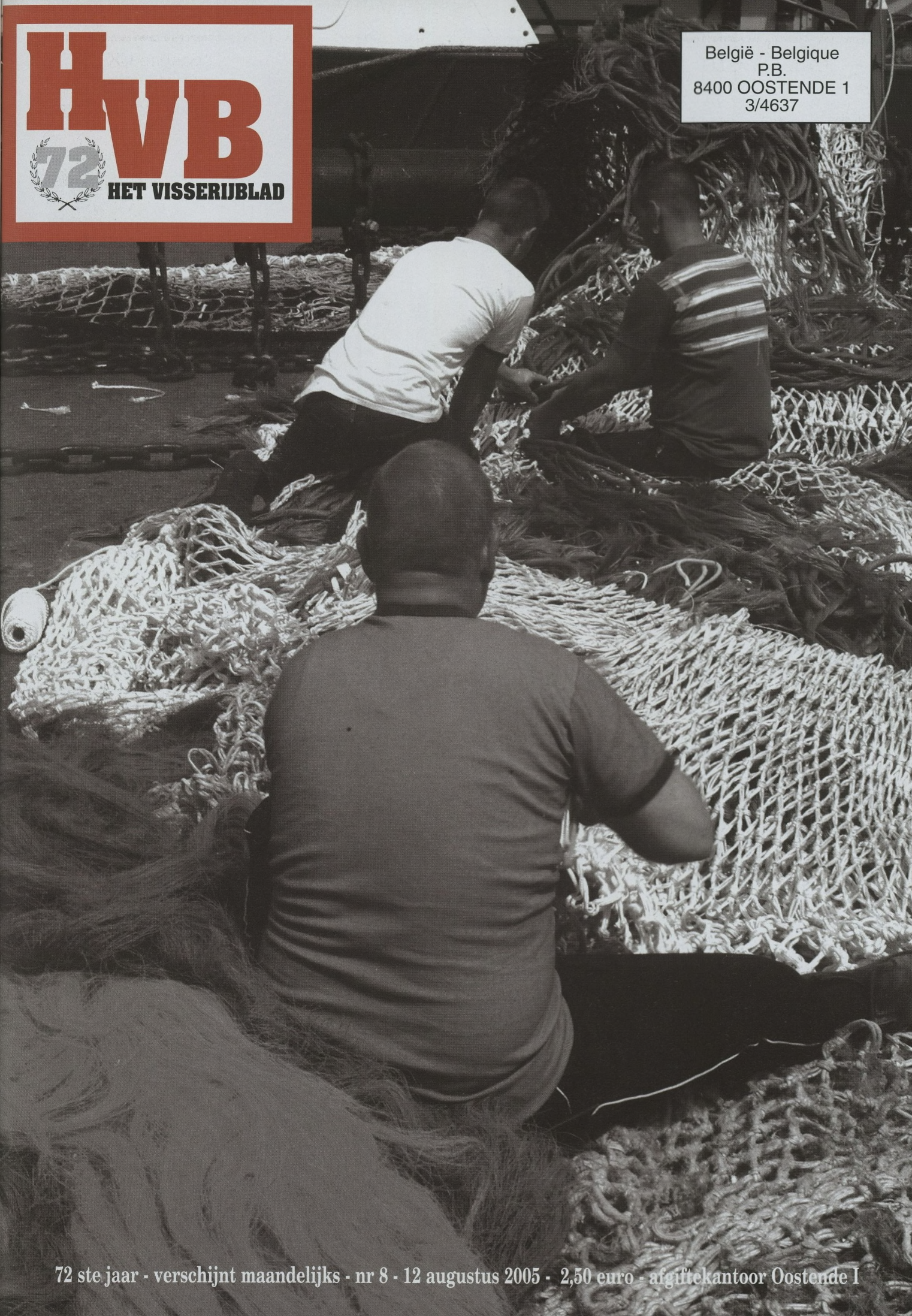


HVB
72
HET VISSERIJBLAD

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





Werkhuizen Perfecta in de Schuilhaven te Zeebrugge (datum foto onbekend)

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 72 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 72

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

Losse nummers 2,50 euro

Colofon

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

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

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

HVB,
Brusselstraat 12, 8450 Bredene
Pas op: geen fax meer!
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

Over de lange termijn... die even goed voorbijgaat



DAT HET LEVEN een strijd is moeten we u niet zeggen. Ook u wordt dagelijks geconfronteerd met tal van problemen. Omdat die zich opdringen en omdat de oplossing ervan dringend is hebt u er de handen aan vol. Daarna rest u geen tijd om u ook nog eens te buigen over problemen die zich vandaag al aan het vormen zijn, maar die slechts over pakweg twintig jaar zullen exploderen.

To-morrow is an other day. Zelf hebben we geen tijd om ons over lange termijnproblemen te buigen. Maar we zijn niet dom: we weten dat ze op ons afkomen. Daarom betalen we mensen opdat zij de nodige tijd zouden vrijmaken om dat in onze plaats te doen. Via de politieke verkiezingen bijvoorbeeld bezorgen we mensen een job waarin ze ook verondersteld worden na te denken over de toekomst van onze samenleving; soortgelijke maatschappelijke afspraken gelden ook voor wetenschappelijke instellingen, vakbonden en patroonsorganisaties. Wij betalen al die mensen ook om over die lange termijnproblemen na te denken en het ons vervolgens uit te leggen. We betalen ze opdat we op basis van hun 'weten' de koers van onze maatschappelijke tanker kunnen aanpassen. Als we dit nalaten dan komt de dag dat we door zo'n lange termijnprobleem verzwoegen worden.

Zo'n lange termijnprobleem is dat van de olie. Hoe lang weten we dat de olie schaars (en dus peperduur) wordt? Wel, naast me ligt een boekje uit 1972 waarin het allemaal aangekondigd wordt, niet door een of andere halve gare doemdenker, maar door een team van het Massachusetts Institute of Technology (MIT), wellicht de meest hoogstaande wetenschappelijke instelling uit heel de wereld. We weten dat dus al meer dan dertig jaar.

In de visserij worden we sindsdien met de regelmaat van de klok geconfronteerd met dat almaar groeiende probleem. En die confrontaties komen telkens hard aan. Een groot boomkorvaartuig dat er dagelijks 5000 liter diesel doorjaagt brengt zijn reder uiteraard in moeilijke papieren als de olieprijs weer eens met enkele eurocent stijgt. Wat kan die reder vervolgens doen? Hij probeert het probleem van die dag goedschiks kwaadschiks op te lossen. Dan komt de volgende oliecrisis. Weer probeert de reder hetzelfde (maar inmiddels toegenomen) probleem op te lossen. Dan komt er weer een oliecrisis. Dan weer...

De visserij is vergelijkbaar met een mens die al in de jaren zeventig van een hoog flatgebouw is beginnen afdonderen. Tijdens zijn duikvlucht slaat hij wild in het rond en hij grijpt onderweg al de steun die zich aandient, maar vallen doet hij verder. Helaas heeft niemand in die jaren zeventig aan het gebouw een vangnet aangebracht dat de val van de man had kunnen stoppen. Evenmin heeft men dat (vele verdiepingen lager) in de jaren tachtig gedaan en ook niet (vlak boven de benedenverdieping) in de jaren negentig.

In plaats van een koersverandering na te streven is het sectorschip lijnrecht blijven doorvaren. Het Visserijblad riep voortdurend dat de sectortitanic regelrecht op de ijsberg van de dure olie afstevende. Maar de sectorschipper riep terug dat we gefrustreerd waren, dat het een imago-probleem was, dat het alleen maar door stoorzenders kwam. Door de megafoon bleef die schipper maar roepen: 'Tot hertoe gaat alles goed, tot hertoe gaat...'

De man op de baai

PMI wordt MIGO

Het letterwoord PMI (Provinciaal Maritiem Instituut) heeft afgedaan en wordt vervangen door MIGO, de afkorting van Maritiem Instituut van het Gemeenschapsonderwijs. Voortaan heeft het maritieme onderwijs, waaronder ook de visserijopleiding valt, nog één vestiging, met name aan de Mercatorlaan in Oostende.

Ook werd al gezocht naar een waarnemende directeur voor dat MIGO. Kandidaten moesten tegen uiterlijk 20 mei gesolliciteerd hebben. Het is ons nog niet bekend wie uiteindelijk op 1 september de functie zal mogen opnemen.

Amandine druk bezocht

De laatste IJslander, de O.129 Amandine, kreeg in juli 4.200 bezoekers aan boord. Dat is 27 procent meer dan vorig jaar. Sinds de inhuldiging in 2001 ligt het daggemiddelde aan betalende bezoekers op 140. De statistieken wijzen uit dat het vooral scholen en toeristen zijn die het schip op de Oostendse Visserskaai een bezoekje waard vinden. Initiatieven om Oostendenaars en Bredenaars tot een kijkje te bewegen vonden dan weer zeer weinig respons.

Koehaaien in Oostendse vismijn



De Z.105 Atlas kwam dinsdagnacht 26 juli in Oostende toe met twee grauwe haaien (*Hexanchus griseus*) van 73 en 56 kg. De grauwe haai is ook bekend zeskieuwige koehaai (er bestaat ook een zevenkieuwige versie) of stompsnuitzeskieuwshaai. Beide haaien werden gevangen in Het Kanaal. De grauwe haai is een diepzeevís met een groot verspreidingsgebied kent in wateren met gematigde temperaturen. Bekend is dat exemplaren in de Noordzee een lengte van 4,5 meter bereiken. Twee verschillende handelaars hebben elk een exemplaar gekocht. De grauwe haai is omwille van zijn delicaat wit vlees een geschikte consumptievís. In Italië staat hij zelfs aangeschreven als de beste onder de haaien. (gw)

Volgende maand in HVB

Interview met oud-visser

Theo Everaert

De vissersfamilie Everaert vindt zijn wortels in het binnenlandse Boekhoute. Toen de Braakman, 'hun' zijarm van de Schelde, afgesloten werd, zakten deze Scheldevisserij naar de kust, waar ze mee vorm gaven aan de visserij van de oostkust.

Aanvoer en besomming januari-juni 2002-2005 (aanlandingen onder Belgische vlag)

Zeebrugge	Ton				x1.000 euro			
	Aanvoer 02	Aanvoer 03	Aanvoer 04	Aanvoer 05	Besom. 02	Besom. 03	Besom. 04	Besom. 05
Kabeljauw	658	391	243	288	1.528	1.003	681	778
Schol	1.304	1.197	1.094	836	2.100	2.437	1.991	1.397
Tong	1.787	1.693	1.523	1.258	14.376	16.491	14.109	12.667
And. Demers. soort.	2.487	2.582	2.446	2.144	7.303	7.281	6.769	6.422
Pelagische soorten	19	19	1	0	78	56	0	1
Schaal- & weekd.	401	501	534	540	1.017	1.146	1.136	1.085
TOTAAL	6.656	6.383	5.840	5.066	26.401	28.414	24.686	22.350
% +/-	+8,2 %	-4,1 %	-8,5 %	-13,3 %	+1,1 %	+7,6 %	-13,1 %	-9,5 %
% tov totaal	76,1 %	70,4 %	59,9 %	56,9 %	78,8 %	72,6 %	62,0 %	58,4 %

Oostende	Ton				x 1.000 euro			
	Aanvoer 02	Aanvoer 03	Aanvoer 04	Aanvoer 05	Besom. 02	Besom. 03	Besom. 04	Besom. 05
Kabeljauw	194	147	137	159	497	395	396	436
Schol	308	433	645	565	474	839	1.135	937
Tong	404	607	908	930	3.125	5.866	8.132	8.942
And. Demers. soort.	913	1.188	1.747	1.748	2.065	2.632	4.155	4.504
Pelagische soorten	5	4	2	1	1	2	1	1
Schaal- & weekd.	109	195	309	346	369	486	701	707
TOTAAL	1.933	2.574	3.748	3.749	6.531	10.220	14.520	15.529
% +/-	+6,5 %	+33,2 %	+45,6 %	+0,6 %	-5,2 %	+56,5 %	+42,1	+6,9 %
% tov totaal	22,1 %	28,4 %	38,5 %	42,1	19,5	26,1 %	36,5 %	40,6 %

N.V. HOSTYIN

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

Faillissementen

NV WELLS & MOMMAERTS, Noorderlaan 123, 2030 Antwerpen, scheepsbevoorradingsbedrijf opgericht in 1952 met bijhuizen in Zeebrugge en Gent. Personeel: 42, omzet, omzet: 11 miljoen euro (2003). Failliet verklaard op bekenenis in Antwerpen op 14 juli 2005.

Rechtzetting

Arnel Vanthuyne, gewezen reder van de N.88 Nova Cura, meldt dat er geen enkel verband is tussen zijn vroegere activiteiten en het faillissement van de vennootschap BVBA Nova Cura, Astridlaan 19, 8620 Nieuwpoort die op 23 juni failliet werd verklaard.

Aanvoer Nieuwpoortse Vismijn op dieptepunt

De eerste helft van het jaar werd in de vismijn van Nieuwpoort iets meer dan 83.000 kg vis geveild tegenover bijna 160.000 kg in dezelfde periode januari-juni (-48 %). De scholaanvoer daalde er van 46.205 kg tot 10.923 kg (-76 %). Tong verminderde van 37.808 kg tot 26.530 kg (-30 %). De garnalaanvoer bleef met circa 15.000 op het peil van vorig jaar. De besomming van het eerste halfjaar bedroeg 390.112 euro tegenover 596.533 vorig jaar (-35 %).

VLAM-promotiedag

Vlaamse dagverse garnaal in Zeebrugge

Voor het vierde jaar op rij, afwisselend in een van de kusthavens, organiseert de VLAM (Vlaams Centrum voor Agro- en Visserij-marketing), een garnaalpromotiedag. Dit jaar gebeurt dat in Zeebrugge op woensdag 24 augustus. Minister-president Yves Leterme geeft er zijn visie op de stand van zaken in de Vlaamse garnaalvisserij. De Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) lanceert die dag, in samenwerking met de Rederscentrale en de Orde van de 33 Meesterkoks van België, een nieuw project om verse Noordzeegarnaal zowel gepeld als ongepeld tot bij de betere restaurant te brengen.

