vaart werd gebracht. Op de voor de hand liggende vraag met welke problemen de sector te kampen heeft antwoordde de Heistenaar: "Het alle-

grootste probleem van de visserij zijn de hoge onkosten tegenover de dalende inkomsten. In vijf jaar tijd zijn de brandstofprijzen verdubbeld. Nu betalen we ongeveer 0,36 euro per liter, terwijl dat begin jaren negentig maar 0,12 euro per liter was. Talloze maatregelen en quota beletten ons om deze meerkosten door te rekenen in onze vangst. Elk jaar opnieuw moeten we inbinden en minder vangen. In totaal wordt zeventig procent minder gevestig. Iemand die tien jaar geleden zware investeringen deed, heeft het nu erg moeilijk om de eindjes aan mekaar te knopen. Van de 120 actieve vissersschepen staat een vijfde aan de rand van het faillissement. Ik zeg niet dat het vroeger beter was. In de jaren zestig steeg door de industrialisatie het aantal schepen enorm, waardoor bepaalde wateren overbevist werden. Limieten moesten er komen. Maar nu hebben we nood aan ademruimte. De quota zijn te strak waardoor we amper uit de kosten geraken", aldus Benoit Beernaert die verder pleit voor een oplossing op Europees niveau.

Staatssteun is op komst. Zie pagina 15

# Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

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



## ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,

fax: (+31) 117 382 303

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

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

## 100 Cowboy Henk-beeldjes aangespoeld op strand



Het imago van Oostende krijgt een flink steuntje van Herr Seele en zijn geesteskind Cowboy Henk. De stad werd niet alleen overspoeld met dertig panelen voor de Cowboy Henk-route maar er waren ook honderd exclusieve beeldjes van de stripfiguur onder het zand geraakt op het Oostendse strand. De gelukkige vindsters mochten het beeldje laten signeren door de meester. De zoektocht gaf meteen ook het startsignaal voor de *Cowboy Henk wandel- en fietsroute* die door het centrum, de haven en het Visserijdok loopt en een tentoonstelling over het geslacht Herr Seele.

### Zeebrugse garnalen welkom in Oostende

Schepen Yves Miroir, tevens voorzitter van AG Vismijn Oostende, liet zich onlangs ontvallen dat een Zeebrugse garnalvisser aanbod om wekelijks 2.000 kg garnalen in Oostende te verkopen. Als het zover komt zal het aanbod niet afgewezen worden, niettegenstaande Miroir eerder dit jaar al een rel veroorzaakte door de Zeebrugse garnaal als minderwaardig te omschrijven. Het is niet duidelijk of het om een van de laatste Zeebrugse dagvisser gaat of over een Nederlands vlagschip dat telkens gedurende vijf volle dagen op garnalen jaagt. Een snelle jongen rekende al uit dat 2.000 kg per week meer dan

100.000 kg betekent, waardoor de jaar-aanvoer van garnaal in Oostende (114.000 kg vorig jaar) zou verdubbelen.

Dat is een verkeerde redenering natuurlijk. De beste garnaalmaanden komen er wel aan (augustus tot oktober), maar tijdens de andere maanden zijn de vangsten gering en jagen de kustvisser meer op platvis. De beste garnalvisser in Zeebrugge, de Z.582 *Assanat*, zorgde vorig jaar voor "slechts" 33.783 kg garnaal.

Meer garnaal zou in Oostende natuurlijk welkom zijn omdat er vraag is uit Frankrijk. Precies om die reden werd vorig jaar een poging ondernomen om ook een zaterdagmarkt voor garnaal te organiseren, maar bij gebrek aan aan-

## 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

*'Bij de 120 Belgische reders staat het zeewater werkelijk tot boven de lippen. De openstaande facturen van de brandstof lopen van 10.000 tot 50.000 euro op.'*

Yvan Naesen in  
Het Nieuwsblad, 4 mei

*'Vorig jaar was de garnaal aan de kust bijna even schaars als kaviaar.'*

Sportvisser Ludovic Sondervorst in  
Het Nieuwsblad, 21 mei

*'Beter onderwijs is de enige manier waarop Vlaanderen en West-Europa zich kunnen onderscheiden van de rest van de wereld.'*

Hugo Vandamme in De Tijd

*'Om de nood aan (varend personeel) te demonstreren haalt hij het voorbeeld aan van baggermaatschappij De Nul. "Ze bouwen nieuwe schepen en hebben plaats voor 400 mensen, maar die zijn niet te vinden in Vlaanderen", luidt het. (...) Jan Denys van het Provinciaal Maritiem Onderwijs telt 110 leerlingen in zijn school. Hij bevestigt de grote vraag naar personeel, vooral in de bagger- en de sleepvaart.'*

Het Laatste Nieuws, 27 mei

*'Volgens de CD&V heeft Heist de beste troeven in handen om de (visserij)school te herbergen. (...) Volgens het Brugs gemeenteraadslid Jean-Marie De Plancke (VLD) is het onbegrijpelijk dat de provincie geen belangstelling heeft voor de visserij-school in Heist.'*

Brugs Handelsblad, 27 mei

*'De VLD van Nieuwpoort wil dat de taksten op de aan- en verkoop van vis in de vismijn worden afgeschaft.'*

Het Laatste Nieuws, 23 mei

*'Het stadsbestuur (van Oostende) laat twee Nederlandse rederijen en de Vislossersbond Van Waes dagvaarden omwille van onbetaalde facturen voor dok- en sluisrechten.'*

Het Laatste Nieuws, 5 mei

*'Waarom druk je harder op de toetsen van de afstandsbediening als de batterijen plat zijn?'*

Een vissersvrouw tot haar echtgenoot

*'De commerciële teelt van tonijn in het gebied van de Middellandse zee dreigt funeste gevolgen te hebben voor het milieu. De tonijnen worden gevoed met kleine visjes uit wateren voor de westkust van Afrika. De uitheemse vissen zouden vreemde ziektes naar de Middellandse Zee kunnen brengen (...)'*

WWF in De Morgen, 10 mei

voer heeft het initiatief niet lang stand gehouden.

**EKKLO**

**Jerome Cretel stopt ermee**  
Bedrijfleider Jerome Cretel, stichter van Cretel Machinefabriek NV uit Eeklo, ging eind mei met pensioen. De producent van de bekende visonthuidingsmachines, vleesmachines en inox-maatwerk voor verwerkingsbedrijven heeft zijn bedrijf overgelaten aan een investeringsmaatschappij.

**OOSTDUINKERKE**

**Visserijfolkoreavonden**  
Tijdens de zomermaanden juli en augustus is het binnenplein van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke elke vrijdagavond het decor voor de wekelijkse visserijfolkoreavond. De animatie start telkens om 19 uur en de toegang is kosteloos. Op vrijdag 8 juli staat het "Festival van het volkslied aan zee" op het programma.

**STELLENDAM**

**Nieuw bouworder voor Nederlands vaartuig**  
Damen-dochter Maaskant Shipyard uit Stellendam heeft de bouwopdracht voor een nieuw Nederlands vissersvaartuig binnengehaald. Het gaat om een nieuwe GO.22 van 41 m. voor de rederij Lokker uit Goedereede. Het casco wordt gebouwd op de scheepswerf Christ in Gdansk en moet tegen het einde van het jaar klaar zijn. Eerder dit jaar sloot scheepswerf Hoekman Shipbuilding uit Urk ook al een bouwcontract af voor een nieuwe KW.145 van 41,25 meter. Ook dat casco wordt in Polen gebouwd.

**IJMUIDEN**

**Jaczon overgenomen door Cornelis Vrolijk**  
Cornelis Vrolijk Holding BV uit IJmuiden heeft een overname-akkoord bereikt met de familie Van der Zwan, oprichters van Jaczon BV uit Scheveningen. De bekende trawlerrederijen exploiteren meerdere fabrieksschepen en bedrijven. Samen realiseren ze een omzet van 250 miljoen euro en hebben ze wereldwijd 3.500 mensen in dienst. Cornelis Vrolijk heeft een vloot van zeven diepvriestrawlers die op haring, makreel en horsmakreel vissen, exploiteert vrieshuizen in IJmuiden en runt een exporthandel in bevroren vis. Het bedrijf heeft participaties in heel wat diepvriestrawlers in Nigeria, een garnalenkwekerij in Mexico en verwerkingfabrieken in Roemenië en China. Jaczon bezit acht diepvriestrawlers die in Europese en West-Afrikaanse wateren actief zijn.

**NOORDZEE**

**Meer luchtcontroles op lozing in zee**  
De Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) zal meer controles vanuit de lucht uitvoeren naar illegale lozingen voor onze kust. De 250 uur per jaar worden vanaf augustus opgevoerd met twee verkenningsvliegtuigen die overgekocht werden door het Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (waarvan BMM een afdeling is) van het leger. Er is wel een akkoord dat militaire piloten de toestellen blijven besturen.

**OOSTENDE**

**Stad dagvaardt wanbetalers**  
De Oostendse gemeenteraad heeft het schepencollege gemachtigd een gerechtelijke procedure in te stellen tegen een Belgische en een Nederlandse rederij en een exploitant in de vismijn die intussen failliet is. Het gaat om 50.000 euro achterstallige sluis- en dokrechten uit de periode van voor de oprichting van AG Vismijn Oostende. Het dispuut met de Oostendse rederij zou intussen bijgelegd zijn.

**ICES**

**Biologen adviseren nu al lagere haring-TAC**  
Als gevolg van de zwakke broedjaren adviseren de ICES-biologen nu reeds om de toegelaten haringvangst volgend jaar te verminderen. Nochtans kende de haringstand in de Noordzee de afgelopen jaren een gunstige ontwikkeling en bereikte opnieuw het hoge niveau van de jaren zestig. Verwacht wordt dat de TAC met vijftien procent omlaag gaat. Meer is niet mogelijk omdat een afspraak met Noorwegen geen grotere schommelingen toegelaten zijn. De adviezen voor tong, schol, Noordzeekabeljauw, makreel en wijting worden pas in oktober verstrekt. De uiteindelijke beslissing valt pas op de Europese Visserijraad in december.

**OVERAL**

**VVC verzorgt personeelspendel naar buitenlandse havens**  
Na een aanbesteding heeft het Zeevissersfonds het transport van bemanningen naar buitenlandse aanleghavens toegewezen aan de Vlaamse Visserij Coöperatie. Alle rederijen kunnen gratis beroep doen op die service die bekostigd wordt uit het Zeevissersfonds op voorwaarde dat ze aan hun financiële verplichtingen tegenover het fonds hebben voldaan. Ondertussen zijn de eerste transporten naar La Pallice, de vissershaven van La Rochelle, al gebeurd. Vaartuigen die in de Golf van Biscaje vissen komen naar La Pallice om hun vangst op transport te zetten

naar Oostende of Zeebrugge en hun bemanningen af te lossen. De heen- en terugreis wordt gecoördineerd vanuit de VVC in Zeebrugge.