Z.279 Ramblers vastgehouden in Harwich



Schipper Joachim Moeyaert (32) uit Nieuwpoort kreeg donderdag 21 juli visserijcontroleurs aan boord van de Z.279 *Ramblers* en werd na nazicht van het logboek en onderzoek van het visruim gesommeerd om naar de haven van Harwich te varen. De schipper moest zich daar ter beschikking houden van de autoriteiten. Hij werd in overtreding genomen voor vissen binnen de grens van de 12-mijlszone. Volgens schipper Moeyaert werkte het VMS-satellietsysteem niet correct, een euvel dat hij trouwens gemeld had aan het Belgische controlestation in Oostende. De Z.279 bleef enkele dagen aan de kaai in Harwich maar de vangst, waarvan de verkoop voor vrijdag was aangekondigd in Oostende, werd niet in beslag genomen. Omdat er hem geen zwaarwichtige overtredingen konden aangewreven worden kreeg de schipper een voorwaardelijke sanctie. Zondagmorgen werd het schip vrijgegeven en bereikte 's avonds de haven van Oostende waar de vangst de daaropvolgende maandag op de veiling kwam.

Controle van vissersvaartuigen door de Britten is zowat dagelijkse kost. De voorbije maanden werden naast de Z.279 *Ramblers* ook op andere vaartuigen zogenaamde routinecontroles verricht. Bij een dergelijke inspectie werd een vaartuig verplicht naar een haven te varen op 12 uur van de plaats van de controle, terwijl er meer nabijgelegen havens waren. Ook in dit geval kwam de schipper er vanaf met een waarschuwing en een voorwaardelijke boete van 50.000 pond.

Het eerstvolgende HVB
in uw brievenbus
op 2 september

CREVITS

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

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

Nederland wil één op vijf vaartuigen wegsaneren

NAAST DE HOGE brandstofkosten kampt de Nederlandse kottervloot ook met lagere platvisquota. De Nederlandse visserijminister stuurt dan ook aan op minder vangstcapaciteit en brandstofbesparende initiatieven om zowel de overcapaciteit van de vloot weg te werken de exploitatiekosten te drukken.

Minister van Landbouw, Natuurbehoud en Voedselkwaliteit (LNV), Cees Veerman, heeft voorstellen klaar om de vlootcapaciteit te reduceren en het vissen zuiniger te maken door invoering van de elektrische pulskor. Voor een saneringsoperatie wil hij 38 miljoen euro beschikbaar stellen, waardoor het wegsaneren van één op vijf vaartuigen mogelijk wordt. Niet enkel schol- en tongvissers zullen kunnen uitstappen, maar ook de overcapaciteit in de garnaalsector zou mee in de boot gaan. De minister redeneert dat ook het garnaalsegment kan bijdragen tot het scholherstelplan. Garnaalvissers voeren immers ook schol aan als bijvangst. Verwacht wordt dat de aanmeldingen reeds in september kunnen beginnen.

Veerman volgt hiermee de aanbeveling van de Stuurgroep Nijpels die in haar eindrapport stelde dat de situatie in de kottersector en in andere onderdelen van de keten om verregaande maatregelen vraagt en duidelijk stelde dat een aanzienlijke sanering van de vloot noodzakelijk is. Zijn voorstellen gaan echter verder dan de sanering van 15 procent van de vloot zoals opgenomen in het scholmanagementplan dat door de Noordzee-RAC is aanvaard.

Na crisisberaad begin juli in Urk stelden de voormannen van de kottersector zich *niet* achter de plannen van de minister. Ze wijzen op een eerdere verklaring waarin de minister zich geen voorstander toonde van het afbouwen van de vloot omdat die capaciteit dan definitief verloren is. Ze vinden een saneringsregeling op zich niet verkeerd wanneer het op vrijwillige basis kan gebeuren. *"De blijvers blijven met dure brandstof zitten. Gebruik die 38 miljoen euro om de vloot door het diepe dal te slepen. Zonder overheidshulp komen wij niet door deze moeilijke periode"*, zei een woordvoeder.

Pulskor

Minister Veerman liet ook weten bereid te zijn om een flink bedrag uit te trekken om meer proefvaarten met de elektrische pulskor mogelijk te maken. De pulskor werkt niet met kettingen, maar schrikt de platvis op met elektrische schokjes. Deze techniek is zuiniger en milieuvriendelijker dan de huidige boomkorvisserij. In plaats van één

groot vaartuig in te zetten voor praktijkproeven wil Veerman meerdere boomkorkotters bij het proefproject betrekken. Ook kleinere kotters en garnaalvaartuigen zouden kunnen deelnemen aan het pulskoronderzoek. Tenslotte wil de minister de sector ook ruimte geven om andere vismethoden toe te passen die een brandstofbesparing opleveren. De voorbije maanden heeft de UK.153 Lub Senior (42,40 m., 2.000 pk) die sinds vorig jaar voor het pulskorproject wordt ingezet een aanzienlijke brandstofbesparing kunnen aantonen. Het grote boomkorvaartuig slokt normaal 37 ton gasolie per week op. De laatste maanden is het verbruik teruggebracht

tot 19 à 22 ton dieselolie, een besparing van 40 procent. Bij een brandstofprijs van 40 eurocent tikt dit aardig aan. De vangsten liggen wel iets lager dan met de kettingen. Voor tong zit de UK.153 op 80 tot 90 procent van gelijkaardige vaartuigen. De afstelling van het wekvel bij de scholvisserij moet nog bijgestuurd worden. Vooral op harde grond valt de vangst tegen.

De kottersector staat alsnog kritisch tegenover de pulskor. Ze willen de cijfers op tafel en bedragen over de kostprijs horen. Ze vinden het zeker geen oplossing op korte termijn omdat helemaal nog niet bewezen is dat het gebruik van de pulskor een volwaardig alternatief is.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen APRIL-JUNI 2005

Nieuwe inschrijving en eigenaar:

* Z.59 Raquel (ex- P.518 Andrew J, Portsmouth), eig.: BVBA Rederij Schiltz, Middeldiep 24, 8301 Knokke-Heist. Roepnaam: OPCG, boomkorvaartuig, staal, loa: 37,20 m., boa: 8,05; bt: 275; nt: 82; bouwjaar 1981; werf: Van der Werff & Visser, Irnsum (NL); motor: ABC, 957 kW, bj. 1995. Zeebrief: 13 maart 2005

* Z.92 YENTL (ex-Z.92 Aude Audenda), eig.: BVBA Rederij Long Ships, Eglantierenhof 22, 8370 Blankenberge. Roepnaam: OPEP, boomkorvaartuig; staal; loa: 34,54 m., boa: 8,48 m; bt: 286, nt: 85; bouwjaar 1980; werf: Scheepswerven van Langerbrugge, Gent; motor: Wärtsilä, 883 kW, bj. 1999. Zeebrief: 26 januari 2005

* N.34 L'ETAPLOIS (ex-N.73 L'Etaplois), eig.: BVBA Northern Sky, Handelskaai 19, 8620 Nieuwpoort. Roepnaam: OPBH, plankenvisser; loa: 12,40 m., boa: 4,64 m; bt: 2é, nt: 6;

bouwjaar 1976; werf: Forges Caloin, Etaple-sur-Mer (Fra); motor: Baudouin, 110 kW, bj. 1986. Zeebrief: 24 maart.

Verandering van eigenaar: Z.519 Enterprise (ex- Z.519 Rachel Sarah), eig.: BVBA Enterprise, Fruithoflaan 124 /14, 2600 Berchem. Zeebrief: 5 juli.

Verandering van exploitatievorm: N.79 THORN, eig.: BVBA Thorn, Witte Brigadelaan 127, 8620 Nieuwpoort. Zeebrief: 18 januari 2005

Nieuwe motor: N.58 PASCIN, eig.: BVBA Rederij Pascin, Oude Veurnevaart 45, 8620 Nieuwpoort. Motor: Cummins, 221 kW, bj. 2005. Zeebrief: 3 maart 2005

Nieuwe motor / verandering eigenaar Z.284 ANTONIA MARTRUIDA, eig.: BVBA Carpe Diem, Vismijn 1, 8400 Oostende. Motor: Wärtsilä, 1.065 kW, bj. 2004. Zeebrief: 12 april 2005

Adreswijziging: O.231 DEN HOOPE, eig.: Rederij De Viertorre BVBA, Vismijn 71, 8400 Oostende. Registratie: 2 mei 2005

Geschrap: Z.28 ANNIE-B, eig.: BVBA Deo Volente, Doelhofstraat 72, 8377 Nieuwmunster. Geschrap: 27 juni 2005

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

Geen akkoord over Europees Visserijfonds, maar Leterme blijft optimistisch

Tijdens de Europese ministerraad in juni werd geen politiek akkoord bereikt over het Europees Visserijfonds voor de periode 2007-2013. Er zijn nog te veel verschillende standpunten in verband met steun voor modernisering en nieuwbouw van vissersvaartuigen. Over de steun aan jonge vissers en vooral over de grootte van de bedrijven die in aanmerking komen voor steun lagen de standpunten ver uiteen. De zuidelijke en nieuwe lidstaten wensen ruimere mogelijkheden om steun te verlenen voor het vervangen van motoren en voor nieuwbouw. De Europese Commissie en een aantal hervormingsgezinde lidstaten willen alleen instemmen met steun voor het vervangen van motoren onder strikte voorwaarden. Steun voor nieuwbouw vinden zij in de huidige omstandigheden onaanvaardbaar omdat dit alleen maar leidt tot een verhoging van de visserijdruk.

Toch Europese steun?

En dan is er nog de problematiek van de dure diesel. Na een ontmoeting met Europees Commissaris Joe Borg op vrijdag 29 juli liet Vlaams minister-president en minister van Landbouw in de Vlaamse Regering, Leterme, zich toch optimistisch uit over de mogelijkheid om toch steun aan de visserij toe te kennen. Hij noemde kans reëel dat de Europese Commissie bepaalde steun niet langer zou afwijzen. *Een rechtstreeks tussenkomst in de brandstof is daar echter niet bij.* Hij ziet wel mogelijkheden voor brandstofbeperkende investeringen en compensaties voor vissersvaartuigen die tijdelijk inactief blijven.

ZEEBRUGGE

Virtus keert terug naar de bron



In het kader van de opwaardering van de site Oude Vissershaven in Zeebrugge werd de O.533 Virtus (bj. 1965, 147 kW, 58 bt) met geld van het kustactieplan aangekocht. Het vaartuig krijgt na een renovatiebeurt een plaats aan de Kustbaan. Het schip werd in 1965 op de Zeebrugge scheepswerf De Graeve gebouwd voor rekening van reder Jos Rappé. De laatste uitbater van het schip was de BVBA De Vriendschap van de flamboyante Oostendse kustvisser Fernand - bijgenaamd Neuze - Verleene. Hij hield ermee op toen zijn dossier tot het verkrijgen van een slooppremie door de overheid goedgekeurd werd. (dh)

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 thuishopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

e-mail : info@vismijnoostende.be

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Bedrijfsvoering heeft weinig vat op brandstofkosten

DE "UITKOMSTEN VAN de Belgische zeevisserij 2003" (1) geeft een overzicht over de evolutie van de rentabiliteit van de rederijen ter zeevisserij. De opvolging gebeurt reeds sinds 1981. Voor het onderzoek wordt de vloot opgedeeld in een klein vlootsegment (KVS) waarin de vaartuigen tot 221 kW (300 pk) vallen en een groot vlootsegment (GVS) waarin de vaartuigen van meer dan 221 kW zijn ondergebracht. Het is een indeling die ook bij het quotabeheer wordt gehanteerd. Het KVS bestaat uit kustvisserij, eurokotters en andere vaartuigen tot 221 kW. Eind 2003 behoorden 61 vaartuigen tot deze groep, waaronder 24 kustvisserij (vaartuigen die minder dan 24 uur op zee blijven), waarvan er slechts 9 (38 %) een boekhoudkundig uittreksel instuurden. Van de 31 eurokotters vulden 21 eigenaars (68 %) het uittreksel in. Eurokotters zijn boomkorvaartuigen gebouwd vanaf 1981 met een motorvermogen van maximum 221 kW en een lengte van 24 meter die binnen de 12-mijlszone mogen vissen. Tot deze groep behoren ook een aantal vaartuigen die groter zijn dan 65 bt met een lengte die de 24 meter overschrijdt.

Vallen eveneens onder het KVS, vaartuigen die uitgerust zijn met de boomkor en een vermogen hebben van maximum 221 kW, maar niet behoren tot de categorie eurokotters of de kustvisserij.

Het GVS (64 vaartuigen) is opgedeeld in vaartuigen van meer dan 221 kW tot 662 kW (900 pk) en boomkorvaartuigen van meer dan 662 kW. Deze laatste groep (55 vaartuigen) omvat het meest actieve deel van onze zeevisserijvloot. Met 37 ingeleverde uittreksels (67 %) is de boekhoudkundige informatie representatief voor het belangrijkste vlootonderdeel.

Het onderzoek bevestigt nogmaals de rechtstreekse relatie tussen de brandstofprijs en de winstgevendheid van de visserijrederijen. De samenvatting van de analyse van boekhoudkundige uittreksels over het jaar 2003 laat daar voor het vierde jaar op rij geen twijfel over bestaan: Het aandeel van de brandstofkosten daalt wel sinds het jaar 2000 voor alle groepen, maar het blijft een factor waarop de bedrijfsvoering weinig invloed kan uitoefenen omdat het verbruik recht evenredig is met de tonnage van het vaartuig.

Voor de vaartuigen die representatief zijn voor onze vloot, nl. de eurokotters en de grote boomkorvaartuigen (+662 kW) hebben het moeilijk. Vallen de resultaten voor het jaar 2003 iets beter uit dan in het voorgaande jaar, toch blijft het kengetal van winstgevendheid (2) voor eurokotters en grote boomkorvaartuigen nog steeds beneden de vijf procent. Achter de gemiddelde resultaten zit wel een zeer grote variabiliteit in rendement per onderneming.