**FRANKRIJK**

**Yves Miroir bezoekt La Rochelle en La Pallice**  
Twee weken geleden ging schepen en voorzitter van AG Vismijn Oostende samen met het hoofd van de dienst urbanisatie, een kijkje nemen in de vissershaven van La Pallice en het aquarium van La Rochelle. Hij liet zich voorlichten over de gang van zaken in de vismijn. De aanvoer gebeurt er door Franse en Spaanse vaartuigen, maar is het voorbije jaar teruggevallen van 5.000 ton tot minder dan 4.000 ton, ondermeer omdat de grote schepen er wegblijven en in Spanje gaan markten. In het prachtige aquarium van La Rochelle, gebouwd op de plaats van de vroegere vismijn, ging hij ideeën opdoen voor het geplande Noordzee-aquarium in Oostende. Het aquarium kreeg vorig jaar 800.000 bezoekers over de vloer en mikt dit jaar op één miljoen belangstellenden. De autoriteiten die hem begeleidden beloofden een tegenbezoek te brengen aan Oostende.

**Activiteitenkalender voor vissers**

- JULI**
- 1 Tentoonstelling "Molens in de Zwinstreek", Museum Sincfala, Heist (tot 13 nov.)
  - 2 Visserijdag in Arnemuiden
  - 3 Zeewijding en botenparade Oostende (10 u. 30)
  - 8 Festival van het volkslied aan zee, binnenplein Visserijmuseum Oostduinkerke (19 u.)
  - 9-10 Defensiedagen, Marinebasis, Zeebrugge
  - 10 Zeewijding Blankenberge
  - 14-16 Visserijdagen in Bruinisse
  - 16 Vlaggetjesdag in Den Helder
- AUGUSTUS**
- 13-14 Visserijfeest Breskens
  - 15 Visserijfeest Vismijnwijk Zeebrugge (vanaf 13 u.)
  - 15 Zeewijding Heist
  - 20 Mosseldag in Yerseke (Ned)
  - 22-27 Visserijdagen in Harlingen
  - 25-27 Havendagen in Zierikzee
  - 26-30 Flora- en Visserijdagen in den Oever
  - 27-28 Havenfestival IJmuiden (Ned)
  - 28 Vlaamse Garnaaldag
  - 28 Garnaalpelwedstrijd Oostende

**Okkasie!**  
Allerhande winchen, groot en klein met hadn of motor, Een of twee trommels. Ex-army van 1 tot 20 ton. Dertig stuks.  
050 31 45 54

## Willy Versluys krijgt gulden sporen

Op 11 juli krijgt reder Willy Versluys in Oostende de Orde van de Gulden Sporen overhandigd. Deze wordt daar sinds 1986 elk jaar toegekend 'aan een persoon uit Oostende en omstreken, die bijgedragen heeft tot de uitstraling van de Vlaamse cultuur, binnen of over de grenzen heen, door zijn of haar inzet op artistiek, sportief of wetenschappelijk gebied...'

Versluys wordt door het organiserende comité omschreven als 'onherroepelijk verbonden met de Amandine, de Oostendse visserijfeesten en de Vlaamse visserij in de ruimste zin.' Het comité vermeldt verder dat Versluys actief is in de Vlaamse Visserijcoöperatie, de heemkring Ter Cuere, Maritime Site Oostende, Horizon Educatief, 51-Club en Ostend Sailing Vessels. Dat er nog veel van Versluys verwacht mag blijken uit de slotzin die luidt: 'Deze zeer dynamische en nog relatief jonge man heeft beslist nog heel wat in zijn mars.'

Onder de vorige laureaten van de Orde van de Gulden Sporen treffen we o.a. de namen aan van Roland Desnerck, Aimée Thonon, Jan Olsen, Roland Laridon en Marc Vanhecke.

## Flor Vandekerckhove krijgt schrijfpdracht

Op een persconferentie maakte het schepencollege van Bredene bekend dat het aan Flor Vandekerckhove opdracht gegeven heeft een roman te schrijven. De plot moet zich in Bredene situeren. Bovendien behoort het tot de opdracht dat het boek een band creëert met het Staf Versluyscentrum dat in november in die kustgemeente geopend wordt. De roman die *De Poldergeesten van Bredene* zal heten wordt een thriller en zal tegelijk met de opening van dat congressencentrum beschikbaar zijn. Het boek dat 128 bladzijden telt zal door het gemeentebestuur verkocht worden aan de democratische prijs van 9 euro.

Sinds Vandekerckhove in 1988 de redactie van HVB op zich nam werkt hij ook aan een literair oeuvre waarin de invloed van de visserij duidelijk voelbaar is. Het meest recente werk van Vandekerckhove dateert van 2003. Toen werd zijn toneelstuk 'Allo Auto' met veel succes opgevoerd tijdens het bekende Oostendse festival 'Theater aan Zee'.

## Juul De Vocht krijgt reisreportage

Plaatsgebrek noopt ons ertoe de reisreportage uit te stellen die Juul De Vocht, ere-directeur van de Heistse visserij-school, jaarlijks in dit blad pleegt. Ook nu weer is hij het gebergte ingetrokken en slaagt hij erin een stuk in HVB te publiceren waarin de woorden vis, schip en veiling niet eenmaal voorkomen. Volgende maand in dit blad.

Kwekers leefden in grootste onzekerheid

## Mosselseizoen kan ieder moment starten



De Zeeuwse mosselkwekers staan klaar om te oogsten. Op de foto de bedrijfsleiders Marinus Padmos, Peter Soetewij, Peter Praet, Eddy Barbé, Johnny Dhooge, Gert de Keijser, Wout van den Berg, Wim Schot en Jos van Damme.

TOT VORIGE WEEK vrijdag leefden de tachtig mosselkwekers, verenigd in de Coöperatieve Producentenorganisatie Mosselcultuur, in de grootste onzekerheid over de toekomst van hun bedrijf. De Waddenzee, het voornaamste kweekgebied voor mosselen is door de Europese Habitat-richtlijn een beschermd natuurgebied waar voor alle activiteiten vergunningen nodig zijn. Enkele maanden geleden leidde de toepassing van de milieuwetgeving al tot een volledig verbod op kokkelvisserij in het gebied. De laatste jaren is ook de bewegingsvrijheid van de mosselkwekers steeds meer aan banden gelegd. De kwekers krijgen het steeds moeilijker om hun mosselzaad op te vissen dat voor honderd procent in het Waddengebied gevonden wordt. De grote vraag was tot vorige week of er dit najaar nog mosselzaadvissersrij zou mogelijk zijn en of er in 2006 nog mosselen zouden mogen opgevist worden. Pas vorige vrijdag zijn de mosselkwekers en de milieuorganisatie op een symposium in Utrecht overeengekomen om samen aan een oplossing voor de sector te werken waarbij in een moeilijke discussie de economische en ecologische belangen tegenover elkaar werden afgewogen. Met een zucht van oplichting hebben de kwekers toegezegd dat ze hun uiterste best zullen doen om het milieu te sparen. De milieuorganisaties hebben van hun kant beloofd geen bezwaarschriften in te dienen bij het Ministerie van Land-

bouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Eén klacht is immers voldoende om de sector volledig lam te leggen, wat het einde zou betekenen van een activiteit die er al meer dan tweehonderd jaar plaatsgrijpt.

De mosselkwekers hebben vorige week de kwaliteit van de mosselen op hun percelen geïnspecteerd en in Yerseke laten bemonsteren. Op de beste percelen in de Waddenzee zijn de schelpdieren nagenoeg consumptierijp. Verwacht wordt dat ze de mosselen eerstdaags op de veiling van Yerseke zullen aanbieden. Daarna moeten ze nog enkele dagen verwateren in de Oosterschelde om mogelijks reeds op 9 juli beschikbaar te zijn. Het zijn uiteindelijk de handelaars die beslissen wanneer de eerste veiling doorgaat.

De mosselkwekers verwachten dit seizoen 60 miljoen kilogram mosselen te kunnen oogsten. Vorig jaar was met 50 miljoen kilogram opbrengst een van de moeilijkste jaren van de mosselvisserij. In betere tijden leverden de Oosterschelde en het Wad ruim één miljoen kilogram zwart goud op.

In de thuishavens Yerseke, Bruinissen en Zierikzee liggen de mosselkotters klaar om het seizoen te starten. De mosselkwekerij zit nog stevig verankerd in Zeeuwse familiebedrijven. Die nu reeds weten dat 2006 een moeilijk mosseljaar wordt. Er is vorig jaar weinig mosselzaad gevallen en de schelpdieren zullen ongetwijfeld later consumptierijp zijn dan dit jaar zeggen de kwekers.

OP 21 JUNI HIELDEN de EU-ministers van Landbouw en Visserij hun maandelijkse bijeenkomst te Brussel. Daar werd afgesproken dat de rederijen die schepen onder Belgische vlag hebben varen op bijkomende staatssteun mogen rekenen. Dat is een gevolg van de toegenomen brandstofprijzen die tal van ondernemingen in moeilijke papieren brengt (zie ook de uitspraken van reder Benoit Beernaert, op pagina 12 in dit blad).

Aan het persagentschap Belga verklaarde minister van Landbouw Leterme dat de brandstofprijzen voor de rederijen met 40% gestegen zijn, tot meer dan dertig eurocent per liter.

De reders klagen dan ook al vele jaren over de almaar stijgende dieselprijs. In het meest recente nummer van het Informatieblad der Belgische reders ter zeevisserij (juni 2005) maakt directeur Luc Corbisier trouwens een soort klaaginventaris. Hij wijst erop dat de Rederscentrale al zei dat de vaartuigen 'break-even' draaiden toen de mazoutprijs in de visserij op 8 frank per liter afklokte. Thans betalen rederijen, zo zegt reder Benoit Beernaert, 0,36 euro (meer dan 14 BEF).

Corbisier herinnert eraan dat het al sinds het jaar 2000 is 'dat we onze onhoudbare concurrentiepositie aanklagen'. Hij verwijst naar de kortetermijnmaatregelen die toen voorgesteld werden: steun ter compensatie van de 'sociale lasten', steun voor het Fonds voor scheepsjongens, steun in verband met de

bedrijfsvoorheffing, steun voor de redding en de herstructurering van ondernemingen in moeilijkheden, tussenkomst in brandstofkosten...