Besomming

De rederijen halen bijna de helft van hun inkomsten uit tong. De prijsvorming van deze platvis is dan ook belangrijk voor de kasstroom van de ondernemingen. Tel daar de opbrengst van schol en de vijf andere belangrijkste vissoorten bij en dan wordt 85 procent van de besomming aangetoond. Prijschommelingen van alle andere aangelande visserijproducten hebben heel wat minder invloed op de bedrijfsinkomsten. (gw)

Soort	% tot.besom..	+/- tov 2002	GP in euro	+/- tov 2002
Tong	49	+4 %	9,03	+6 %
Schol	14	-	2,07	+11 %
Tarbot	5	-	10,64	+3 %
Kabeljauw	5	-3 %	2,70	+13 %
Tongschar	4	-1 %	3,90	-14 %
Zeeduivel	4	-	8,29	-3 %
Griet	4	-	7,00	-6 %
Garnaal	3	+1 %	3,19	-17 %
Rog	3	-	1,54	-1 %
Andere demersale	1	-1 %	3,79	+15 %
St.-Jacobsschelp	1	-	2,31	-9 %
Zeekat	0,85	+1 %	1,36	-14 %

Tabel 1: Gemiddeld aantal zeedagen per categorie

	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Kustvisserij	169	169	176	172	158	151
Eurokotters	196	196	194	208	203	192
Bmkr 0-300	210	210	193	240	205	214
Bmkr 301-899	253	251	256	273	262	261
Bmkr + 899	254	254	257	260	252	259

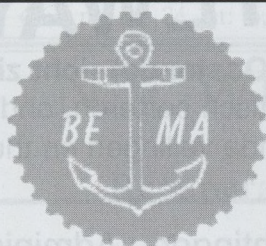
Tabel 2: Gemiddelde (bruto)besomming (in miljoen fr.)

	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Kustvisserij	5,1	6,0	7,1	7,4	5,7	5,2
Eurokotters	16,4	20,8	21,0	18,2	21,4	19,5
Bmkr 0-300	16,1	17,5	19,9	10,9	13,0	12,8
Bmkr 301-899	26,5	43,2	42,4	45,3	39,5	40,6
Bmkr + 899	41,5	50,7	53,3	50,6	46,8	50,1

Tabel 3: Procent kosten t.o.v. de besomming

	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Kustvisserij	84	84,4	86,6	90,0	92,2	78,4
Eurokotters	78	78,5	75,0	82,1	72,6	69,0
Bmkr 0-300	92	91,8	86,8	98,7	75,0	79,9
Bmkr 301-899	7067,8	68,5	68,1	61,1	65,8	
Boomkor + 899	82	81,8	81,1	87,5	77,0	73,2

BEMA
doet het!



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

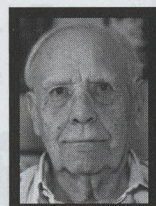
H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

tel./fax: 059 / 33 22 15.

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

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Karel 'Samas' Wittevrongel. De echtgenoot van Hendrika Van Hecke werd geboren te Blankenberghe op 9 januari 1913 en overleed er op 17 juli.

'Samas' die bij leven en welzijn een visser in hart en nieren was, werd in ons blad geïnterviewd in 2003, naar aanleiding van de Havenfeesten in die badstad. De familie Wittevrongel is dan ook een alom bekende naam in de Blankenbergse visserij. Fred Wittevrongel, de neef van Samas, was gedurende vele jaren directeur van de Rederscentrale.



Brandstofkosten: In 1999 bedroeg de officiële gemiddelde gasolieprijs 7,33 frank (0,18 eur) per liter, in 2000 was dat 12,1 frank (0,30 eur), een stijging met 67 procent. De twee volgende jaren daalde de gemiddelde brandstofprijs respectievelijk tot 0,28 en 0,25 euro per liter. In 2003 lag de gemiddelde prijs op 0,26 euro.

Tabel 4: Procent brandstofkosten t.o.v. de besomming

	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Kustvissers	14,6	17,4	17,1	20,2	10,8	7,9
Eurokotters	14,7	16,7	17,1	19,8	10,1	8,7
Bmkr 0-300	23,1	21,9	22,0	24,2	11,4	10,9
Bmkr 301-899	17,5	17,1	17,3	18,5	11,6	9,9
Bmkr + 899	22,8	22,3	24,7	28,4	16,7	13,1

Tabel 5: Procent personeelskosten t.o.v. de besomming

	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Kustvissers	25,9	29,3	33,4	34,3	38,7	29,2
Eurokotters	31,4	30,4	31,2	32,8	34,2	30,8
Bmkr 0-300	31,3	34,0	36,2	36,5	35,5	32,5
Bmkr 301-899	27,3	27,5	27,7	28,4	28,9	31,0
Bmkr + 899	30,2	30,2	29,9	29,9	30,4	30,4

Winstgevendheid: er is een onmiskenbare verbetering t.o.v. 2002. Toch komen enkele de kustvissers en de kleinere vaartuigen van het groot segment boven de drempel van 5 %.

Tabel 6: Kengetallen van winstgevendheid (%)

	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Kustvissers	6,4	13,0	-4,7	-4,8	15,2	6,3
Eurokotters	3,3	-3,0	-5,7	-5,7	2,5	8,3
Bmkr 0-300	-7,5	-8,0	-1,1	-1,1	14,7	9,0
Bmkr 301-899	6,1	15,0	6,6	6,6	20,2	29,0
Bmkr + 899	2,7	+0,2	-4,2	-4,2	3,3	9,9

Vermogensbalans: uit de gegevens valt af te leiden dat hoe groter en krachtiger het vaartuig, hoe kleiner het eigen vermogen. Het lage eigen vermogen van de grote boomkorvaartuigen houdt ook verband met het feit dat de groep heel wat vaartuigen van minder dan tien jaar oud bevat waarop nog afbetaalen lopen.

Tabel 7: Eigen en vreemd vermogen (%)

	Eigen 03	Eigen 02	Vreemd 03	Vreemd 02
Kustvissers	76,5 %	87,2 %	23,5 %	12,8 %
Eurokotters	37,8 %	40,8 %	62,2 %	59,2 %
Boomkor 0-300 pk	-	61,5 %	-	38,5 %
Boomkor 301-899 pk	-	61,5 %	-	38,5 %
Boomkor + 899 pk	31,6 %	30,9 %	68,4 %	69,1 %

(1) UITKOMSTEN VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2003, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Landbouw- en Visserijbeleid - Dienst Zeevisserij, Oostende. Voor 2003 werden 72 representatieve uittreksels overgemaakt. Zij vertegenwoordigen 58 procent van de 125 vaartuigen die in 2003 in bedrijf waren.

(2) Kengetal van winstgevendheid, uitgedrukt in procent = netto-winst (voor belasting) X 100, gedeeld door de omzet. Deze rentabiliteitsratio, door de Europese Commissie gehanteerd bij de beoordeling van nieuwbouwdossiers, moet meer dan vijf procent bedragen om de investering te kunnen dragen.

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Eddy Crevits, echtgenoot van Viviane Denolf.

De zaakvoerder van de firma Crevits Louis & Zonen was tevens reder van de B 518 Drakkar. Hij werd geboren te Blankenberge op 27 mei 1950 en overleed thuis op 24 juli.

Over de redersfamilie Crevits werden in HVB verschillende artikels gepubliceerd. Eddy kwam vooral aan bod tijdens de reportage over de tewaterlating van de B 518 (HVB V/1998).



De Rousant mag N.64 niet vernummeren tot Z.28



Garnaalrederij De Rousant BV uit Zoutkamp heeft het wrak van de Z.28 Annie-B, met inbegrip van de visvergunning, gekocht van de rederij Deo Volente BVBA van Johan Bout. Zoals bekend is de eurokotter op 29 april gezonken in de Oosterschelde na een aanvaring met een pijlerdam van de stormvloedkering. Het vaartuig werd geborgen en overgebracht naar de haven Bruinisse. Bij de aanvaring liep de Z.28 zoveel schade op dat het schip totaal verloren is. Zaakvoerder Van der Ploeg van De Rousant wil het scheepswrak slopen. De visvergunning wilde hij op de N.64 Mooie Meid (ex-N.73 Kotje, 145 kW), een vaartuig dat vijf jaar geleden in handen van De Rousant kwam. Vervolgens zou de N.64 vernummeren tot Z.28. De vergunning van de N.64 zou dan overgezet worden op een Brits hekkottertje dat hierdoor terug onder Belgische vlag zou komen. De carroussel gaat echter niet door. De N.64 voldeed de voorbije twee jaar niet aan de economische link en werd in juni op de hoogte gebracht van de sanctie: 72 dagen schorsing van de visvergunning, waarvan 36 voorwaardelijk. In die omstandigheden kreeg De Rousant geen toelating om het registratiekenmerk Z.28 te gebruiken op de N.64 omdat een vaartuig dat niet voldoet aan de economische link hierdoor verder zou kunnen vissen.

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

Meersoortenbenadering noodzakelijk

IN VORIGE NUMMERS brachten HVB al enkele afleveringen over de behandelde thema's op de studiedag van 17 maart. Die werd georganiseerd door het Departement Zeevisserij (DvZ) in samenwerking met de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) en het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) onder de noemer "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, visie van de sector en de Vlaamse overheid. We gaan door met samenvatting van de lezingen die in een referatenboek werden gebundeld.

OMDAT HET HUIDIGE beheerssysteem niet is aangepast aan het gemengde karakter van veel visserijen is een duurzame exploitatie van de visbestanden, een van de doelstellingen van het Europees Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB), nog steeds niet gerealiseerd. Waarom dat niet gebeurt trachten ing. Willy Vanhee en bio-ingenieur Wim Demaré duidelijk te maken.

Het doel van het TAC-beheer (total allowed catches) is door beperking van de output (de vangsten), de input (de visserij-inspanning) onder controle te houden. Voor alle aan vangstbeperkingen onderhevige vissoorten wordt ieder een vangsthoeveelheid per soort vastgelegd. De TAC's worden onder de vorm van quota verdeeld onder de lidstaten volgens de principes van de 'relatieve stabiliteit' die tot de basisregels van het GVB behoren.

Vooraleer de quota toegewezen worden, is een lange weg van wetenschappelijke adviezen en politieke beslissingen afgelegd.

Sinds de invoering van het GVB (en de quota) in 1983 is de basisdoelstelling, nl. de duurzame exploitatie van de visstand, fundamenteel niet veranderd, maar ook niet gerealiseerd. De wetenschappers schrijven dit toe aan:

- het ontbreken van een langetermijnbeleid;

- de stellingname van de Ministerraad die de voorstellen van de Europese Commissie niet of nauwelijks opvolgt.

Ook het TAC-beheerssysteem heeft gefaald als middel om gemengde visserijen te beheren. Het systeem blijkt wel te functioneren als het gericht is op één of een beperkt aantal doelsoorten, zoals bij de pelagische visserij op haring.

De demersale visserijen, waaronder de boomkorvisserij, zijn gericht op meerdere vissoorten. Met het gebruikte vistuig is het niet mogelijk om één soort op

te vissen, zonder tegelijk ook andere soorten te vangen waarvan het quotum mogelijks al is uitgeput. TAC's houden echter geen rekening met de eigenheid van gemengde visserijen. De omschakeling van het beheerssysteem naar een meersoortenbenadering is dan ook noodzakelijk, stellen de auteurs.

Naar aanleiding van de kabeljauwcrisis in de Noordzee werd een simulatiemodel ontwikkeld om het kabeljauwbestand te beschermen zonder de vangstmogelijkheden van andere soorten te veel aan te tasten. Een totaal verbod op kabeljauwvisserij zou immers tot gevolg gehad hebben dat de volledige demersale vloot werkloos zou worden, een maatregel die om socio-economische redenen onaanvaardbaar was. Een tussenoplossing om kabeljauwvangsten te beperken zonder de vangstmogelijkheden van de andere soorten te veel aan te tasten werd vastgelegd in het MTAC-model (Mixed species TAC evaluation) waarin rekening werd gehouden met de relaties tussen de verschillende bestanden. Eenvoudig gesteld betekent dit dat soorten die samen opgevisst worden (bv. tong en schol) een sterke relatie hebben. Anderzijds is er geen link tussen bv. tong en koolvis. Dat betekent dat de visserijdruk op tong pas daalt wanneer ook de scholvangsten onderdrukt worden, terwijl dit helemaal niet nodig is voor bv. koolvis. Hoe strikt men vasthoudt aan het stockgericht advies wordt in het model uitgedrukt door de prioriteitsgraad. Het toekennen van een prioriteitsgraad is in principe een beleidsmatige beslissing, gebaseerd op de ecologische en economische waarde van het bestand. Met de ontwikkeling van dit model is de eerste stap naar een meersoortenbenadering gezet.

Métiers

In het MTAC-model wordt er nog

steeds van uitgegaan dat de input (visserij-inspanning) nog wordt gereguleerd via de output (vangstbeperkingen op TAC's). Op termijn moet de visserij-inspanning zelf de regulerende factor worden, maar deze optie is nog niet in het model opgenomen. Volgens de auteurs komt dit omdat hiervoor nog geen politiek draagvlak bestaat en omdat de vlootindeling niet geschikt is voor een dergelijke benadering. De vloten worden nog steeds opgedeeld in segmenten op basis van hun technische karakteristieken. Een verfijnder instrument zou een opdeling zijn op basis van de operationele intenties en uitkomsten, met andere woorden volgens het métier dat ze uitoefenen. Zo kan een eurokotter naargelang de seizoenen op verschillende doelsoorten vissen (bv. platvis, langoustine, garnaal) en aldus verschillende métiers uitoefenen. Omdat métiers veel beter de activiteiten vatten dan vlootsegmenten werd dit begrip ingevoerd bij het beheer op basis van de meersoortenbenadering.

"Als we erin slagen de vangstsamenstelling met métier, in plaats van per vloot zoals dat nu gebeurt, in het MTAC-model te stoppen, dan zijn we een stap dichterbij een echte meersoortenbenadering. Het is dan wel nodig dat alle lidstaten eerst hun métiers definiëren en de visserijgegevens (aanvoercijfers, leeftijdsklassen, enz.) verzamelen per métier en niet langer per stock, zoals dat nu de regel is", zeggen de wetenschappers.

Effort-beheer

De prille meersoortenbenadering betekent een geleidelijke omschakeling van het huidige TAC-beheer naar een effort-beheer. Het toekennen van effort-quota per métier is het uiteindelijke doel van een meersoorten- en visserijgericht GVB. De omschakeling begint langzaam zichtbaar te worden in het beleid. Zo zijn de visserijen op herstelbestanden nu al aan een zeedagenbeperking onderworpen, maar voorlopig wordt dit nog met vangstbeperkingen gecombineerd. Die koppeling moet in de toekomst verdwijnen door forse reducties van de visserij-inspanning. Dat betekent dat de huidige vlootcapaciteit, die in staat is veel meer visbestanden op te vissen dan de hoeveelheid die overeenstemt met een duurzame exploitatie, verder moet afgebouwd worden.

Bij een effort-beheerssysteem worden TAC's, die jaarlijks sterk kunnen schommelen, overbodig omdat de visserij-inspanning zelf de regulerende factor wordt. Een ander voordeel is dat onder het effort-beheer het overschrijven of niet rapporteren van vangsten en het teruggooien van vis ten gevolge van quota-uitputting vanzelf moeten verdwijnen. Misrapportering van efforts behoort dan nog steeds tot de mogelijkheden, maar het Vessel Monitoring

System (VMS) zou dit aanzienlijk moeten bemoeilijken. Ook dagplafonds zouden onder een dergelijk beheerssysteem tot het verleden behoren. Het highgrading-probleem (de praktijk waarbij de vissers een grotere hoeveelheid vis vangen dan nodig is, teneinde de meest waardevolle soorten uit te sorteren en de rest terug te gooien) zal daarmee niet opgelost zijn.

In het effort-systeem bestaat ook het risico dat de visserijdruk zich concentreert op de aantrekkelijkste bestanden. Wanneer dat ook de omvangrijkste bestanden zijn vormt dat geen probleem, maar het kan ook averechts werken als kritieke bestanden aantrekkelijk blijven door hun economische waarde.

Tenslotte zal het begrip 'relatieve stabiliteit', de garantie dat iedere lidstaat een vast gewichtspercentage van de TAC's krijgt, een andere invulling krijgen omdat de eenheid van effort dan de eenheid van het gewicht vervangt.

"De invoering van een louter effort-regime is nog niet voor morgen. Daarvoor ontbreekt de wetenschappelijke ondersteuning en het politieke draagvlak. De overstap naar een métier-gericht beheer van de gemengde visserijen is echter noodzakelijk, en zal ongetwijfeld de ecologische en socio-economische duurzaamheid van de visserij ten goede komen", besluiten de auteurs.

Genetische diversiteit

Prof. dr. Filip Volckaert (oceanografisch bioloog) behandelt in zijn referaat de gevolgen van de efficiënter geworden visserij op de genetische diversiteit (erfelijkheid) van de visstocks waartegen de natuurlijke populaties geen weer hebben. Hij kan natuurlijk ook de impact van de klimaatswijziging niet uit de weg gaan. *"Het is wetenschappelijk aanvaard dat het klimaat geleidelijk veranderde tijdens de voorbije dertig jaar. Een gevolg daarvan is dat de laatste jaren voor de Belgische kust minder noordelijke en meer zuidelijk vissoorten worden aangetroffen. Het betekent ook dat de paaigrond van kabeljauw in de Zuidelijke Bocht van de Noordzee onder druk komt te staan omdat het water er tijdens de paaiperiode te warm wordt. De moederdieren kunnen dan ofwel migreren naar meer noordelijke gebieden en hun genetische samenstelling behouden, ofwel ter plaatse blijven paaien en zich genetisch aanpassen. Op dit ogenblik is niet gekend wat ze doen, maar er kunnen wel zinvolle voorspellingen worden gemaakt waarop de bijsturing van het beheer van de vispopulaties zich kan baseren."*

Kenmerkend voor de visserij is de jacht op de grootste dieren én de snelste groeiers, precies die exemplaren die veel eitjes van goeie kwaliteit afzetten. Bij overbevissing blijven enkel jongere vissen gespaard en het paaiseizoen levert onvoldoende nakomelingen op



Ir. Wim Demaré (rechts) en Ingenieur Willy Vanhee: *Het mislukken van het Gemeenschappelijk visserijbeleid werd veroorzaakt door het ontbreken van een langetermijnbeleid en door de stellingnames van de Ministerraad die de voorstellen van de Europese Commissie niet of nauwelijks opvolgt.*

door het zeldzaam worden van oudere dieren. *"Een veel te jonge paaipopulatie vergroot de kans op het verdwijnen van het genetisch potentieel"*, leert prof. Volckaert. *"Bovendien zal de lage verhouding tussen genetisch effectieve en getelde dieren, gekoppeld aan de hoge visserijsterfte leiden tot inteelt. Dat is slecht nieuws voor de duurzaamheid van de visstocks. Zeker als de visserijsterfte zich toespitst op de grotere dieren."*

Volckaert spreekt tegen dat dit effect tijdelijk is. *"We weten nu dat bij het afsluiten van een visserij, het herstel minstens tien keer langer duurt dan de periode dat de stock werd bevestigd. Ook dat is slecht nieuws voor de duurzaamheid van de wereldvisserij en tevens een aanmoediging voor het instellen van gesloten gebieden."* (gw)

Ir. Wim Demaré, bio-ingenieur, verbonden aan de afdeling Biologie & Aquacultuur van het Departement Zeevisserij in Oostende. Hij houdt zich vooral bezig met beleidsondersteunend biologisch zeevisserijonderzoek en het nationaal datacollectingprogramma. Hij is lid van het ICES Adviescomité voor Visserijbeheer (ACFM) en van diverse ICES werk- en studiegroepen.

Ingenieur Willy Vanhee is als industrieel ingenieur verbonden aan de Afdeling Biologie & Aquacultuur van het Departement Zeevisserij in Oostende. Hij werkt mee aan het beleidsondersteunend biologisch zeevisserijonderzoek, is lid van het ICES Adviescomité voor Visserijbeheer (ACFM), van diverse ICES werk- en studiegroepen en van het intern visserijadviescomité van de Europese Commissie (STECF).

Prof. Dr. Filip Volckaert, is verbonden aan het Laboratorium voor Aquatische Ecologie aan de

KU Leuven. Hij behaalde in 1988 een doctoraat in de biologische oceanografie aan de Dalhousie University te Halifax (Canada). Als onderzoeker is hij gespecialiseerd in de evolutie van de zoet- en zoutwatervissen in de wereldzeeën, visserijbeheer, aquacultuur en natuurbehoud. Hij is lid van de ICES Working Group on the Application of Genetics in Fisheries & Aquaculture.

Activiteitenkalender vr vissers AUGUSTUS

- 15 Visserijfeest Breskens
- 15 Visserijfeest Vismijnwijk
- Zeebrugge (vanaf 13 u.)
- 15 Zeewijding Heist
- 20 Mosseldag in Yerseke
- 22-27 Visserijdagen in Harlingen
- 25-27 Havendagen in Zierikzee
- 26-30 Flora- en Visserijdagen in den Oever
- 27-28 Havenfestival IJmuiden
- 24 Vlaamse Garnaaldag te Zeebrugge
- 28 Garnaalpelwedstrijd Oostende

Ook in augustus is het binnenplein van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke elke vrijdagavond het decor voor de wekelijkse visserijfolkloreavond. De animatie start telkens om 19 uur en de toegang is kosteloos.

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

Oesterkotter YE.29 Jacoba Prins

Maaskant Bruinisse pakte voor de bouw van de mastloze oesterkotter YE.29 uit met een totaal nieuw concept. Het innovatieve vaartuig werd gebouwd voor schelpdierenbedrijf Prins & Dingemanse uit Yerseke voor het opvissen van oester op het Grevelingenmeer. De kwekers oogsten hun oesters van oudsher met een oesterkor, een stalen net zoals ook door de mosselkwekers gebruikt. Vanzelfsprekend moet het nieuwe vaartuig tijdsbesparend, efficiënter en optimaal inzetbaar zijn. Twee man volstaan voor de bediening. Het vissysteem van de YE.29 is gebaseerd op een eerdere toepassing op een mosselvaartuig uit Wales dat door het Nederlandse bedrijfs Alewijnse uit Nijmegen werd ontwikkeld en bij de YE.29 instond voor de elektrische installatie.

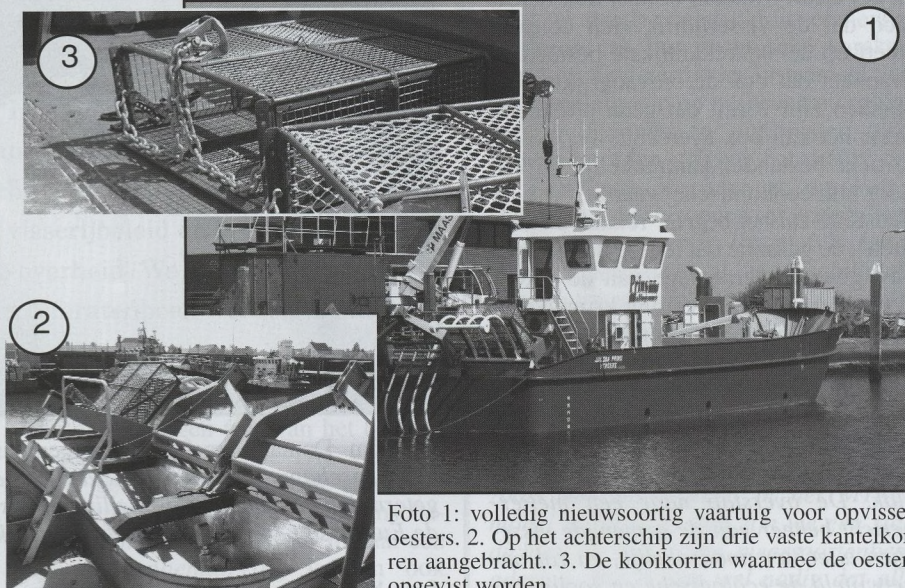
De nieuwe oesterkotter heeft een lengte van 29 meter en is 8 meter breed. De laadcapaciteit in de twee laadruimen bedraagt 175 ton. Het bijna vierkante vaartuig is voorzien van een Caterpillar-electrodiesel van 575 kVA die de elektromotoren (160 kW, 1800 tr/m) van de twee draaibare roerpropellers aandrijft. Het vaartuig haalt een snel-

heid van 8,5 knopen.

Op het achterschip is een vissysteem geplaatst bestaande uit drie vaste kantelkorren. De inhoud van de korren is groter dan die van de traditionele oesterkorren. De bediening gebeurt vanuit het asymmetrisch geplaatste stuurhuis met behulp van een camerasysteem.

Tijdens de oogst kunnen de oester onmiddellijk naar het laadruim gaan of uitgesorteerd worden over drie verschillende containers. Tijdens het opvoeren ondergaan ze een naspoeling en komen via een trilsorteerder een de gewenste container.

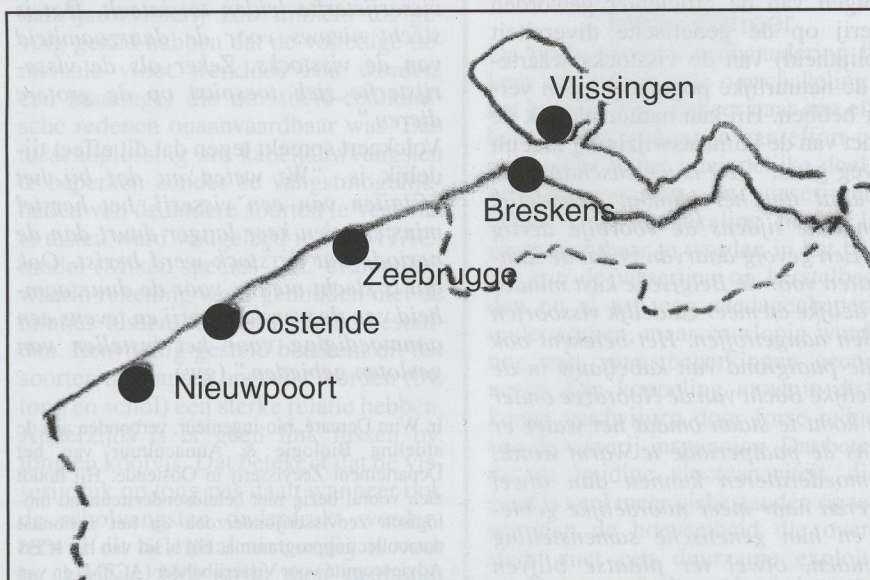
De revolutionair ogende oesterkotter heeft reeds de nodige proefvaarten ondergaan en wordt volgende maand officieel in gebruik genomen.



Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

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



ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,

fax: (+31) 117 382 303

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

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

Vaartuigen opgesleept van de Golf van Biscaje naar Oostende



Maandagavond 11 juli liep de Z.48 Wodan Oostende binnen met de Z.96 Jan van Gent op sleeptouw. De Z.96 werd opgesleept vanuit de Golf van Biscaje waar het boomkorvaartuig een ketting en kabels in de schroef kreeg. Schipper Daniël Rosseel van de Z.48 heeft het vaartuig 72 uur achter zich aangesleept en bracht zijn collega Marcel Torck en bemanning veilig aan de kaai in Oostende. Daarop voer de Wodan door om zijn vangst in Zeebrugge te lossen. Duikers hebben de Z.96 onderzocht en op de slipway konden de kabels verwijderd worden. Twee weken eerder had de Z.296 Mooie Meid de Z.200 Wagram met een gebroken keerkoppeling in de Golf gedepanneerd en eveneens opgesleept naar Oostende. Op de foto de Z.48 Wodan die met de Z.96

Jan van Gent in het kielzog aankomt in Oostende. (foto gw)

Z.296 Mooie Meid te koop

Rederij De Zwerver uit Oostende biedt in een advertentie in het Nederlandse vakblad Visserijnieuws de Z.296 Mooie Meid te koop aan. De Z.296 is een van de recentste aanwinsten van de vloot. Het vaartuig van 37,80 meter met een motorvermogen van 957 kW werd door de reder Roger en zoon Bart casier in september 2000 in de vaart gebracht. De familie Casier is ook eigenaar van de grote boomkorvaartuigen Z.96 Jan van Gent en Z.596 De Zwerver en van de kleinere vaartuigen O.396 Sabrina (17,5 m.), Z.123 Fury (9,15 m.) en O.700 Bi-Ti-Si (16,80 m.)

Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur van hoge drukspuit

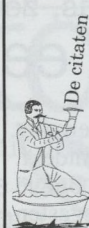
300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11



De citaten
'Wij vragen geen geld en geen aalmoezen aan de Staat. Het is ongezond een bedrijf te doen leven op subsidies. Dat is niet de oplossing van onze problemen.'

Wijlen John Bauwens (zie rubriek: het gebeurde 50 jaar geleden, elders in dit blad)

'Een dertigtal deelnemers van EAPO, Europêche, ETF, ACFA en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven hoopten er een medewerkend panel van Commissieleden te ontmoeten (...) Conclusie is dat de Commissie een dode letter is in een crisissituatie en dat de Raad van Ministers de wetten zullen moeten stellen.'

LC in de Rederscentrale

'Bij de reders, de beheerders van het visserijbedrijf en zelfs op de visserij-school dacht men door de leerlingen geen andere uitweg te geven ze volledig voor het vissersberoep te kunnen behouden. (...) Men heeft geen rekening gehouden met de persoon van de visser, maar wel met de belangen van het bedrijf, die van financiële aard zijn.'

Robert Coelus in 1972 (zie ook elders in dit blad)

'De visserijsector in crisis is hopeloos en voelt zich totaal verlaten door Europa.'

Manu Desutter na het overleg met de Europese Commissie

'Op de World Ocean Day is het Sea Life Marine park uit Blankenberge met een campagne gestart tegen overbevissing. De campagne heeft tot doel de visbestanden in de Noordzee te beschermen. Aan de sensibiliseringscampagne nemen 22 Sea-Lifeparken uit heel Europa deel.'

Het Volk, 11 juni

'Daarnaast wil ik geen commentaar kwijt op de actie van Sea Life. Het zet de Belgische visserij in een slecht daglicht, terwijl wij niet over een industriële visserij beschikken.'

Vander Steene in Het Volk, 11 juni

(Over het EFICE-veilsysteem dat in de Oostendse vismijn gebruikt wordt:) "'Het is een erg efficiënt veilsysteem, waarop enkel Zeebrugge nog niet is aangesloten. Daar werken ze met het eigen PEFA-veilsysteem" zegt Miroir, die de hand wil reiken aan Zeebrugge in de hoop dat ze er overschakelen op het EFICE-systeem.'

Het Laatste Nieuws, 28 juni

Voor wie even geen vis, zee, reder of matroos wil zien

Trek eens de Duitse bergen in

HEEL WAT LANDGENOTEN hebben het stadje Kyllburg in Duitsland al ontdekt. Met een aandeel van 40% levert België een groot deel van de vakantiegasten aldus Willi Muller verantwoordelijke voor toerisme in de regio.

Kyllburg (1200 inwoners) is de kleinste stad van het Bundesland Rheinland-Pfaiz. De fusiegemeente heeft als centrum Kyllburg, met daaronder 22 kleine woonkernen. Het dankt zijn naam aan de Kyll, een rivier die het stadje in een brede omarming houdt. De bron van de Kyll ligt aan de grens met België en het riviertje stroomt na 142 km, in de omgeving van Trier, over in de Moezel.

De zuivere en visrijke Kyll is de belangrijkste rivier in de Eifel en bezorgt de vakantiegasten een varia aan mogelijkheden. Kyllburg zelf biedt een ruim aanbod aan hotels, kamers bij burgers, campingplaats, zwembaden. De streek heeft een golfterrein en een golfschool. Op de Kyll rivier kun je vissen. Wie beweging nodig heeft kan terecht langs 360 km wandelpaden. Fietsers hebben langs de oever hun eigen pad dat 130km lang is en Dahlem verbindt met Trier, de oudste stad van Duitsland.

In Gondorf geeft de "Wereld van het Eifelpark" plaats aan een bergwildpark, natuur, kinderplezier, actie, en diensten voor de verzorging van baby's. In Daun is er een wild- en natuurpark dat toont hoe fascinerend het samenleven van bosbewoners is. Voor de kinderen komt de beloning in het speelpark dat ingepland is in volle natuur. In de regio heeft de historische "Kasselburg", een park van 20ha groot met paviljoenen voor roofvogels, die via demonstraties tonen hoe ze hun buit vangen. In de "Wolfsravijn" leeft de grootste wolfsroedel van West-Europa. De dieren kan men observeren op een verhoogd pad.

De Kelten die de Eifel bewoonden wisten al hoe kalk moest gebrand worden. Tot in de 19de eeuw bleef deze techniek praktisch onveranderd en de productie ervan was voor vele gezinnen



in de Eifel de enige bron van inkomsten. De gerestaureerde kalkovens van Gronsdorf lieten ons kennis maken met dit harde beroep. Ook cultuur krijgt zijn deel in "Villa Otrang", een getuigenis van de Romeinse aanwezigheid aldaar, die in het begin van de jaren 1900 bij veldarbeid ontdekt werd. Het is een goed bewaarde site, waar men bewondering krijgt voor de techniek van de Romeinen. In Malberg is het slot de blikvanger. Het gebouw is ontstaan uit een burcht die reeds in 1008 bestond, maar in 1204 door keizer Friedrich II werd vernield. Tussen 1708 en 1715 werd op de plek een kasteel in barokstijl gebouwd. Het is daarmee het enige barokgebouw in de omgeving van Trier. Het slot is sedert 1990 eigendom van de gemeente die inmiddels begonnen is de noodzakelijke herstellingen uit te voeren.

Het verbouwen van fruit kent in Kyllburg en Malberg een vrij lange traditie. De bevolking kreeg bij gebrek aan werkgelegenheid toestemming om

zelf "Obstler" te stoken. Vandaag brengt men er nog steeds het zelf gewonnen fruit naar een erkende stoker die er dan drank uit distilleert.

Op het hoogste punt van de bergrug in Kyllburg werd tussen 1276 en 1350 de zandstenen abdijkerk gebouwd. Het is de enige gotische kerk met kruisgang tussen Trier en Maria Laach. In de gemeente St-Thomas werd in 1180 een klooster opgericht en in 1222 werd de kerk ingewijd. Het is op dit ogenblik de best bewaarde nonnenkerk in het Rijnland. Het gebouw wordt nu gebruikt als seminarie- en opleidingscentrum.

Vakantie en ontspanning in Kyllburg Waldeifel is niet gebonden aan grote afstanden, het is even de grens over, het onthaal is vriendelijk en het verblijf is betaalbaar. (Juul De Vocht)

De dienst toerisme zorgt voor informatie op: Tourist Info Kyllburger Waldeifel, Hochstrasse 19,D- 54655 Kyllburg, Deutschland of tel: 00-49-6563-9302-43 of 44. of e-mail:tourist-info@kyllburg.de of internet:www.kyllburg.de.

Alle dieselmotoren:

Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,
waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk

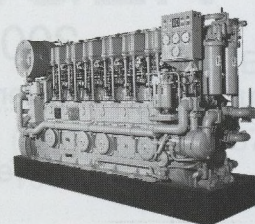
Bureel - werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 03 67

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.



Handelsvoorstellen

Vis verkopen in Spanje

Paul Deman van Nes Trading Consulting is een onafhankelijk handelaar in voeding. Hij vertegenwoordigt in Spanje buitenlandse bedrijven uit de voedingssector.

Momenteel werkt hij met vier firma's uit Nederland, Vlaanderen en Duitsland. Hij zoekt nog enkele andere bedrijven om ze in zijn portefeuille bij te nemen. Deman is te bereiken op tel + 34 91 571 73 54, gsm + 34 670 580 836, fax + 34 91 571 73 65, e-mail paul@nes-trade.com, website www.nes-trade.com.

Scheepsuitrusting verhuizen naar China

De firma Shenzhen Shipbuilding Trading Co Ltd wenst scheepsuitrusting (in de breedste zin van het woord) in te voeren. Wie geïnteresseerd is neemt contact op met Mr Tang Yuanyuan (senior Engineer) van Shenzhen Shipbuilding Trading Co Ltd. Adres: 35/F International Trade Centre, Shenzhen 518014 Shenzhen, China. Telefoneren kan op + 86 755 8221 10 91, gsm + 86 139 0295 77 30, fax + 86 755 8221 19 13, e-mail gaat naar szsstc@public.szptt.net.cn, website: www.sstc.com.cn.

Tong verkopen in Mexico

De firma Eximar, verdeler en invoerder, is geïnteresseerd in bevroren tong, zeeduivel en tarbot. Wie ter zake iets te bieden heeft neemt contact op met Eximar S.A. de C.V., Sr. Sergio Ruiz, Director, Platòn 274 - 402, Col. Polanco, C.P.11560 México, D.f., Mexico. Telefoneren doe je naar nummer + 52 55 5580 49 58, de fax gaat naar + 52 55 5395 43 79 en het e-mail naar eximar@prodigy.net.mx.

TE KOOP

Vissersvaartuig uit faillissement,
met bijbehorende visvergunning

N 88

gelegen H. Baelskaai te 8400 Oostende.

Inlichtingen te bekomen bij
curator Jean-marie VERCHELDEN.

Tel 058 31 25 00.

Faxnummer 058 31 31 93

TE KOOP

Licentie 250 pk

0 225

Inlichtingen te bekomen op

tel 059 32 37 17

Nieuwe Tac's en quota pas in het voorjaar?

Europees Commissaris voor Visserij, Joe Borg, liet horen dat hij voorstander is om de besluitvorming over TAC's en quota die jaarlijks in december tot stand komt te verplaatsen naar de ministerraad in het voorjaar. Borg vindt dit wenselijk omdat er dan meer tijd is om de resultaten van het wetenschappelijk onderzoek in goed onderbouwde Commissievoorstellen naar voor te brengen.

Britse visserijorganisaties hebben zich reeds tegen de verdaging uitgesproken. De *National Federation of Fisherman's Organisation* wijst het voorstel af. Ook de *Scottish Fish Producers Association*

is tegen met het argument dat niet de wetenschappelijke adviezen maar het politiek proces aan de basis van de problemen ligt.

NIEUWPOORT "Vrijdag Visdag" uitverkocht

Het Nieuwpoortse dagarrangement van vzw Promovis "Vrijdag Visdag" was eind juni al volledig uitverkocht voor de zomermaanden Promovis nam vorig jaar het initiatief om de Nieuwpoortse verse vis te promoten met enkele speciale initiatieven.

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 ze men destijds van papier

(behalve in Nederland, daar ze 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 vonden we op de stoep een studie over hervormingen van het visserijonderwijs uit 1972

Gepensioneerd schoolhoofd van het K.W. Ibis, Robert Coelus, diepte voor ons zijn thesis uit 1972 op, voor het behalen van het diploma lesgever in het bijzonder onderwijs. Hij formuleerde daarin voorstellen voor de hervorming van het visserijonderwijs dat in die periode over zes instellingen was verspreid. Hij verwoordde ook het voorstel om te komen tot een centrale visserijschool met internaat voor 500 leerlingen ... in Oostende. *"Zes visserijscholen voor een land met een kuststrook van 60 km, een varende vissersbevolking van 1.600 man en een schoolbevolking van rond de 200 leerlingen, is echter niet logisch en ook niet verantwoord. Dat zou duidelijk moeten zijn voor elk weldenkend mens. De schoolstrijd in ons land leverde dit resultaat op. Sedert geruime tijd gaan er stemmen op tot centralisatie. Er zal evenwel nog wat water naar de zee vloeien eer het zo ver zal zijn. We twijfelen er niet aan dat die centralisatie er komt als de tijd er rijp voor is."* (hfst. III-34)

Eén visserijschool aan de kust? Het werd hem niet in dank afgenomen. De thesis werd op 55 exemplaren verspreid in visserijmiddens en werd ook opgenomen in *"De Ibis-Story"*, aangevuld met

enkele reacties op zijn voorstellen: *"Dit is theoretisch gebeuzel dat nooit verwezenlijkt wordt"*, *"Te revolutionair"* en *"Dat neemt de Oostkust nooit aan"*.

In de studie worden de resultaten van een enquête (1971-72) van de Zeevisserijdienst bij de reders en de scheepsjongens over het bemanningsprobleem gepubliceerd. Gepeild werd naar de gevolgen van het nieuwe Fonds voor Scheepsjongens. De belangstelling voor de zee bleek bij de ondervraagde scheepsjongens veruit de belangrijkste beweegreden (90%) om voor het beroep van zeevisser te kiezen. Verder werden familiale omstandigheden en het hoog inkomen in de zeevisserij vrij frequent aangehaald. Ook dat de rekrutering in de sector gebeurde voor 85% onder jongens uit het visserijonderwijs.

Anderzijds bood een driejarige opleiding aan een visserijschool weinig doorstroommogelijkheden. Voor jongens die wilden doorleren moest het A3-diploma telkens door de homologatiecommissie worden erkend.

"Het visserijonderwijs was dus zeer eenzijdig georiënteerd, omdat men dacht daardoor het bemanningsprobleem op te lossen. Bij de reders, de beheerders van het visserijbedrijf en zelfs op de visserijschool dacht men door de leerlingen geen andere uitweg te geven ze volledig voor het vissersberoep te kunnen behouden. Dat blijkt niet zo te zijn. Men ziet zelfs schippers eerste klasse aanmonsteren als matroos op de staatsdiensten. Men heeft geen rekening gehouden met de persoon van de visser, maar wel met de belangen van het bedrijf, die van financiële aard zijn. Wie wil varen, zal varen. Wie vissers wil zijn, zal vissers zijn." (hfst. V-14)

"Het studieschema dat ik in 1972 voorstelde werd in 1996 verwezenlijkt met de invoering van volledig secundair onderwijs in de visserijscholen", zegt Robert Coelus.