### Elders in Europa

Dat laatste staat er nu aan te komen. Daarin heeft ongetwijfeld meegespeeld dat België zich nauwlettend aan de Europese regelgeving gehouden heeft, terwijl de vissers konden zien hoe buurlanden zoals Frankrijk en Nederland achterpoortjes zochten om hun nationale visserijsectoren financieel bij te springen. Corbisier schat de concurrentievervalsende overheidssteun in Nederland op 30 miljoen gulden voor de periode 2000 - 2004. In Frankrijk krijgen rederijen die buiten de 12-mijlszone opereren, zo weet de directeur, 60% korting op de 'loonlasten'.

Ook in België werd de sector door de overheid geholpen. 90% van de bedrijfsvoorheffing van de visserslonen moet immers niet meer doorgestort worden, maar mag in de sector blijven. De Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (die een derde van die bedragen afneemt) heeft inmiddels zelfs een aantal conflicten meegeemaakt waarbij de reders 'hun geld' gingen opeisen. Mede onder

# Rederijen halen staatssteun binnen voor dure diesel

impuls van de politicus Jean-Marie Dedecker dreigden een aantal reders er zelfs mee de bedrijfsvoorheffing gewoon achter te houden.

### 5000 liter per dag

Mazout is zowat de grootste kost waarmee een rederij in zijn dagelijkse werking af te rekenen krijgt. 'Met een verbruik van 5.000 liter per dag is dat een flinke bedreiging voor de vissers', zo zegt het persagentschap Belga over de moeilijkheden die de sector ondervindt.

Het cijfer is niet overdreven. We weten immers dat een moderne scheepsdieselmotor 145 gram diesel per pk/uur verbruikt. Ook is bekend dat de dichtheid van diesel 0,85 bedraagt. Dat wil zeggen dat één liter diesel 850 gram weegt.

Een vaartuig van 1.300 pk (\*) dat de klok rond draait verbruikt per uur: 1300 pk x 145 gram = 188,5 kg, wat overeenkomt met 221,7 liter. Op 24 uur maakt dat 5.322 liter. (fv)

(\*) 1.300 pk is het grootste motorvermogen dat een Belgisch vaartuig officieel mag ontwikkelen. Binnen afzienbare tijd mag dat vermogen opgetrokken worden tot 1.632 pk (meer daarover op pagina 7 in dit blad).

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



# Dat het verduldig is dat zei men destijds van papier

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

De redactie van HVB krijgt nogal wat oud papier toegestuurd. Wie een oud exemplaar van dit blad heeft liggen, wie een boekje over de visserij ontdekt, wie een foto uit de oude doos opgraaft... doet nog al eens moeite om ons dat te bezorgen. Maar wat doen wij dan met dat oud papier? Wel, we maken een rubriek waarin we het kwijt kunnen. Dit keer over *“La pêche maritime - La flotte rouge”*.

Tegen het einde van 1923 verspreidde het Franstalige tijdschrift *L'Eglantine* het elfde nummer onder haar 7.000 abonnees. In 48 bladzijden voert auteur **Leonce Verbrugghe** de lezers mee naar de duistere, onbekende wereld van de visserij. Verbrugghe was niet zomaar een publicist. Hij was, zo meldt het voorblad van *L'Eglantine* niemand minder dan de **‘Administrateur - Directeur de l'Armeement Ostendais’**. Hij was dus de directeur van de **NV Oostendse Reederij**, een machtige vloot van stoomschepen die in 1921 door de sociaal-democratie gesticht werd om zodoende nieuwe, zeg maar menselijke, arbeidsvoorwaarden in heel de visserij te creëren.

Het boekje is interessant omdat het ons tegelijk toont hoe de arbeidsomstandigheden eruit zagen die moesten veranderd worden. Maar wij kozen ter vertaling een passage waarin Verbrugghe de vlucht van de vissers Oostende beschrijft bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Vlak voor Oostende in Duitse handen valt vlucht de vissersbevolking richting Engeland. Verbrugghe ziet hoe de ruimen van de vissersschepen volgepropt zitten met kinderen, vrouwen, ouderen. Op die manier verlaten een veertigtal, overbeladen zeilschepen de Oostendse haven: **‘Terwijl we de kanonnen hoor-**

**den bulderen en de explosieven op de stad vielen, voer de vloot traag in de richting van Lowestoft waar ze zesendertig uur later zou aankomen.’**

Zesendertig uur! De tocht blijkt hels geweest te zijn. Verbrugghe heeft het over stormweer en immense golven, over mensen die in doodsangst gillen en over moeders die hun doodgevroren pasgeborene omknellen. Maar ook deze medaille blijkt gelukkig een keerzijde te hebben: **‘Niemand kon toen vermoeden dat deze exodus ook een einde zou stellen aan de berg van miserie die tot dan toe het lot was van de vissersbevolking.’**

Hoe dat komt? **‘Onder invloed van de gebeurtenissen, dank zij het contact tussen Belgische en Engelse arbeiders, terwijl de vissers goed hun brood verdienden in de fabrieken en in de vissershavens, konden zij hun miserie uit het verleden vergelijken met de situatie waarin ze in Engeland terechtgekomen waren. Het gordijn van de onwetendheid en de onverschilligheid werd er aan stukken gereten, eindelijk leerden ze de voordelen van de solidariteit kennen en van de ideeën over gelijkberechtiging. Ze werden lid van de vakbonden, bekwamen betere werkvoorwaarden en slaagden erin alle pogingen te kelderden die ondernomen werden om de hervormingen weer ongedaan te maken.’**

**‘Na de wapenstilstand, terug in Oostende, sloten de vissers zich enthousiast aan bij de Zeemansbond, afdeling van de Internationale Transportarbeidersbond.’**

**‘Het gele syndikaat dat ongeveer op hetzelfde moment opgericht werd kende slechts**

**een matig succes en telde met moeite twee dozijn leden.**

**‘De lezer begrijpt dat de rederijen vervolgens probeerden de vooroorlogse arbeidsvoorwaarden weer in te voeren, met alle miserie en misbruiken vandien.**

**‘Maar de visser was niet meer de goedgelovige, gehoorzame, onbezorgde mens die onder de egoïstische voogdij moest leven van een patronaat dat gesteund werd door een almachtige geestelijkheid.**

**‘De stakingen van 1919, 1920 en 1921 die drie maanden duurden bevestigden op schitterende manier de solidariteitsbanden die de arbeiders van de zee met elkaar verbonden en ze getuigden tegelijk van de vitaliteit en de kracht van het jonge syndikaat.**

**Het was de staking van 1920 die de geboorte van de rode vloot voortbracht.’**

Deze zgn **rode vloot** bestond uit grote, krachtige stoomschepen die meteen het beeld in de Oostendse vissershavens gingen bepalen. Aangezien deze **Oostendse Reederij** mee door de Zeemansbond gesticht werd is het ook maar logische dat de looneisen van die Zeemansbond er ook ingewilligd werden. De andere grote kapitalistische uitbaters van stoomschepen in de visserij konden niet anders dan deze voorwaarden overnemen, zoniet kwamen ze zonder personeel te zitten, want **‘de schepen van de Bond’** boerden goed en de vissers waren dan ook zeer bereid om van werkgever te veranderen.

# De Belgische visserijvloot (7)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

**Z.47**

## De Marie Louise

Lengte: 38,31 m.  
Breedte: 8,59 m  
Tonnage: 387 bt  
Bouwjaar: 1992  
Werf: Zeebrugse Scheepswerven NV, Zeebrugge  
Motor: ABC (2001)  
Vermogen: 957 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar:  
BVBA Rederij Saturnus, Zeebrugge (1992)  
BVBA Rederij De Marie Louise, Knokke-Heist (1998)



COPYRIGHT GWO

**Z.48 Wodan**

Lengte: 32,50 m.  
Breedte: 8,08 m  
Tonnage: 246 bt  
Bouwjaar: 1983  
Werf: WestVlaamse Scheepswerven, Oostkamp (casco), en SV Scap, Oostende (afwerking)  
Motor: ABC (1998)  
Vermogen: 750 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar:  
PVBA Dolfijn, Knokke-Heist (1984)  
NV Dolfijn, Knokke-Heist (1990)  
Geschrapd van 28.12.00 tot 02.01.01  
NV Dolfijn, Knokke-Heist (2001)



COPYRIGHT GWO

**O.51 Stormvogel**

Lengte: 30,58 m.  
Breedte: 7,90 m  
Tonnage: 217 bt  
Bouwjaar: 1982  
Werf: Seghers, Oostende (casco), SV Scap, Oostende (afwerking)  
Motor: ABC (1992)  
Vermogen: 736 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar:  
Rederij Versluys-Decuypere PVBA, Bredene (1984)  
BVBA Rederij Versluys-Decuypere, Bredene (1991)  
BVBA Rederij Versluys-Decuypere, Oostende (2002)



COPYRIGHT GWO

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

[Uit Het Visserijblad van 1 juli 1955]

## De Rijksvisserijschool van Heist

Een modelinrichting

Met de aanvang van het schooljaar 1954-1955 werd een dagschool ingericht voor de vorming van de motoristen ter visserij. Het bestuur van het Zeewezen heeft het noodzakelijk geoordeeld te verhelpen aan de grote leemte die op de Oostkust heerst op gebied van motoristen.

Daartoe werd een voorlopig werkhuis opgericht en twee vakleraars aangeworven die zelf vakschool hebben gevolgd en jaren ter visserij gevaren. Ze weten dus best hoe de opleiding van de jonge motoristen dient verstaan. De leerlingen worden aangenomen van hun 14<sup>e</sup> jaar af. Ook de kleurenblinden vinden hier een uitweg om naar zee te gaan en zich alzo een bestaan te verzekeren. Jongens die de vakschool geheel of gedeeltelijk gevolgd hebben kunnen rechtstreeks in het 2<sup>e</sup> jaar opgenomen worden. De cursus gaat over twee jaar. Slagen ze in het examen, dan kunnen de jongens aanmonsteren en op 18 jarige ouderdom krijgen ze het brevet van

motorist tot 180 PK., zonder examenen te moeten afleggen. Na 24 maand vaart in deze hoedanigheid, krijgen ze dan het brevet van motorist tot 400 PK., weeral zonder bijkomend examen. Het onderricht is zodanig opgevat, dat de leerling dagelijks 4 u. praktijk krijgen in de paswerkerij en in de motoreenzaal. De rest van de dag wordt aan theorie gewijd. De nadruk wordt gelegd op de praktijk, zodat binnen afzienbare tijd, de reders zullen beschikken over motoristen die de motoren, de elektrische installatie en andere werkzaamheden aan boord zullen onderhouden en desnoods herstellen.