Robert Coelus verwijst in zijn studie ook naar de Internationale Conferentie over het Zeevisserijonderwijs dat in 1969 te Oostende georganiseerd werd. Het was een merkwaardig initiatief van Pros Vandenberghe om de problematiek in zijn geheel te stellen. *"We betreuren echter dat het 'internationale' van deze conferentie zich beperkte tot Frankrijk, België en Nederland. Visserijlanden zoals Noorwegen, Denemarken, het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Portugal en Duitsland konden ons zeker ook wat geleerd hebben. Het overkoepelend organisme F.A.O. moest zich beperken tot beschouwingen van zeer algemene aard. De laatste resolutie van de conferentie laat zeer goed de leemte aanvoelen door een oproep te doen tot internationale samenwerking in verband met de opleiding van de visser."* (hfst. III-2)

De toestand van de visserij werd op 31 mei 1972 ook in het parlement besproken. Coelus heeft de toespraak van de toenmalige Minister van Landbouw (nvdr: Leo Tindemans) opgenomen (hfst. III-41) in zijn proefwerk en voegt er fijntjes aan toe, alsof er een taboe rond het onderwerp hangt: *"In deze parlementaire bespreking werd geen woord gerept over het visserijonderwijs. Waarom?"* (gw)

De Belgische visserijvloot (8)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

Z.53 Van Eyck

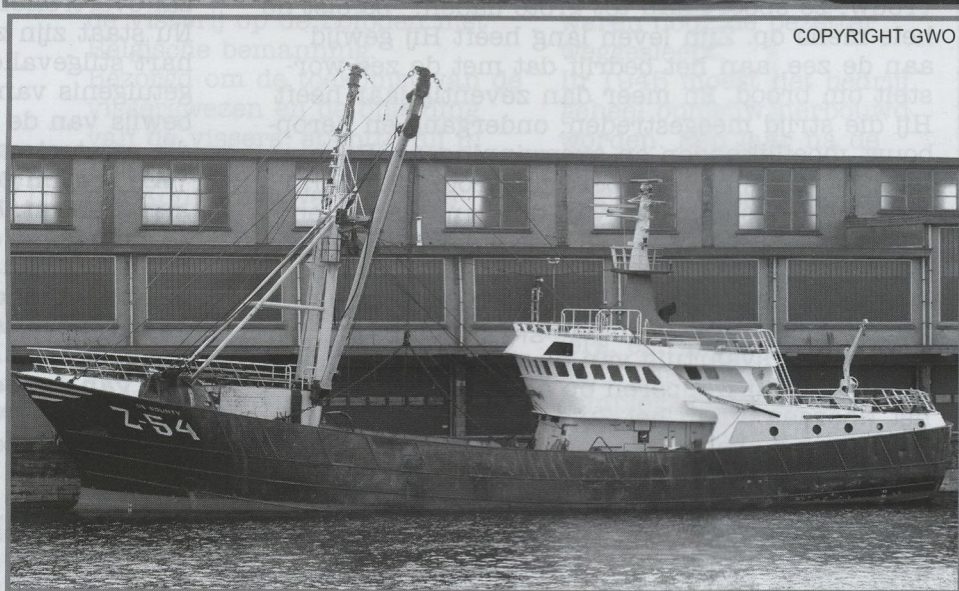
Lengte: 34,29 m.
(4,5 m. verlengd in 1988)
Breedte: 7,58 m
Tonnage: 234 bt
Bouwjaar: 1981
Werk: WestVlaamse
Scheepswerven, Oostkamp (casco),
en SV Scap, Oostende (afwerking)
Motor: ABC (1991)
Vermogen: 662 kW
Uitrusting: boomkor
Eigenaar:
Rederij Versluys-Depaepe PVBA,
Bredene
Rederij Depaepe PVBA, Knokke-
Heist (1982)
Rederij Depaepe BVBA, Knokke-
heist (1988)
NV Irina's, Knokke-Heist (1998)



COPYRIGHT LVdC

Z.54 De Bounty

Lengte: 37,87 m.
Breedte: 8,58 m
Tonnage: 385 bt
Bouwjaar: 1993
Werk: De Graeve, Zeebrugge
Motor: ABC (1993)
Vermogen: 795 kW
Uitrusting: boomkor
Eigenaar:
BVBA Rederij De Bounty, Knokke-
Heist



COPYRIGHT GWO

Z.55

Goede Hoop

(ex-HA.55 Goede Hoop -
ex-O.55 Goede Hoop)

Lengte: 23,99 m. (verlengd in 1989)
Breedte: 5,38 m
Tonnage: 60 bt
Bouwjaar: 1962
Werk: Scheepswerf Metz, Urk (Ned.)
Motor: Cummins (1998)
Vermogen: 221 kW
Uitrusting: boomkor
Eigenaar:
HA.55 Goede Hoop:
J.G. de Waal, Harlingen (Ned)
O.55 Goede Hoop:
Fernand Surveillant, Ouwegem (1973)
Z.55 Goede Hoop:
Gaston Rosseel, Zeebrugge (1974)
Wwe Rosseel-Roels Eliza. & kinderen,
Zeebrugge (1975)
Werner Meseure en Huibrecht Deman,
Knokke-Heist (1981)
Huibrecht Deman, Knokke-Heist (1981)
Huibrecht Deman, Kurt Deman, Inge
Snauwart, Knokke-Heist (1999)



COPYRIGHT GWO

[Uit Het Visserijblad van 5 augustus 1955]

John Bauwens

In memoriam

Niets is gemakkelijker en toch zo lastig dan het schrijven van een in memoriam. Gemakkelijk – omdat het gaat over een groot figuur en men slechts hoeft rond te kijken om te zien wat hij verwezenlijkt heeft. En het is lastig – omdat een groot mens is heengegaan, die met zijn durf en zijn wilskracht meer dan zeventig jaar visserijgeschiedenis heeft gemaakt en de verdere weg in de toekomst heeft voorbereid.

De galerij der persoonlijkheden die onze nijverheid tot haar huidige bloei hebben gevoerd is klein. Het waren mannen die bouwden voor de toekomst en ons visserijbedrijf – ondanks de kleine kust – tot het beste en modernste hebben gemaakt waar de ganze wereld in bewondering naar opziet. En in deze galerij prijkt Mr. John Bauwens op de ereplaats.

De zee is een ongenadige minnares: ze eist de hele mens op, maar ze is tevens een wijze vrouw: ze spoort aan tot grote daden. Ze eist de hele mens op. Zijn leven lang heeft Hij gewijd aan de zee, aan het bedrijf dat met de zee worstelt om brood. En meer dan zeventig jaar heeft Hij die strijd meegestreden: ondergang en heropbouw, moeilijkheden en overwinningen. Door haar werd Hij aangespoord tot grote daden. Hij heeft de mogelijkheden van ons land gezien en uitgebaat. Hij liep zijn tijd steeds vooruit en gaf onze vissers steeds het beste: de eerste stoomvisserssloepen, de eerste motoren, de eerste radio-telegrafische verbinding, het eerste en beste vissersvaartuig van de wereld. Zijn rederijvlag liet hij wapperen op alle visgronden: in het Noorden als in het Zuiden.

Hij voelde de behoefte voor de reder om onafhankelijk te worden en richtte zijn eigen ijsfabriek, zijn eigen vismeelinstelling, zijn eigen koelinstallatie op. Doch hij ging niet alleen voor, hij trok mee. Hij gaf niet enkel het voorbeeld, maar stelde Zijn instellingen ten dienste van Zijn collega's.

Niet één man moet leven, maar een ganze nijverheid moet bestaan, voortleven en zich ontwikkelen.

Twee wereldstormen teisterden Zijn land en Zijn rederij, twee oorlogen brachten Zijn werk tot stilstand en vernielden Zijn verwezenlijkingen. Telkens bouwde hij opnieuw en beter, niet voor het heden, maar voor de toekomst. Onvermoeid en onversaagd, met de ijver der jeugd, tot bewondering van iedereen die zijn ouderdom kende.

's Mensen jaren worden niet geteld zolang er iets anders te tellen is. Zeventig jaar visserijgeschiedenis heeft Hij gemaakt. Tot het laatste ogenblik bleef hij zijn bedrijf trouw, leefde mee en leidde de bouw van een vaartuig dat zijn grote verwezenlijking, de <<O.81 John>> nog zal overtreffen.

Nu staat zijn zetel leeg en is het taaie hart stilgevallen. Zijn leven was een getuigenis van wat een bedrijf kan, een bewijs van de waarheid van Zijn woorden die een testament zijn voor elke reder:

“Wij vragen geen geld en geen aalmoezen aan de Staat. Het is ongezond een bedrijf te doen leven op subsidies. Dat is niet de oplossing van onze problemen. Wij verlangen enkel van de regering dat zij in haar economische politiek ook rekening houde met de belangen en de vraagstukken van de zeevisserij en dat zij de maatregelen zou treffen welke aan de visserij de gelegenheid geven zichzelf te redden.”

John Bauwens
31 maart 1866-
3 augustus 1955

Geboren te Oostende op 31 Maart 1866, zoon van Philippe-Jacques Bauwens en van Mevrouw Marie-Louise Bens, uit het geslacht van Roger Bauwens, die in 1663 burger werd van de stad Oostende. Hij huwde met Juffrouw Gabriëlle Vanwynendaele. Het echtpaar had twee zonen: Philip en Raymond Bauwens.

Zijn leven:

Ere-voorzitter van het Verbond der Belgische Zeevisserij; Ere-voorzitter en lid van de Beheerraad van de Handelskamer van Oostende; Past-president en stichter van de Oostendse Rotaryclub; Onder-ere-voorzitter van de Propagandavereniging voor Visverbruik; Voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis;

De Beheerraad en het personeel van de
N.V. PECHERIES A VAPEUR,
N.V. FROID INDUSTRIEL,
N.V. PESCATOR,
S.W.V. INDUSTRIELLE DES PECHERIES,
S.W.V. ASSURANCE MUTUELLE MARITIME,
melden U met droefheid het overlijden van hun Voorzitter en Stichter

DE HEER

JOHN BAUWENS

Geboren te Oostende op 31 Maart 1866, aldaar godvruchtig overleden op 3 Augustus 1955.

Volgens de wens van de overledene heeft de begrafenis plaats gehad in familiekring.

U wordt uitgenodigd op de plechtige nadienst welke zal plaats grijpen op **Maandag 8 Augustus te 11 uur**, in de Kerk der HH. Petrus en Paulus te Oostende.

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

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

Voorzitter van de N.V. Pêcheries à Vapeur; Voorzitter van de N.V. Froid Industriel; Voorzitter van de N.V. Pescator; Voorzitter van de N.V. Oostende-Plage Voorzitter van de Coöperatieve Vennootschap <<Industrielle des Pêcheries>>; Voorzitter van de Coöperatieve Vennootschap <<Assurance Mutuelle Maritime>>; Voorzitter van de Bestuurscommissie van de Nijverheids- en Vak-school; Voorzitter van de Kredietcommissie der Bank van Brussel, bijhuis Oostende; Onder-voorzitter van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij; Onder-voorzitter van de Voorzienigheidskas der Vissers; Beheerder van de Coöperatieve Vennootschap <<Oostendse Haard>>; Beheerder van de Coöperatieve Vennootschap <<Eigen Haard>>; Beheerder van de N.V. Arnement Alexander; Beheerder van de N.V. Ostendiana; Lid van de Beheerraad van het Zeewetenschappelijk Instituut Oostende; Lid van de Beheerraad van de Assurance Maritime Belge; Lid van de Beheerraad van de Crédit Maritime Belge; Ere-lid van de beheerraad van V.O.Z.O.R.; Lid van de Beheerraad van de Royal Yacht Club d'Ostende; Voorzitter van de Bestuurscommissie van de stedelijke visserijschool; Ere-vice-consul van Portugal; Lid van de Klachtencommissie en Werkloosheid

Zijn werk:

In 1883 begon hij zijn redersloopbaan toen zijn eerste visserijschool werd gebouwd. Twee jaar later stichtte hij de rederij <<Bauwens, Poitier & Co>> die de eerste te Oostende gebouwde stoomtreiler in de vaart bracht. Dit schip was gebouwd op de werf Coene. Het duurde niet lang of hij verwekte sensatie toen hij de eerste stoomwinch op een zijner schepen deed plaatsen. Enkele jaren later, in 1896, leidde zijn bekommernis voor het bouwen van een moderne vloot hem tot het stichten van de N.V. Pêcheries à Vapeur. Het 47^e vaartuig van deze maatschappij is op 1 Augustus jl. te water gelaten, zodat in totaal 27 vaartuigen van deze vloot op Belgische werven zijn gebouwd. In 1898 beproefde zijn rederij de visserij op de Lofoden met Belgische bemanning. Bezorgd om de toekomst van de visserswezen en de opleiding van de vissers, stichtte hij in 1906, samen met Prins Albert het Koninklijk Werk van de Ibis, werk welke hij tijdens de eerste wereldoorlog in Engeland voortzette. In 1907, eveneens in samenwerking met Prins Albert, werd de eerste Oostendse motortreiler in de vaart gebracht, de <<Pionier>>. In hetzelfde jaar beproefde hij een verkoelingsstelsel aan boord van de vissersvaartuigen, dit met het oog op een beter bewaren van de vangst en het vooruitzicht de actieradius van de visserij uit te breiden tot de Witte Zee en de kust van Marokko. Tevens werden door hem de mogelijkheden voor oesterkweek beproefd. In 1913 was hij de eerste om zijn schepen met draadloze telegrafie uit te rusten. Hetzelfde jaar nog stuurde hij vaartuigen naar de Egeïsche Zee om vanuit Porto Lajos (Bulgarije) de visserij uit te oefenen. Het volgend jaar bestudeert hij de mogelijkheden voor visserij aan de kust van Belgisch Congo. Het was in hetzelfde oorlogsjaar - 1914 - dat hij de Froid Industriel oprichtte. Toen de eerste wereldoorlog uit-

brak, werden zijn schepen in Engeland in veiligheid gebracht. Daar was hij tevens lid van het <<Fishery Advisory Committee>> en kreeg er wegens zijn verdiensten het <<Order of the British Empire>>.