Het werkhuis is rijkelijk voorzien van materiaal, gereedschap en motoren.

### MOTOREN:

Een tweetakt hogedrukmotor Deutz met carterspoeling die een dynamo en een compressor aandrijft;  
2) Een tweetakt hogedrukmotor Deutz met spoelpompen;  
3) Een viertakt hogedrukmotor van 110 PK., snellooper; Een Bonn en Kahler die elektrisch aangedreven wordt; Een Petter hulpmotor van 12 PK.  
Een rijke keus aanschouwingsmateriaal uit machine-onderde-

len, ook in doorsnede, vullen de uitrusting aan;

### DE PASWERKERIJ:

Biedt plaats voor 14 leerlingen die de vijf leren hanteren, boren met klem- en handboormachine alles elektrisch aangedreven, solderen met de lamp en elektrisch, draad trekken, smeden, verstuivers afpersen, kleppen slijpen en regelen. Dit alles wordt praktisch aangeleerd. Nu dat we een eerste jaar ondervinding hebben opgedaan zijn we zelf verwonderd tot welk resultaat de leerlingen gekomen zijn.

### Het nieuwe gebouw

Binnen kort zal een nieuw gebouw worden opgericht met 2 verdiepingen en zal gelegen zijn langs de Verlengde Noordstraat. Het gelijkvloers is voor de afdeling motoristen. Het eerste verdiep is bestemd voor de afdeling dek. Op het plat dak wordt een scheepsbrug gebouwd voor het werk met de instrumenten, de kompassen, sturen en uitwijken, het seinen, de Gonio. Het onderwijs in beide afdelingen is kosteloos en de leerlingen betalen alleen de verzekeringspremie. Het Bestuur van het Zeewezen heeft er niet voor teruggedeinsd om, ten bate van de reders en vissers van de Oostkust, een grote inspanning te doen om de visserij vooruit te helpen. Voor Heist zelf is het een gunst en een eer over zo een school te kunnen beschikken. Destijds was het Minister Van Acker die de eerste stoot gaf. Thans zijn het de Ministers Anseele en Van Acker die de kroon op het werk zullen zetten ten bate van onze Vlaamse Vissers.

Uit Het Visserijblad van vrijdag 22 juli 1955



De ontwerptekening voor de nieuwe visserijschool in Heist.

## HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

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

### Een derde slipway te Oostende?

De personen die zich gelegen laten aan het visserijbedrijf weten dat de 2 bestaande slipways (1 voor 500 Ton, en 1 voor 1000 Ton) niet meer voldoen om aan al de aanvragen een gunstig gevolg te kunnen geven en aldus lijdt het bedrijf een niet te onderschatten verlies. In de schoot van het gemeentebestuur is er een bijzondere commissie die zich speciaal bezig houdt met de grote werken die voorzien zijn in hetgeen genoemd wordt <<de Conventie van 1912>>, en volgens welke Conventie de Staat nog voor meer dan 250 miljoen werken moet uitvoeren voor de stad. In dit programma van werken is ook voorzien een derde slipway van 2000 Ton. Sedert meer dan een jaar werd geen vooruitgang meer gemaakt in deze richting en het is ook zeer ten rechte dat dhr Lucien Decrop, bij elke mogelijkheid, de gelegenheid te baat neemt om de stad aan deze toestand te herinneren. Dinsdag der vorige week, hetzij op 12 Juli 11. had een

beperkte vergadering plaats in het Ministerie van Openbare Werken, onder de leiding van dhr Denayer, secretaris-generaal van dit Ministerie, en waaraan deelnamen van stadswege, de burgemeester, schepenen Vroome en Dehouck en ingenieur Devos. Van Staatswege waren nog aanwezig de heren Dewulf, directeur-generaal der auto-snelwegen, en Dierickx, directeur-generaal van het departement der Domeinen. Deze beperkte Commissie was bijeengekomen om hoofdzakelijk besprekingen te voeren over de overname van het oud station-gebouw en de gronden palende aan de autostrade, alsook over de gronden waar het badpaleis is opgericht – dit alles met een goed verloop.

Op het einde van deze bespreking drong schepenen Vroome bijzonder aan om de zaak van de DERDE SLIPWAY in aanmerking te nemen, het bewijs voerende van de huidige ontoereikende toestand en de hoogdringendheid en noodzakelijkheid bewijzende van deze oprichting, zo broodnodig voor het visserijbedrijf. Beloofd werd hieraan gevolg te geven, zodat deze zaak van de derde slipway, die om zo te zeggen in een doofpot lag, wellicht haar beslag zal krijgen, dank zij de nuchtere en welgepaste tussenkomst van schepenen Vroome, wien wij dan ook danken, samen met dhr Lucien Decrop, die steeds bewijs levert van zijn verkleefdheid aan de visserijbelangen.

### Reders herstel uw schepen op den vreemde

De staking op de scheepswerkhuizen om 0,65 fr per uur meer te bekomen op een ogenblik dat zulks niet gewettigd is, duurt voort. Dit is nu de 6<sup>e</sup> week en veel stakers die het domme van hun eis inzien,

beginnen er genoeg van te krijgen en meer dan de helft is reeds aan het werk. Wij raden de reders ondertussen aan hun schepen in het buitenland te herstellen. Aldus zal vermeden worden dat schepen blijven liggen.

### Wanneer krijgen onze visvrouwjtjes een vismarkt?

Onze visvrouwjtjes zijn sedert meer dan tien jaar zonder vismarkt en dolen van de ene kant van de stad naar de andere. Vorige week stonden ze eens te meer aan de uitgang van de autostrade. Schoon zicht voor het binnenrijden van de stad aan het oud station. Hoe lang nog zal de burgemeester en de schepenen van de vissershaven er aan denken een moderne vismarkt op te richten om een einde te stellen aan de huidige toestand?

### 0.45 Marie-José in de vaart

Maandag 25 juli kwam het nieuw vissersvaartuig 0.45, gebouwd op de werf August Loy in Oostende, in de vaart. Het houten vaartuig van 15 m. met een Mercedes-Benz-motor van 120 pk. Meet 18 brutoton. Het wordt gevoerd door reder-schipper Richard Verburgh, bijgestaan door motorist Charles Van Parys en matroos Alfons Verburgh.



**BOEKEN**

**FRANK NEYTS**

**Scheidsrechters**

In de reeks Lloyd's Commercial Law Library verscheen bij Informa Professional het standaardwerk "Arbitration Law", een titel geschreven door Robert Merkin.

Het boek bespreekt de allerlaatste ontwikkelingen op het vlak van arbitrage en de juridische principes die er aan de basis van liggen. "Arbitration Law" zal bijdragen tot efficiënte en effectieve arbitrage met hoge kwaliteitsresultaten voor alle betrokken partijen.

Het werk van Robert Merkin blinkt uit in volledigheid. Het neemt de lezer mee doorheen alle aspecten van een zeer gespecialiseerde materie.

"Arbitration Law" (ISBN 1-84311-374-0) telt 1300 pagina's. Aanschaffen bij een gespecialiseerde boekhandel of bij de uitgeverij, Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, London W1W 7RE, UK. Tel +44/20.7017.5000.

**Logistiek**

De voorbije jaren nam het multi-modaal transport een hoge vlucht, een evolutie die blijkbaar de eindfase nog niet heeft bereikt. Dagelijks worden er nieuwe, nog efficiëntere logistieke concepten uitgewerkt. Welke juridische gevolgen de toepassing van deze concepten met

zich brengen is niet altijd even gemakkelijk in te schatten. De praktijk wees uit dat de industrie nood had aan duidelijkheid, een behoefte dat door auteur David Glass werd ingevuld met de publicatie van zijn boek "Freight Forwarding and Multi-Modal Transport". Het boek is een uitgave van Informa Professional. Het werk wil een handleiding bieden doorheen het kluwen van wetgeving van toepassing op de transportrelaties waarbij meerdere transportmodi betrokken zijn. De meest uiteenlopende aspecten die in dat verband de kop opsteken worden door de auteur duidelijk toegelicht.

"Freight Forwarding and Multi-Modal Transport" (ISBN 1-84311-332-5) telt zo'n 500 pagina's. Aanschaffen bij een gespecialiseerde boekhandel of bij de uitgeverij, Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, London W1W 7RE, UK. Tel +44/20.7017.5000.

**GPS-gids**

Voor al wie het water op gaat verscheen bij uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport het bijzonder nuttige boekje "2005 Waypoints, IJsselmeer + Nederlandse en Belgische kustwateren". Het boekje, een onmisbare gids voor GPS-bezitters, werd samengesteld door Paul Schol. GPS-apparatuur is nu vrijwel op elk toerjacht aanwezig en maakt het mogelijk zeer nauwkeurig te navigeren. Een waypoint of routepunt is een punt op aarde, uitgedrukt in breedte- en lengtecoördinaten. Door waypoints in te voeren in een GPS-ontvanger wordt navigeren een fluitje van een cent. Paul Schol maakte er een handig boekje van met alle belangrijkste waypoints van de Nederlandse en Belgische kust, van Delfzijl tot Nieuwpoort en van het IJsselmeer.

"2005 Waypoints, IJsselmeer + Nederlandse en Belgische kustwateren" (ISBN 90.5961.033.4) werd op handig formaat uitgebracht en telt 42 pagina's.

Aankopen kan in de watersportwinkel. In België worden de titels van De Alk & Heijnen Watersport verdeeld door Agora Uitgeverscentrum te Aalst-Eerembodegem. Tel. +32(0)53/76.72.26. Fax : +32(0)53/78.26.91, website : www.agorabooks.com.

Het boekje kost slechts 8,50 euro.

**De Overtocht naar Normandië en de Kanaaleilanden**

In dit rijk geïllustreerde boekwerk neemt de bekende zeezeiler en watersportjournalist Ben Hoekendijk je mee naar het Bourgondische Normandië en de unieke Kanaaleilanden. Als je rekening houdt met de specifieke eigenschappen van dit vaargebied, is het varen daar een waar genot. De prachtige kusten, de gezellige haventjes en baaitjes maken een trip naar die regio een onvergetelijke topper. Maar ook op cultureel en historisch vlak heeft die regio heel wat in petto. Denken we alleen nog maar aan D-day.

Ben Hoekendijk bracht met zijn boek een onmisbare gids uit voor al wie de steven die richting uit loodst.

"De Overtocht naar Normandië en de Kanaaleilanden" (ISBN 90.5961.003.2) werd op A4-formaat uitgebracht en telt 128 pagina's. Het kost 49,50 euro.

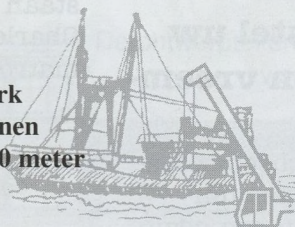
Aankopen kan via de boekhandel. In België worden de titels van De Alk & Heijnen Watersport verdeeld door Agora Uitgeverscentrum te Aalst-Eerembodegem. Tel. +32(0)53/76.72.26. Fax : +32(0)53/78.26.91, website : www.agorabooks.com.

**Zelf Wind Voorspellen**

"Zelf wind voorspellen", een uitgave van De Alk & Heijnen Watersport, is een handig naslagboekje bestemd voor iedereen die buiten werkt of er zich ontspant, zoals zeilers in een open boot, toer- of wedstrijdzeilers, vissers, motorbootvaarders, wandelaars, boeren of piloten. De overzichtelijke schema's en de vele kleurenfoto's stellen iedere buitensporter in staat om aan de hand van de wolkenlucht en andere aanwijzingen weloverwogen te bepalen hoe de wind zich zal gaan gedragen. Het boek werd geschreven door Alan Watts, voormalig meteoroloog, die jarenlang studies heeft gemaakt van veranderingen in de wind en andere kortstondige weersomslagen.

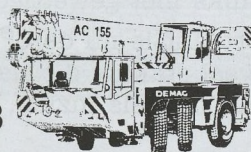
"Zelf wind voorspellen" (ISBN 90.5961.010.5) werd op handig formaat uitgegeven en telt 112 pagina's. Het kost 22,50 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België worden de titels van De Alk & Heijnen Watersport verdeeld door Agora Uitgeverscentrum te Aalst-Eerembodegem. Tel. +32(0)53/76.72.26. Fax : +32(0)53/78.26.91, website : www.agorabooks.com.

**Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaferk  
Verhuur telescopische kranen  
tot 80 ton, gieklenge 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.



## Havenweg in Oostende

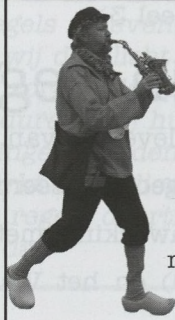
Om de haven van Oostende beter bereikbaar te maken moet er een havenweg aangelegd worden. Hiertoe zou de Stationsstraat de verbindingsweg kunnen worden tussen de A10 autoweg en Oudenburgsesteenweg. De ongelijkvloerse kruising met het spoor is dan een vereiste. Een viaduct verdient dan de voorkeur, want dan is er geen beperking van de doorrijhoogte.

Oudenburgsesteenweg en Prins Albertlaan zouden dan exclusieve havenwegen worden met een ongelijkvloerse kruising naar de Slijkenssesteenweg.

De wisselaar nabij Zandvoorde zal dan ook ruimer moeten hertekend worden. Zwaar vrachtverkeer en gevaarlijke stoffen kan men dan

weren uit de bebouwde kom. De tram moet daarbij uit heel het havengebied geweerd worden. Dit kan perfect opgelost worden door de bouw van een fly-over vanaf de dr. Edward Moreauxlaan en zo over de spoorbundel richting Konterdamkaai naar het station. Dit plan moet de voorkeur hebben boven deze die nu op tafl liggen. Indien het knooppunt aan de Bolle niet ontrafeld wordt, zie ik grote problemen voor de toekomst.

Henk de Bruin, Rotterdam.



Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Faxen kan op 059 32 55 59. E-mail gaat naar [het.visserijblad@telenet.be](mailto:het.visserijblad@telenet.be).

Anonieme brieven gaan de prullenmand in. De redactie behoudt zich het recht voor de brieven in te korten en te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

## Ibis wordt honderd in 2006

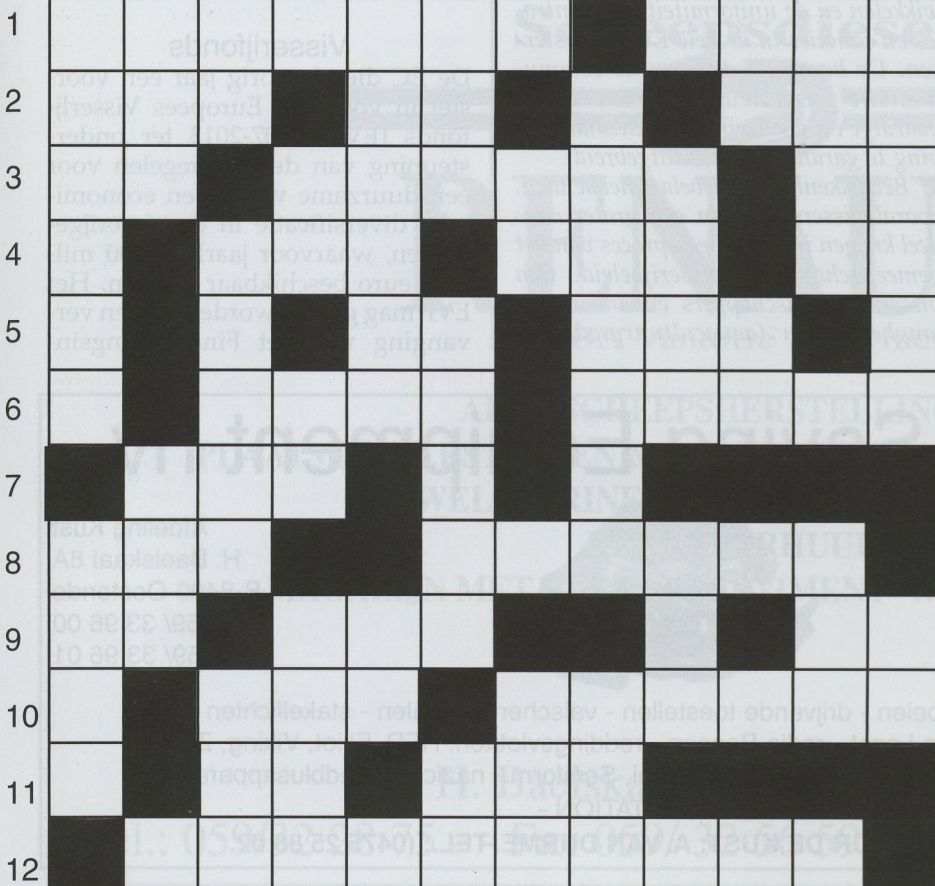
Op 29 april 2006 wordt een oud-leerlingendag georganiseerd. Ibis vraagt aan zijn oud-leerlingen om hun huidige adres over te maken, zodat ze op de hoogte gehouden worden van alle festiviteiten. Neem contact op met koninklijk Werk Ibis vzw, Prinses Elisabethlaan 11b te 8450 Bredene. Telefoneren kan op 059 32 24 84. Mailen kan naar [kw.ibis@pandora.be](mailto:kw.ibis@pandora.be)

## MARITIEM KRUISWOORDRAADSEL

(Gebaseerd op het juninummer van HVB) HORIZONTAAL: 1. garnaalverwerkingsbedrijf te Oostende - hoofdstad van Oekraïne. 2. gezichtsorgaan - zuivelproduct - bloei maand. 3. Reservatis reservandis (afk.) - wederkerig voornaamwoord - Nieuwe Stijl (afk.). 4. muzieknoot, meisjesnaam - stoomschip (afk.). 5. Daar - op dat tijdstip 6. Waalse rivier - sleden. 7. grot. 8. zandheuvel - op zekere plaats. 9. Daar - met water bevochtigd - voegwoord. 10. dik van zure melk - Vis die siezoensgebonden gejaagd wordt vanaf 1 juni. 11. opere citato (afk.) - Franse stad. 12 naam van het type brug dat oostende onlangs rijker werd.

VERTIKAAL: 1. deel van de dag - tweemastschip. 2. gehoororgaan - inzetraam van gaas. 3. rijksgrens (afk.) - vissoort die dit jaar veel minder aangevoerd wordt - klimplant. 4. en omstreken (afk.) - meetstok - ook niet. 5. telefoneren - nam voedsel tot zich. 6. boomsoort - zure appel - familielid. 7. uitroep van pijn - overdekte verkoopplaats. 8. Heden - alstublieft (afk.). 9. eigenaardig - roem. 10. in memoriam (afk.) - nummer (afk.) 11. Eenmaal - japanse munt. 12. activiteit op zee - niet genoemd (afk.). (Met dank aan Michel Billiau)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12



**HET EERSTVOLGENDE  
HVB  
IN UW  
BRIEFBUS  
OP  
VRIJDAG  
5  
AUGUSTUS**

## Oplossing kruiswoord- raadsel juni

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Z	U	I	D	E	R	Z	E	E		K	A
2	E	I	S	E	N		O	E	R		A	N
3	E	E		A	R					A	N	T
4	V	N		A	R		O	O	B	A	A	S
5	I			P	I		B	E	E	N		I
6	S	F	E	E	R					R	I	R
7	S									A	E	E
8	E	R								F	E	Z
9	R	E	L	L	E	N				E	L	S
10												
11												
12												

## Er zijn regels nodig

IN VORIGE NUMMERS brachten we al een aflevering van een studiedag die op 17 maart doorging. Deze werd georganiseerd door het Departement Zeevisserij (DvZ) in samenwerking met de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) en het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ). Thema was "In het oog van de storm: de Vlaamse zeevisserij op de drempel van de 21e eeuw".

Tien sprekers brachten er hun visie over de juridische en milieugebonden aspecten van de visserij, het nieuwe Europese visserijbeleid en Beheersparticipatie, de visie van de sector en de Vlaamse overheid. We gaan door met een samenvatting van de lezingen.

De Europese Unie voert sinds 1983 een gemeenschappelijk visserijbeleid, maar noch de visbestanden, noch de visserij zijn daar beter van geworden. "Het beleid was niet doeltreffend genoeg in datgene wat het geacht was te doen, namelijk de visbestanden in stand houden, het mariene milieu beschermen, toezien op de economische leefbaarheid van de Europese visserijvloeden en de voedselvoorziening in stand houden", zei Europees topambtenaar Jacques Verborgh (foto) op het de studiedag.