Terug in het land na deze oorlog werkte hij voort aan de uitbouw en opbloei van zijn bedrijf en streed hij onvermoeid voor de inrichting van een nieuwe vissershaven.

In 1940 kwam een nieuwe beproefing: De meeste schepen zijner rederij konden Engeland bereiken, enkele gingen verloren wegens oorlogsfeiten. De instellingen te Oostende werden verwoest en de schepen die gebleven waren door de bezetter weggesleept.

In 1945 moest het bedrijf geheel opnieuw herbouwd worden. Eén jaar na de bevrijding liepen reeds vier nieuwe schepen van stapel, de vloot werd verder gemoderniseerd: stoomschepen werden omgebouwd tot motortreilers, een nieuwe bedrijvigheid werd aan het grote complex toegevoegd: de diepvriesinstallatie en als laatste triomf: de 0.81 <<John>>, welke in Mei 1953 zijn eerste reis begon en de jongste spruit: 0.80 <<Duchesse de Brabant>>, het eerste schip waarvan hij de tewaterlating niet heeft kunnen bijwonen en welks voltooiing hij niet meer overleefd heeft.



John Bauwens (1866 - 1955)

50.000 bezoekers op visserijdagen

'Me komme van Bru en me wete van niks'

"Me komme van Bru en me wete van niks" is een uitdrukking waarmee de Bruënaren te kennen geven dat ze heel tevreden zijn. We hebben het over Bruinisse, vroeger ook wel eens de republiek Bru genoemd omdat de inwoners zeer op hun vrijheid gesteld waren en nog steeds zijn. Desondanks werden ze tegen hun zin ingelijfd bij de gemeente Schouwen-Duiveland omdat het aantal inwoners te klein was om een zelfstandige gemeente te blijven. Sinds 1 januari 1997 vormen de zes gemeenten (o.a. Zierikzee) op Schouwen-Duiveland een geheel.

ALS MOSSELDORP LEEFT

Bruinisse in de schaduw van het populaire Yerseke. Dat de visserij er nog leeft werd nog maar eens bewezen door de overrompeling van het dorp naar aanleiding van de 44ste Visserijdagen halfweg vorige maand, een driedaagse die 40 tot 50.000 bezoekers op de been bracht. De traditionele vlootrondvvaart waarbij de bezoekers op een van de mosselkotters kunnen inschepen voor een toervaart op het Grevelingenmeer is daar zeker niet vreemd aan. Bruinisse, gelegen op de oostelijke punt van Schouwen-Duiveland, is van oudsher met de visserij vergroeid. Haring, blik en garnalen werden er



gevangen en de vele oester- en mosselbanken leverden tonnen schelpdieren op in een tijd dat Yerseke nog een ondergeschikte rol speelde in de schelpdierencultuur. In de 19de eeuw was de mossel- en oestervloot er nog vier keer zo groot als die van Yerseke. Wie de geschiedenis van Bruinisse inkijkt krijgt de indruk dat het dorp onafgebroken geleden heeft onder de gevolgen van stormen, overstromingen, rampen en oorlogen. Omdat Bruse platbodems tijdens de eerste wereldoorlog geen mosselen meer in Antwerpen en Mechelen konden leveren, verloor Bru zijn status van belangrijkste centrum van de mosselcultuur. De watersnoodramp van 1953, gevolgd door de Deltawet, zou eveneens verstrekende gevolgen hebben voor de schelpdierencultuur. De afsluiting van de Zeeuwse stromen was een nieuwe opoffer. Bij de afsluiting van de Oosterschelde werd gekozen voor een eb en vloed doorlatende pijlerdam die bij hoge waterstanden met schuiven zou kunnen worden gesloten waardoor de schelpdierenculturen in Zeeland en voor de Bruse bedrijven in het bijzonder niet volledig verloren gingen. De 25 plaatselijke mosselbedrijven staan met hun 29 mos-

selkotters (met letteraanduiding BRU) in voor een derde van de aanvoer van Nederlandse mosselen. Er is ook nog een kleine palingvloot.

Bruinisse telt circa 4.000 inwoners waarvan er heel was aan de slag zijn in de visserij en scheepstoelevering.

In de scheepsbouw is de in 1988 opgerichte scheepswerf Van Duivendijk het oudste bedrijf. Rond het reparatiedok liggen ook de vestigingen van Maaskant Bruinisse BV en van Padmos Bruinisse BV, allebei filialen van de gelijknamige bedrijven in Stellendam. De twee bedrijven hebben als bouwers van mosselvaartuigen een internationale reputatie. De laatste jaren leverden de twee bedrijven tal van mosselkotters met Poolse casco's aan Ierse mosselbedrijven.

Ook toeristische heeft Bruinisse wat te bieden. Er zijn bijna 500 staanplaatsen op de campings en 382 recreatiewoningen. Er is ook een jachthaven en het vakantiepark Aquadelta is er gevestigd. Voor de Belg die naar Zierikzee gaat is Bruinisse niet zo veraf en de mosselen in de diverse restaurant zijn er uitstekend.



Rond het kleine reparatiedok staan drie scheepsbouw- en -herstelbedrijven: Maaskant Bruinisse, Padmos Bruinisse en de Scheepswerf Duivendijk.

Wat is er met de O 42 gebeurd?

Een lezer, waarvan we weten dat hij Roger heet, is de neef van Jan en Frans Borrey. Die twee hebben iets met de vooroorlogse O 42 te maken. Roger zou graag vernemen wat er met die O 42 uiteindelijk gebeurd is en nog meer hoe het Jan en Frans vergaan is. In het HVB-archief (dat de artikels sinds 1988 verzamelt) vinden we geen enkele verwijzing naar ene O 42. Wel vinden we in HVB I/1997 het overlijdensbericht van *Frans Borrey*. Het blad vermeldt dat de botenbouwer (weduwnaar van Magdalena Vanthomme) op 3 december 1996 op 91-jarige leeftijd overleden is. Ook in het overzichtswerk 'Oostendse vissersvaartuigen na WOII' (Barbaix & Eneman) vinden we geen gegevens over een O 42. Wel vernemen we dat er een O 40 Eduard geweest is (die in 1934 op de werf BORREY (!) gebouwd

werd als O 30 en later O 39, O 40 en N 40 werd). Er heeft ook een Z 42 bestaan, maar we weten niet of die ooit O 42 genoemd werd. Wie meer weet dan wij neemt contact op met Roger die te 8680 Koekelare woont in de Sterrestraat 116 en die telefonisch bereikbaar is op 051 58 85 48.



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.

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.

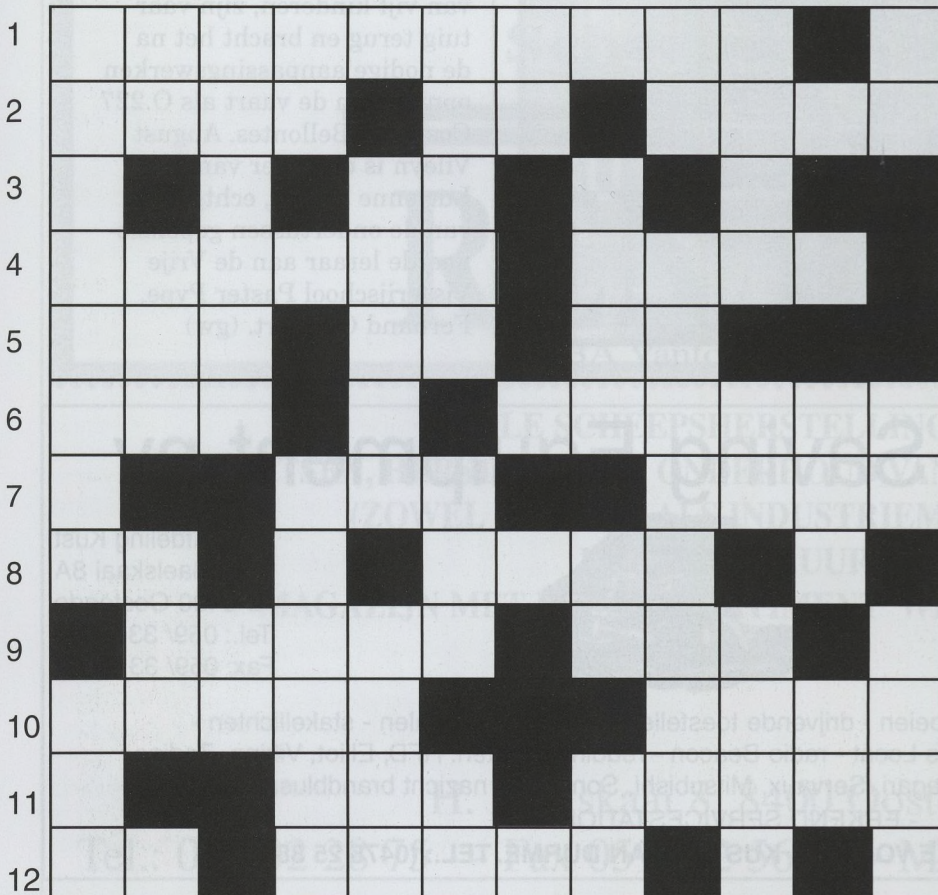
Ibis wordt honderd in 2006

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

MARITIEM KRUISWOORDRAADSEL

(Gebaseerd op het vorige nummer van HVB) HORIZONTAAL: 1. gebeurtenis op 2 juli te Arnemuiden. 2. zijrivier Donau - meetstok - regenboogvis in het oog. 3. editie. 4. wijfjespaard - windrichting. 5. vlaktemaat - nomen nescio - muzieknoot. 6. snelle loop - seizoen dat vorige maand elk moment kon starten. 7. loofboom - ronde of langwerpige bak. 8. Tantalium - Oost-Vlaamse gemeente. 9. Brugse stadsgrachten-bezittelijk voornaamwoord. 10. Waar de Rijkvisserijschool was - voorwerp om iets te bewaren. 11. voorvoegsel - achter - begaafdheid. 12. en andere - onbeduidend gepraat. VERTIKAAL: 1. markt waarover sprake in de rubriek 'Het gebeurde 50 jaar geleden' (vorige maand) - op welke wijze? 2. bestaat - roeme - strijdperk. 3. tergen - zuivelproduct. 4. senior - viert honderdjarig bestaan in 2006. 5. begrenzing - vulkaan op Sicilië. 6. beweeggrond - schrijfmiddel - slee. 7. haast. 8. walgvogel - noordoost - persoonlijk voornaamwoord. 9. uitroep van pijn - Vlaamse vismijnstad die Zeebrugge naar de kroon steekt. 10. weideplant - selenium - zeestraat tussen Denemarken en Zweden. 11. vordering - ons inziens. 12. stang - laatstleden - deelgemeente van Diksmuide. (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
2
SEPTEMBER**

Oplossing kruiswoord- raadsel juli

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

OOSTENDE

Redershuis op 't Hazegras beschermd monument

BIJ MINISTERIEEL BESLUIT werden in een pennetrek 21 panden aan de Graaf de Smet de Naeyerlaan in Oostende opgenomen op de lijst van beschermde monumenten. Villa Julia, huisnummer 86, is er een van. Het herenhuis werd in 1930 ontworpen in art-décostijl door de Oostendse architect Achille Raoux voor reder August Vileyn, een van de talrijke Pannenaars die zich in het begin van de vorige eeuw in Oostende kwamen vestigen. Nog voor het huis werd gebouwd werkte puzzeschieter August Vileyn, bekend onder de lapnaam Jut, zich in de kijker. In 1928 slaagde hij er in een verlaten driemast-schip op drift voor de kust met zijn pannepot de haven van Oostende binnen te slepen. Toen hij de statige herenwoning liet bouwen werd in de top van de gevel een basreliëf



met visser en schip ingewerkt, naar alle waarschijnlijkheid een portret dat trekken van de reder heeft. In mei 40 vluchtte Vileyn met zijn gezin naar Engeland.

Zijn stalen vaartuig O.326 (in 1931 gebouwd in Vlaardingen, 200 pk) werd in beslag genomen door de bezetter en omgebouwd voor militaire doeleinden. Tijdens de oorlogsjaren namen Duitse officieren ook bezit van zijn huis en lieten het bemeubelen met goederen en tapijten uit Hotel La Couronne. Na de oorlog kreeg reder Vileyn, ondertussen vader van vijf kinderen, zijn vaartuig terug en bracht het na de nodige aanpassingswerken opnieuw in de vaart als O.227 Costes et Bellontes. August Vileyn is de vader van Lucienne Vileyn, echtgenote van de ondertussen gepensioneerde leraar aan de Vrije Visserijschool Paster Pype, Fernand Guilbert. (gw)



SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Siereveld koopt Z.519

De Z.519 *Rachel Sarah*, van de gelijknamige rederij uit Brugge die in september vorig jaar failliet ging, werd overgenomen door de BVBA Enterprise uit Antwerpen, een vennootschap van de gebroeders Siereveld. Het vaartuig dat acht maanden aan de kant lag in Zeebrugge zal vernummerd worden tot Z.519 *Enterprise*. De eurokotter Z.519 is gebouwd in 1993.

De gebroeders Siereveld uit Arnemuiden en Colijnsplaat zijn ook eigenaar van de eurokotters O.187 *St.-Antonius* en de O.229 *Liberty*.

Arnemuidenaars betrap

De ARM.20 *Geertruid-Adriana* (2.000 pk) en ARM 22 *Klaas Adriana* (1.996 pk) werden vorige maand door het VMS-systeem betrap op vissen binnen de twaalfmijlszone. Een controlevliegtuig heeft de positie van beide boomkorvaartuigen, 1,4 mijl binnen de limiet, bevestigd. De schippers kregen de opdracht om binnen te varen en hun vangst te lossen. In de haven van Vlissingen werd de vangst in beslag genomen en kregen ze er van de AID een proces-verbaal bovenop.

Een week voordien was de ARM.17 *Jacomina Blazina* (3.000 pk) al opgebracht naar Hanstholm door de Deense

visserijcontrole. Volgens de controleurs zou het logboek onjuiste gegevens bevatten, met name in het Skagerrak gevangen kabeljauw werd weggeschreven op de Noordzee. Na betaling van een boete van 1.300 euro en een flinke waarschuwing mocht het boomkorvaartuig opnieuw zijn gang gaan.