Sinds 1 januari 2003 heeft de EU een nieuw visserijbeleid. Wat is er veranderd? Verborgh heeft het in zijn tekst als volgt samengevat:

1. *Langetermijnaanpak: de vangstmogelijkheden op jaarbasis (tac's en quota) hebben niet geholpen om de visbestanden in stand te houden. Ze worden vervangen door langetermijndoelstellingen.*

2. *Nieuw vlootbeleid: de chronische overcapaciteit van de EU-vloot wordt vereenvoudigd en de verantwoordelijkheid voor het afstemmen van de vangstcapaciteit en de vangstmogelijkheden wordt naar de lidstaten doorgeschoven. De overheidssteun voor vernieuwing en modernisering wordt afgebouwd. De subsidiëring van de betere veiligheids- en arbeidsomstandigheden wordt behouden.*

3. *Naleving regelgeving: de verschillen in de nationale controlestelsels en sancties voor overtreders staat een doeltreffende rechtshandhaving in de weg. Er komen initiatieven om de samenwerking tussen de betrokken autoriteiten te ontwikkelen en de uniformiteit van controles en sancties in de hele EU te versterken. De bevoegdheden van de communautaire inspecteurs om een rechtvaardige en doeltreffende rechtshandhaving te garanderen zijn uitgebreid.*

4. *Betrokkenheid: de belanghebbenden, vooral vissers, moeten een groter aandeel krijgen in het beheersproces van het gemeenschappelijk visserijbeleid. Om vissers, wetenschappers en andere belanghebbenden (aquacultuurproducenten,*



Jacques Verborgh

*ten, milieuorganisaties, consumenten, sportvissers en recreanten) in staat te stellen hun expertise uit te wisselen worden Regionale Adviesraden (RAC's) opgericht. De RAC's bieden de kans om samen te werken en manieren te bedenken om tot een duurzame visserij te komen in de gebieden die voor de RAC van belang zijn.*

5. *Nieuwe voorstellen: de Commissie kan nog steeds nieuwe voorstellen formuleren om de besluiten uit het nieuwe beleid uit te voeren. De voorstellen voor een nieuw Europees Visserijfonds en de oprichting van een Communautair Bureau voor Visserijcontrole zijn daar voorbeelden van.*

### Visserijfonds

De EC diende vorig jaar een voorstel in voor een Europees Visserijfonds (EVF) 2007-2013 ter ondersteuning van de maatregelen voor een duurzame visserij en economische diversificatie in de visserijgebieden, waarvoor jaarlijks 700 miljoen euro beschikbaar zal zijn. Het EVF mag gezien worden als een vervanging van het Financieringsin-

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

strument voor de Oriëntatie van de Visserij (FIOV) dat beter kan inspelen op de gewijzigde behoeften van de visserij- en de aquacultuursector. Prioritair gaat de aandacht naar het verminderen van de visserij-inspanning in functie van het herstelbeleid en de bevordering van milieuvriendelijke technieken. Het EVF voorziet ook reconversiesteun voor visserijregio's die zwaar te lijden hebben onder werkloosheid. De lidstaten krijgen de ruimte zelf hun programma in te vullen. Met de nieuwe regels kan geen steun meer verleend worden voor vlootvernieuwing, de overheveling van vaartuigen naar derde landen of de oprichting van gemengde vennootschappen.

Jacques Verborgh somt een aantal voorbeelden op van mensen die op het EVF kunnen beroep doen:

- Eigenaars en bemanningen van vissersvaartuigen die hun visserijactiviteit tijdelijk moeten opschorten om de visstand te herstellen of omdat een visserijovereenkomst niet is vernieuwd of omdat er een natuurramp heeft plaatsgevonden.
- Regelingen voor scholing, omscholing, vervroegde uittreding en speciale opleidingsinitiatieven voor

*“Tegenover al die vissers die de regels naleven, hebben wij de plicht ervoor te zorgen dat zij niet voortdurend bij hun inspanningen worden tegengewerkt door diegenen die de regels overtreden”*

jonge vissers.

- Vistuig in gebruik nemen dat minder milieuschade veroorzaakt.

- Maatregelen ter verbetering van de veiligheid en de hygiëne aan boord.

- Compensatie voor het permanent uit de vaart nemen van vissersvaartuigen.

- Initiatieven ten voordele van de kleinschalige visserij.

Daarnaast is er in het financierings-schema van het EVF (veel) geld voorzien voor ook aquacultuur, de verwerking en de afzet. Tenslotte is er ook subsidiëring mogelijk van projecten voor duurzame ontwikkeling van kustgebieden en voor economische initiatieven in zwaar getroffen regio's.

#### Visserijcontrole

*“De visser moet weten dat wie de regels*

*overtreedt tot de orde zal geroepen worden en een passende straf zal krijgen voor het schaden van het algemeen belang”,* zegt Jacques Verborgh die erkent dat er nog een weg te gaan is vooraleer uniformiteit heerst inzake controles, opsporing en bestraffing van overtredingen. *“Vergelijkbare overtredingen zouden tot vergelijkbare straffen moeten leiden, ongeacht de lidstaat waar de feiten zich voordoen en de nationaliteit van de visser”,* luidt het devies. Deze taak is weggelegd voor het Communautair Bureau voor Visserijcontrole. Het is onder meer de bedoeling in de Europese en internationale wateren met multinationale inspectieteams te werk.

*“Tegenover al die vissers die de regels naleven, hebben wij de plicht ervoor te zorgen dat zij niet voortdurend bij hun inspanningen worden tegengewerkt door diegenen die de regels overtreden”,* aldus Verborgh.

Jacques Verborgh (opleiding handelsingenieur en bedrijfsbeheer) is waarnemend Afdelingshoofd bij de Directie Structuurbeleid van de Europese Commissie, een afdeling die de financiële steun van het FIOV beheert. Voordien was hij Adjunct Afdelingshoofd Controle en Vergunningen. Hij speelde ook een belangrijke rol bij de invoering van het VMS-satellietvolgsysteem en nam als controledeskundige deel aan de onderhandelingen met derde landen en regionale visserijorganisaties.

## 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.

# Het visserij-imperium van Decrop

OOK DE VISSERIJ kent zijn 'captains of industry'. Grote ondernemers die over méér kapitaal, méér ondernemingszin en over een doeltreffender netwerk beschikken dan hun soortgenoten. Door het succes dat ze daarmee bereiken schuiven ze als het ware automatisch op naar de sectortop. Ze worden er onvermijdelijk de natuurlijke leiders van.

Vandaag is de sector zo klein geworden dat het bijlange niet zeker is dat de visserij nog zo'n grote ondernemers kan voortbrengen. Alleen expansieve sectoren trekken immers voldoende kapitaal aan om dergelijke persoonlijkheden tot ontwikkeling te laten komen.

In de hoogdagen van de Vlaamse visserij heeft de sector inderdaad tal van dergelijke kampioenen voortgebracht. Dat waren niet noodzakelijk reders. De stichter van Het Visserijblad, de nog steeds niet

vergeten *Pros Vandenberghe*, was zo'n fenomeen. Verder in het verleden was er bijvoorbeeld ook een *Leonce Verbugghe*, directeur van de NV Oostendsche Reederij (1922-1952). Alhoewel deze *Verbugghe* van buiten de sector kwam, werkte hij zich op tot een algemeen erkend vernieuwer van de visserij en ontwikkelde hij zijn zgn. rode vloot tot een machtige rederij die haar manier van werken aan heel de sector oplegde.

Terloops weze gezegd dat deze grote ondernemers ook te maken kregen met grote vissers en vakbondsactivisten (zoals *Arsène - Tienne - Blondé*), grote aalmoezeniers (zoals paster *Pype*) en grote ambtenaren (zoals *Marcel Poppe*). Ja, een grote sector levert grote personaliteiten af. En de allergrootste onder hen was misschien wel de reder ter zeevisserij Lucien Decrop.

## Pannenaars

**O**NS VERHAAL START in de Eerste Wereldoorlog. Vader *Decrop* (1), een kleine, maar ondernemende reder uit De Panne, die *Désiré* gedoopt wordt maar *Diesje* genoemd, neemt het op zich om regelmatig de mijnenvelden te trotseren en zijn thuishaven te voorzien van alles waaraan er een tekort is. De goederen die schipper *Decrop* vanuit Engeland meebrengt zijn dan ook even duur als ze schaars zijn en tegen de tijd dat de wereldbrand uitgewoed is, is het gezin rijk geworden. (2) Het kapitaal belegt hij in enkele smacks die hij vanuit Oostende laat opereren, want vanuit die stad wordt Europa met vis bevoorrad. Het beheer over de smacks wordt door de ouder wordende *Désiré* in handen gegeven van zijn zonen *Lucien* en *Charles*. Zij gaan de visserij van de jaren twintig mee vorm geven. Het ondernemersbloed zit de twee blinkbaar in de genen, want ze zullen het niet bij de zeilvisserij van de smacks laten. De tijd van het zeil is voorbij en op zee zien we twee types nieuwsoortige vissersvaartuigen volop met elkaar in concurrentie treden. Enerzijds kennen de

stoomschepen wel hun hoogdagen, maar anderzijds vindt ook de ontplofingsmotor hoe langer hoe meer zijn weg naar de kaaien. (3)

Het zijn de kleine, moderniserende reders uit de zeilvaart (zoals *Désiré Decrop*) die de voorkeur geven aan de ontplofingsmotor, want zowel de aankoop als de uitbatingkosten van een stoomschip wegen te zwaar voor kleine zelfstandigen. De kapitalisten daarentegen (waartoe we gemakshalve ook de Bank van de Arbeid rekenen) investeren bij voorkeur in de stoomvaart (die grotere omzetten maakt dan de kleinere motorschepen).

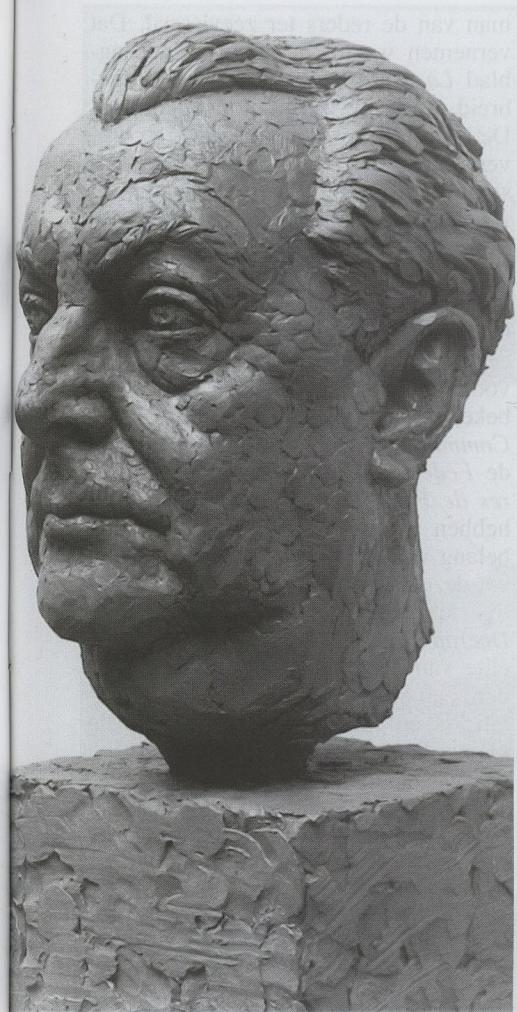
## Motorvisserij

**L**UCIEN DECROP, ZOON van een kleine zelfstandige, kiest dus in eerste instantie voor de ontplofingsmotor. Op 7 december 1929 groeit uit de bestaande *Pêcherie d'Islande* de NV *Motorvisserij*. *Lucien Decrop* die er de leiding van neemt loopt hard van stapel. In dat jaar laat de rederij de O 291 *Teniers & Jordaens* bouwen. Tussen 1929 en 1931 brengt de onderneming nog eens vijf motorschepen met schildersnamen in de vaart: O 292 *Van Eyck*; O 293 *Vanderweyden*; O 294 *Vander Goes*; O 295 *Memlinc*; O 296 *Breughel*. (4) Daar blijft het niet bij. Het is ook diezelfde rederij die voor WOII het grootste mo-

torschip van de vloot in de vaart brengt. De O 297 *Rubens* verlaat in 1938 de scheepswerf *Béliard*. Deze *Rubens* is goed voor 320 bt en 700 pk. (5)

## Op stoom

**D**E ONTPLOFFINGSMOTOR IS in opmars en de stoomvisserij verkeert in neergang. Slechts twee rederijen zijn op het einde van de jaren dertig nog actief in de stoomvaart (*Pêcherie à Vapeur* en *Oostendsche Reederij*); het aantal stoomschepen is gezakt van 36 in 1931 tot 16 in 1939. Maar tegen het einde van de jaren dertig doet zich op de scheepsmarkt een opportuniteit voor. De rederijen krijgen de kans om in Engeland tegen spotprijzen oude stoomtreilers aan te kopen. *Decrop* laat het buitenkansje niet liggen en de *Motorvisserij* schaft zich drie stoomtreilers aan: O 296 *Van Oost*, O 298 *Van Dyck*, O 299 *Van Orley*. (6) De vloot van de NV *Motorvisserij* krijgt in de Tweede Wereldoorlog rake klappen. De O 293 *Vander Weyden*, O 297 *Rubens*, O 299 *Van Orley* blijven achter in het geweld. (7) Wie het dynamisme wil smaken dat de sector in die tijd uitstraalt moet maar eens volgend rijtje aflopen. Onmiddellijk na de oorlog bestelt *Motorvisserij* in Engeland twee grotere en twee kleinere stoomtreilers. In 1946 laat *Decrop*



Lucien Decrop werd de 'prins van de industrialisatie van Oostende' genoemd.

inderdaad alweer vier schepen bouwen (O 297 *Rubens*, O 299 *Breughel*, O 293 *Van der Weyden*, O 294 *Van Orley*). Toen de eerste van deze treilers, de O 297 *Rubens* op 8 juli 1946 in de vaart kwam was dit de grootste treiler tot dusver in ons land uitgebaat. (8)

In 1947 chartert hij nog eens drie vaartuigen: O 301 *James Ensor*, O 302 *Frans Courtens*, O 303 *Artan*. In 1948 komen de O 304 *Laarmans* en de O 305 *François Musin* de vloot vervoegen (in datzelfde jaar worden de verouderde O 296 *Van Oost* en O 298 *Van Dijk* verkocht). (9)

Al in 1950 volgt de modernisering: de O 298 *Van Dyck* (1950), O 293 *Van Eyck* (1951), O 294 *Van Orley* (1951, zie foto verder op dit blad), O 395 *Van der Weyden* (1954). (10)

Tegelijk krijgen we een sector waarin de oorspronkelijke, kapitalistische 'stoomrederijen' een voor een verdwenen zijn. Alleen de Motorvisserij reedt nog zes stoomschepen uit. Meer nog, in 1957 brengt de rederij de twee grootste stoomtreilers in de vaart die ooit in ons land werden ingezet, de zustersche-

pen O 297 *Rubens* en O 299 *Breughel*, eenheden van 769 brutoton, 188 voet lengte tussen de loodlijnen en aangedreven door een stoommachine van 1450 pk.

Het tijdperk van de stoom ligt dan zoals gezegd nochtans al achter ons. De tijd van de massale visproductie is voorbij en het tijdperk van de schaarste (die later aanleiding zal geven tot het opleggen van de beruchte quota) is aangebroken.

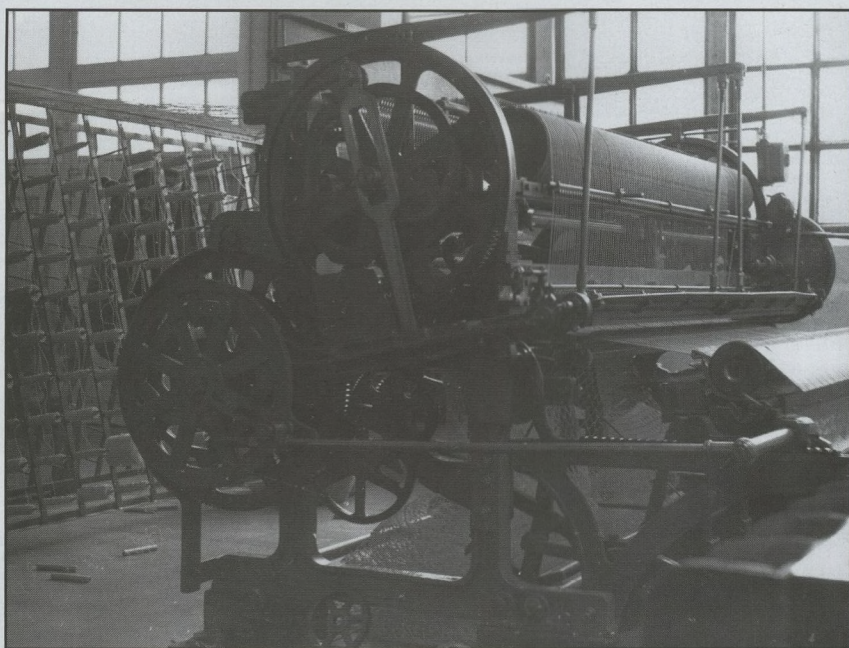
De rederij poogt nog de massale aanvoer aan te houden door de visserij te verleggen naar de *Bereneilanden*, *Groenland* en in 1959 zelfs *Labrador*. Tevergeefs. De proefnemingen mislukken, deels door onvoldoende vangsten, deels door slechte markten. De laatste stoomtreiler (O 298 *Van Dyck*, foto op volgende bladzijde) voer op 14 januari 1964 naar Engeland af. Daarmee werd een belangrijk hoofdstuk van onze visserijgeschiedenis afgesloten. Het tijdperk van de stoomvisserij (1884-1964) had tachtig jaar geduurd. (11)

### Nevenbedrijven

**A**L DEZE ONDERNEMINGSIJVER van *Lucien Decrop* bleef uiteraard niet onopgemerkt en toen op 29 november 1938 het *Verbond der Reeders Vereeniging* gesticht werd, was het niet meer dan logisch dat 'het voorzitterschap aan den heer *L. Decrop* opgedragen werd'. Maar de activiteit van de familie *Decrop* heeft zich niet beperkt tot de rederij. In 1947 wordt het herstellingsbedrijf 'Scheeps-



Twee stoomschepen van de Motorvisserij naast elkaar. Rechts, de O 297 *Rubens* (bj 1957) Dit schip is, samen met het zusterschip O 299 *Breughel* het grootste stoomschip dat de sector ooit in ons land uitgereed heeft. Links op de foto de O 294 *Van Orley* (bj 1951).



*Decrop* had niet alleen een rederij. Hij verwerkte ook de visproducten en leverde tegelijk al hetgene wat de sector nodig had om ter visserij te varen. Op de foto de 3x9 nettenbreier die in de werkhuizen op de Oostendse Baelskaai mee de productie verzorgde.



Decrop heerste zelfbewust over het imperium dat de familie opgebouwd had.

metaalwerken' opgericht. In datzelfde jaar ziet de 'Frigorifères du Littoral' het daglicht. Decrop was de eerste ondernemer die in België een fabriek oprichtte voor het diepvriezen van vis. De merknaam *Crop's* van de visverwerker werd alom bekend.

*Ostend Stores & Rope Works* is al sinds 1922 in handen van de familie. Maar als het bedrijf op 28 oktober 1961 in Oostende de nieuwe fabrieksgebouwen opent zijn de kolommen van de plaatselijke pers te klein om de lof van de ondernemer te zingen. Lucien wordt niet minder dan de 'prins van de industrialisatie van Oostende' genoemd. (12) Dat valt licht te begrijpen, want de 'touwfabriek' zette in het industriearme Oostende destijds vele honderden mensen te werk.

De meeste van die ondernemingen zijn intussen wel ter ziele gegaan, maar sommige nog niet zeer lang. *Ostend Stores* hield het als *Multinet* nog tot enkele jaren geleden uit. Maar ook het nog steeds florerende *Morubel* werd door Decrop gesticht.

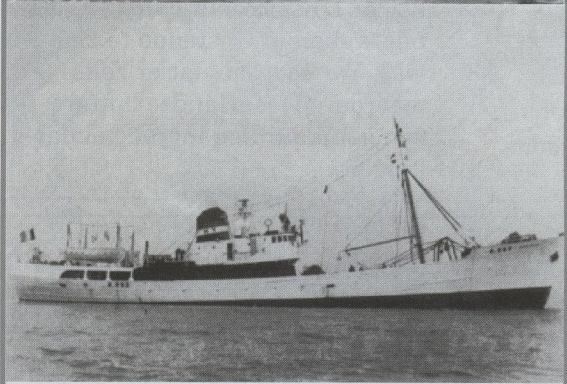
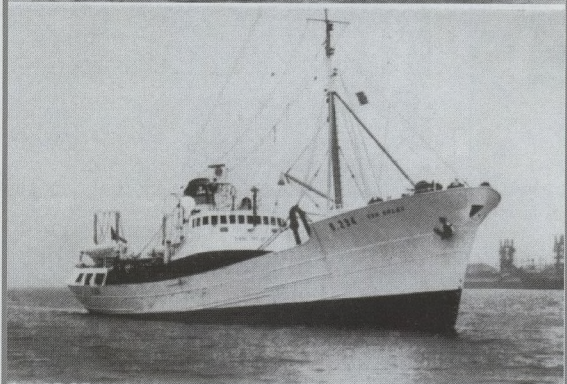
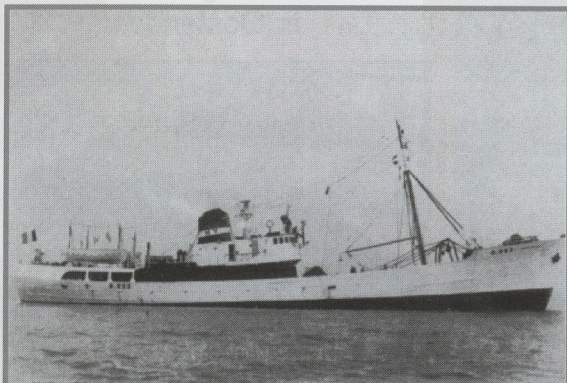
Door deze brede waaier van activiteiten beperkte de maatschappelijke positie van Decrop zich niet tot deze van voor-

man van de reders ter zeevisserij. Dat vernemen we uit het Franstalige dagblad *La Métropole* dat in 1955 uitgebreid over de visserijsector rapporteert. De inleiding wordt in die krant geschreven door *M.L.P.H. Decrop*, die omschreven wordt als *le président de la Fédération nationale de la pêche, de l'industrie en du commerce du poisson*. (13) Daarnaast hebben zijn activiteiten hem tot boven in de Europese top van de 'touwsector' gebracht. Zo zien we in een ander Franstalig blad dat hij ook voorzitter genoemd wordt van ons onbekende clubs als daar zijn het *Working Committee Hard Fibre* van de OECE en de *Fédération Européenne des Filatures de Fibre Dure (Fidufil)* (14) Zelf hebben we geen goed uitzicht op het belang van deze organisaties, maar dat we deze informatie vinden in Franstalige kranten toont aan dat de familie Decrop intussen tot de ondernemerselite van de natie gerekend mag worden; een elite die in die tijd nog Fransstalig is en waarbij de nazaten van de kleine Pannenaar *Diesje Decrop* zich graag aansluiten.

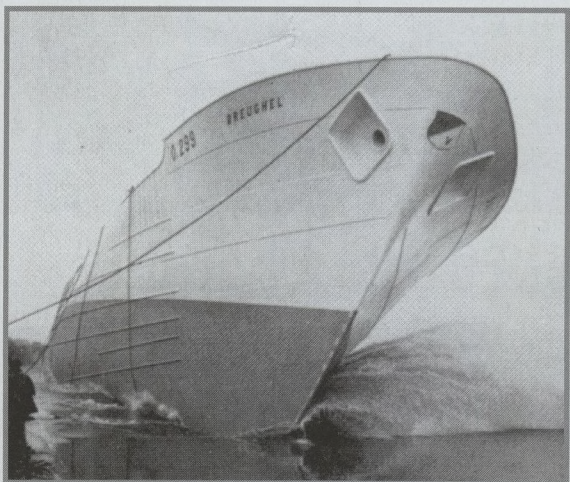
Tegelijk verdwijnt het familiekapitaal langzaam maar zeker volledig uit de

De touwfabriek die in 1961 geopend werd bezorgde aan vele honderden Oostendenaars werk.

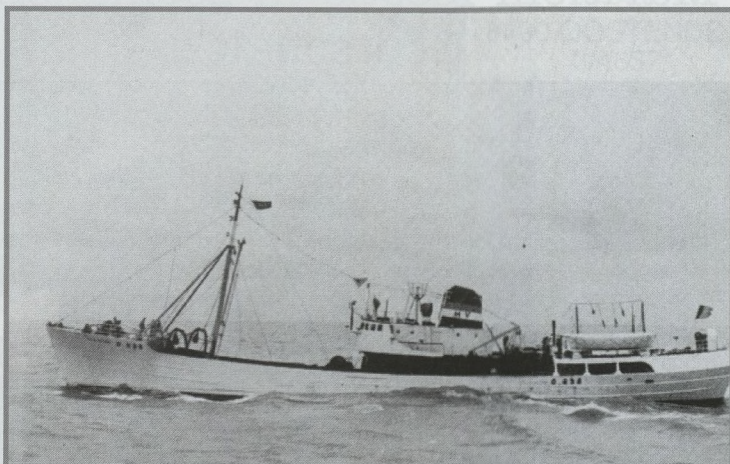




*Drie stoomschepen (alle 575 gt) van de Motorvisserij die in 1951 de werf verlieten. Bovenaan: Van Eyck, midden Van Orley, onderaan Van Oost*



*Op 23 oktober 1956 werd de O 299 op de Britse werf Cook, Welton & Gemmell Ltd te water gelaten. Het zusterschip Rubens mocht er al op 22 september het water in. Het waren de laatste (en de grootste) stoomschepen die in België ter zeevisserij ingezet werden.*



*De O 298 Van Dyck werd in 1950 voor de rederij Motorvisserij gebouwd op de Britse werf Cook, Welton & Gemmell Ltd. Het was het laatste stoomschip dat in ons land actief was. In 1964 verliet het onze kusten om er nooit meer terug te keren. De periode van de stoomschepen was definitief voorbij.*

visserij en gaat het op zoek naar renderender oorden. De inmiddels verfranse familie Decrop heeft het einde van de sector niet afgewacht om zich eruit terug te trekken.

Flor Vandekerckhove

(1) Over Désiré Decrop (1869-1956), vader van Lucien en Charles, publiceerde ons blad een *in memoriam* in de editie van 20 januari 1956. Ook in HVB 1999/XI/p.11 beschreven we 's mans levensgeschiedenis.

(2) Duinengalm, katholiek maandblad voor de bevolking van De Panne, nummer 27, maart 1956.

(3) Marcel Poppe, Van mannen en van de zee, tweede druk, Oostende 1982, p. 24: 'Over geheel de kust waren er in 1920 in totaal 33 stoomschepen, 275 zeilsloepen en 17 motorboten.'

(4) Ib. p. 33. Alle goed voor 130 bt, 240 pk, 93 voet tussen de loodlijnen. Terloops merken we op dat we in de levensbeschrijving die wijzelf destijds over Désiré Decrop gepubliceerd hebben (HVB 1999/XI/11) wel zeer kort door de bocht gegaan zijn toen we schreven: 'Na 1918 bracht hij te Oostende enkele smacks in de vaart. Nog later investeerde hij zijn geld in stoomtrawlers.'

Dit mag juist zijn, maar er werd door ons dan wel eerst een grote periode weggegomd waarin het kapitaal van Decrop in motorschepen geïnvesteerd werd.

(5) ib. p. 34.

(6) Het gebeurde 50 jaar geleden. NV Motorvisserij bestaat 25 jaar, in HVB 2004/XII/p. 26.

(7) ib. p. 26. In 1939 ging ook de O 294 Van der Goes verloren en werd de O 296 Breughel verkocht.

(8) Marcel Poppe, Van mannen en van de zee, tweede druk, Oostende 1982, p. 40. Deze Rubens was 50,60 meter lang, en voer op een stoommachine van 850 pk. Deze nieuwe stoomschepen waren veel moderner dan hun voorlopers. De stoom werd met diesel opgewekt, in plaats van met kolen. Ze werden daarom de 'mazoutbranders' genoemd.

(9) Het gebeurde 50 jaar geleden. NV Motorvisserij bestaat 25 jaar, in HVB 2004/XII/p. 26. In 1949 werden de drie gecharterde schepen weer aan de staat overgemaakt. De O 295, O 290 en O 292 werden verkocht. De O 304 ging verloren. Niet minder dan tien mensen lieten daarbij het leven.

(10) ib. De oudere Van der Weyden, van Orley en Jordaens werden verkocht.

(11) Marcel Poppe, Van mannen en van de zee, tweede druk, Oostende 1982, p. 45.

(12) 'Ostend Stores & Ropeworks, de grootste en de meest moderne touwslagerij van Europa plechtig geopend te Oostende', in het Nieuwsblad van de Kust, 2 november 1961, p. 11.

(13) La Métropole, édition spéciale; 1 april 1955.

(14) Le Phare dimanche, 6 juli 1952.



*In 1947 chartert de NV Motorvisserij drie vaartuigen van de Belgische staat. Het stoomschip O 301 James Ensor is er een van.*

## Maritiem feestje in zeemanshuis Godtschalck



De 67 bewoners van het Zeemanshuis Godtschalck en hun familieleden werden zoals elk jaar vergast op een feestje. Deze keer geen pannenkoeken- of sneukelnamiddag maar een maritiem feestje. Een schare vrijwilligers zorgde voor de bediening van versnaperingen bij de koffietafel en de barbecue, terwijl Patrick Dupon er muzikaal de sfeer inhiel. Ook de Oostendse burgemeester Jean Vandecasteele en OCMW-voorzitter Franky De Block kwamen een kijkje nemen tijdens de voorbereiding van de barbecue.

### Willy Herteleer nieuwe voorzitter Ibis



Tijdens de algemene vergadering van het K.W. Ibis benoemde de raad van bestuur admiraal Willy Herteleer (63) tot nieuwe voorzitter. De Oostendenaar volgt ridder Jean-Jacques De Cloedt (82) op die in november 1999 werd aangesteld. Admiraal Herteleer is sinds begin 2001 met pensioen als stafchef van het Belgische leger. Voor de nieuwe voorzitter is een belangrijk jaar in aantocht. Volgend jaar wordt het honderdjarige bestaan van de instelling gevierd met diverse activiteiten. Het Koninklijk Werk Ibis werd op 6 juli 1906 opgericht.

### Niet alledaagse UK.229 in Oostende



Zo'n afgeknotte voorsteven is geen zicht natuurlijk maar blijkbaar wel efficiënt om de tonnenmaat te verminderen. De ingreep werd toegepast op de Urker eurokoter UK.229 Aaltje die de voorbije weken in Oostende te zien was. We hoorden dat er zelfs meerdere Nederlandse kotters een gelijkaardige ingreep ondergingen.



## 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](http://www.abb.be)