Z.525 Sylvia-Mary aan de grond

liep eind mei aan de grond in het wadengebied nabij Schiermonnikoog. Bij hoog tij werd de eurokotter weer vlot getrokken door twee reddingsboten en een vaartuig van Rijkswaterstaat.

OOSTENDE

Aquatieme in Noordzeeaquarium

Tot 31 augustus loopt op de bovenverdieping van het Noordzee-Aquarium aan de Visserskaai in Oostende een kunsttentoonstelling met werk van John Blommaerts, Antoine Coene, André Dierendonck, Eddy Eneman, Stefano, Daniël Van Den Broeck, Yasmína en Eric Van Ryckeghem. De exposanten zijn allemaal lid van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende vzw. De tentoonstelling is dagelijks vrij toegankelijk van 14 tot 17 uur.

Rederscentrale kiest nieuwe bestuursleden

De Rederscentrale besliste op de statutaire algemene vergadering van 14 juni de kandidaturen van John Derudder en Karel Ackx te bekrachtigen. Zij vervangen in het bestuur de ontslagnemende Ben Bout en Arnel Vanthuyne. Bestuurslid Kurt Deman diende zijn kandidatuur in om in het bestuur het klein vlootsegment te vertegenwoordigen. De Raad van Besuur van de patroonsorganisatie ziet er thans als volgt uit: Karel Ackx, Eddie Cattoor, Freddy Depaep, Danny Devos, Eric De Waegenaere, Daniël Dobbelaere, Geert Luickx, Bart Schiltz, Emiel Utterwulghé, Louis Vantorre, Urbain Wenten en verder nog Benoît Beernaert, Luc Corbier, Kurt Deman, John Derudder, Marc Dezutter, Norbert Hennaert, Marina Lepere-Nollet, Lodewijk Pieters, Albert Steyaert en Rik Verpoorter en natuurlijk ook Jaak Gabriëls.

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.

Neen, onderstaande titel heeft niets met de concurrentiestrijd tussen de Zeebrugse Visveiling en de Oostendse vismijn te maken. In deze komkommertijd zwijgen de wapens. We vergeten dus even de kommer en ellende van de dagelijkse concurrentiestrijd. We nemen u mee naar een andere strijd en andere wapens. We spreken daarvoor af op de Belgische kust op 22 april 1918. Volg de gids! En breng een helm mee, want nacht & ontij zullen ons deel worden.

DE AANVAL OP ZEEBRUGGE

IN DE NACHT van 22 april 1918, enkele minuten voor middernacht, ontbrandde over heel de lengte van de Belgische kust een meedogenloze strijd tussen Britse en Duitse troepen. Niet zomaar een strijd. Het gevecht overtrof zowat alles wat men tijdens die wrede oorlog al gezien had.

Het vuur was dit keer zoals het cliché het zegt: kort maar hevig. Om drie uur was het immers alweer stil geworden op onze stranden. De Britse aanvallers hadden zich teruggetrokken en de Duitse verdedigers konden de schade schouwen die de aanval had aangericht.

Bleek dat de Britten een waagstuk uitgevoerd hadden dat aan het ongelooflijke grenst. Dat de inzet van de Engelse soldaten daarbij groot geweest was mag blijken uit het feit dat nooit voorheen, noch daarna, zoveel decoraties voor moed en dapperheid in de strijd zijn toegekend aan Britse soldaten die bij een enkele operatie betrokken waren.

WAT WAS ER gebeurd? Waarom hadden de Britten deze korte, hevige aanval uitgevoerd? Wat was het doel van dat nauwelijks drie durende spektakel geweest? En hadden de Britten dat doel ook bereikt? Het was *Frank Redant* van het Departement Zeevisserij die ons naar het schrijven van dit artikel leidde. In het blad 'De Grote Rede' had hij het onlangs immers nog terloops over WOI. In een artikel over de geschiedenis van de Oostendse vismijn schreef hij: 'Naar het einde van de oorlog toe werd de haven van Oostende, samen met die van Zeebrugge, door de Duitsers ingericht als uitvalsbasis voor hun gevreesde duikbootvloot. De eerste U-boot liep in januari 1917 Oostende binnen, kort daarop gevolgd door een flottielje destroyers. De U-boten richtten een ware ravage aan onder de koopvaardij schepen van de geallieerden, en die ondernamen dan ook diverse pogingen om duikboothavens te vernietigen. (...) Uiteindelijk wisten de Britten in de lente van 1918 de strijd in hun voordeel te beslechten door enkele oorlogsbodems (waaronder de HMS "Vindictive") in de havengeulen tot zinken te brengen. De duikboten zaten opgesloten en de

dreiging was gekeerd.' (1) Daar wilden wij dan weer iets meer over te weten komen.

Blijkt dat de Duitsers zelfs een heuse duikboothaven hadden te... Brugge. Via het scheepvaartkanaal voeren die U-boten richting Zeebrugge, vanwaar ze vervolgens zee kozen. Maar er bestond ook een kanaal van Brugge naar Oostende. Voor de Britten kwam het er ook op aan om ook die uitweg te blokkeren. Onwetend als ik ben, verwondert me dat wel, want ik had altijd geleerd dat de Brugse haven dan al enkele eeuwen onbruikbaar was wegens verzanding. Maar in het boek 'Zeebrugge and Oostend 1918' (2) zegt auteur *James W. Stock* het inderdaad met zoveel woorden: 'Bijna vanaf het begin van de duikbootoorlog hadden de Duitse onderzeeërs succesvol geopereerd vanuit de veilige haven van Brugge. Aangezien deze haven met haar faciliteiten voor het onderhoud van vijftientig torpedobootjagers of torpedoboten, samen met een dertigtal onderzeeboten, zich dertien kilometer van de Belgische kust bevindt, leek ze onkwetsbaar voor elke normale aanval vanuit zee.' Dat de Duitsers daarvoor een haven gebruikten die zo ver landinwaarts lag valt licht te begrijpen wanneer we weten dat de oorlogsvorende landen de techniek van het luchtbombardement toen nog niet erg goed onder de knie hadden. Het oor-

logsgeweld stopte in die tijd aan het front. En dat front lag aan zee. Als de Britten de duikboten wilden tegenhouden dan moesten ze erin slagen de kanaalingangen te Zeebrugge en Oostende af te sluiten.

Daartoe bedacht de legerleiding een plan om de vaargeulen aan de Oostendse en Zeebrugse rede onbruikbaar te maken door er... schepen in te laten zinken. Ideaal daarvoor is de havenmond zelve, op de plek waar de staketsels in zee steken.

Uiteraard is dit een plan waarvan iedereen zag dat het gemakkelijker gezegd dan gedaan is. Heel de Belgische kustlijn werd immers door het Duitse leger sterk verdedigd. Zoeklichten tastten voortdurend de zee af, op zoek naar mogelijke aanvallers en de kanonniers wisten verdomd goed uit welke richting het gevaar zou opduiken.

Dat belette die legerleiding niet om het plan uit te werken. Oostende zou beschoten worden vanuit Duinkerke, Zeebrugge zou aangevallen worden vanuit Engeland. Het verslag van de raid op Oostende houden we achter voor een andere keer, ook al omdat de Britten zich daar tijdens die verschrikkelijke nacht van 22 april uiteindelijk moesten terugtrekken zonder het doel te bereiken. In Zeebrugge daarentegen zat het er bovenarms op. (3)

Maar zover waren ze toen nog niet.

Eerst moest de legerleiding op zoek gaan naar geschikte schepen om de klus te klaren. Die schepen zouden niet alleen de gevaarlijke overtocht (mijnenvelden!) trotseren, ze zouden ook het gevecht met de Duitse verdedigers moeten aangaan om vervolgens tot zinken gebracht te worden, het liefst midden de vaargeul, en als het even kon krek in het midden tussen de staketsels van Zeebrugge. (4)

De keuze viel op zes verouderde kruisers, bouwjaar 1889. De *Thetis*, *Intrepid*, *Iphenia*, *Brilliant* en *Sirius* (5) zouden gebruikt worden als blokschepen. De even oude *Vindictive* zou gebruikt worden als stormboot. De troepen die de Duitse verdediging moesten aanpakken zouden afgezet worden op de borstwering aan het uiteinde van de pier. Die borstwering stak, zo wisten de Britten, bij vloed nog negen meter boven de zeespiegel uit en de gewone stormschepen van de Royal Navy hadden de mannen nooit zo hoog kunnen afzetten. De hogere *Vindictive* had dan weer het nadeel dat het een zeer grote diepgang had waardoor de kans bestond dat het in de overtocht op een mijn zou varen. Daarom moest de *Vindictive* vergezeld worden van ondiepe troepentransportschepen: de *Iris* en de *Daffodil*.

Dat het ontschepen van troepen op de pier een gevaarlijke operatie was stond buiten kijf. De bovenkant van de borstwering zou nog steeds 1,20 à 2,10 meter boven het (valse, speciaal daartoe aangebrachte) dek van de *Vindictive* liggen, hetgeen betekende dat de zwaar bepakte aanvalsgroep over een afstand van negen meter over de smalle loopplanken omhoog zou moeten stormen, en dat terwijl ze van kortbij onder vuur zou liggen.

SCHEPEN MET ROOKMACHINES aan boord (zie situatiekaartje op volgende bladzijde) begeleidden het konvooi dat om 17 uur de Britse kust verlaten had. Op het afgesproken punt stoomden de *Brilliant* en de *Sirius*, samen met hun escorte richting Oostende, terwijl de rest van het konvooi zijn koers richting Zeebrugge verder zette. Om 23,56 uur veranderde de wind van richting, zodat de tactiek met het rookgordijn opeens hard in het nadeel van de Britten speelde. Het dikke rookgordijn dat ze rond het konvooi produceerden rolde nu naar het noorden. Op het meest kritieke moment van de operatie werden de aanvallers gevat in de Duitse zoeklichten.

Vlak voor de ogen van de Duitse kanonniers verscheen daar plotseling, als volmaakt doel, de oude *Vindictive*. Het schip was de pier genaderd tot op een halve kilometer. De logge, uitgediende *Vindictive* stoomde naar de pier, recht

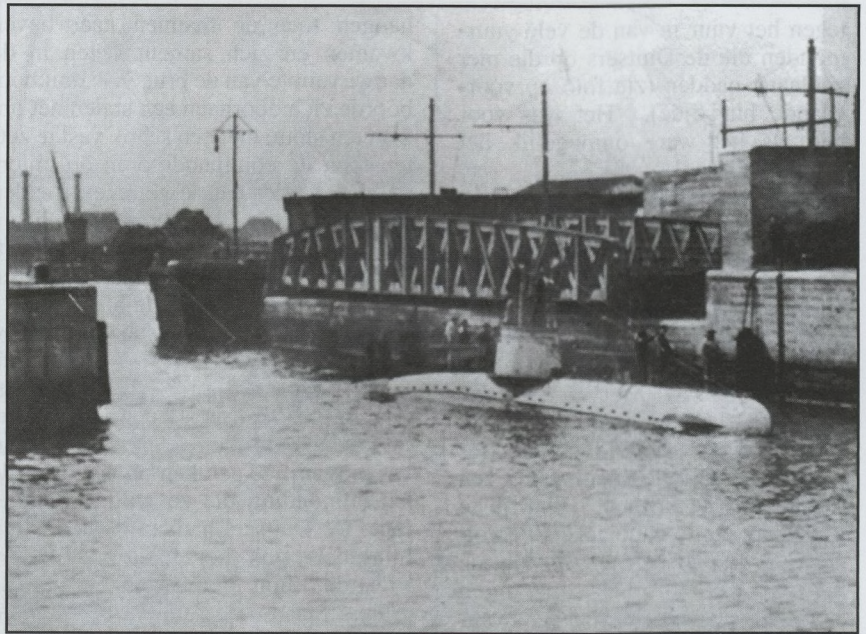
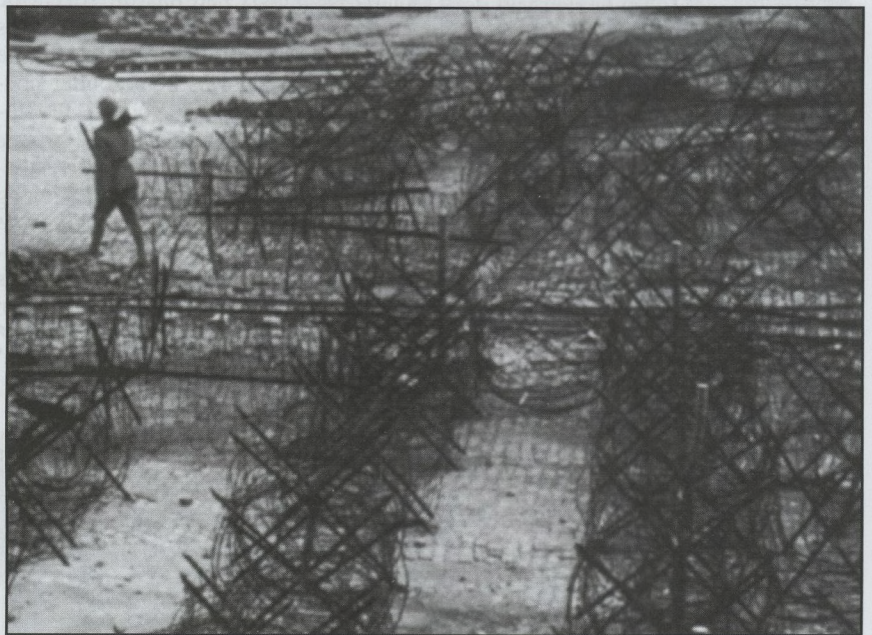


Foto boven: een U-boot in de kanaalsluis van Zeebrugge. Foto midden: prikkeldraadversperringen op de pier te Zeebrugge. Foto onder: een zwaar scheepskanon verdedigde de U-bootroute naar zee.



tegen het vuur in van de vele vuurmonden die de Duitsers op die pier geplaatst hadden (zie foto op voorgaande bladzijde). Het was voor hen als het ware onmogelijk het schip te missen!

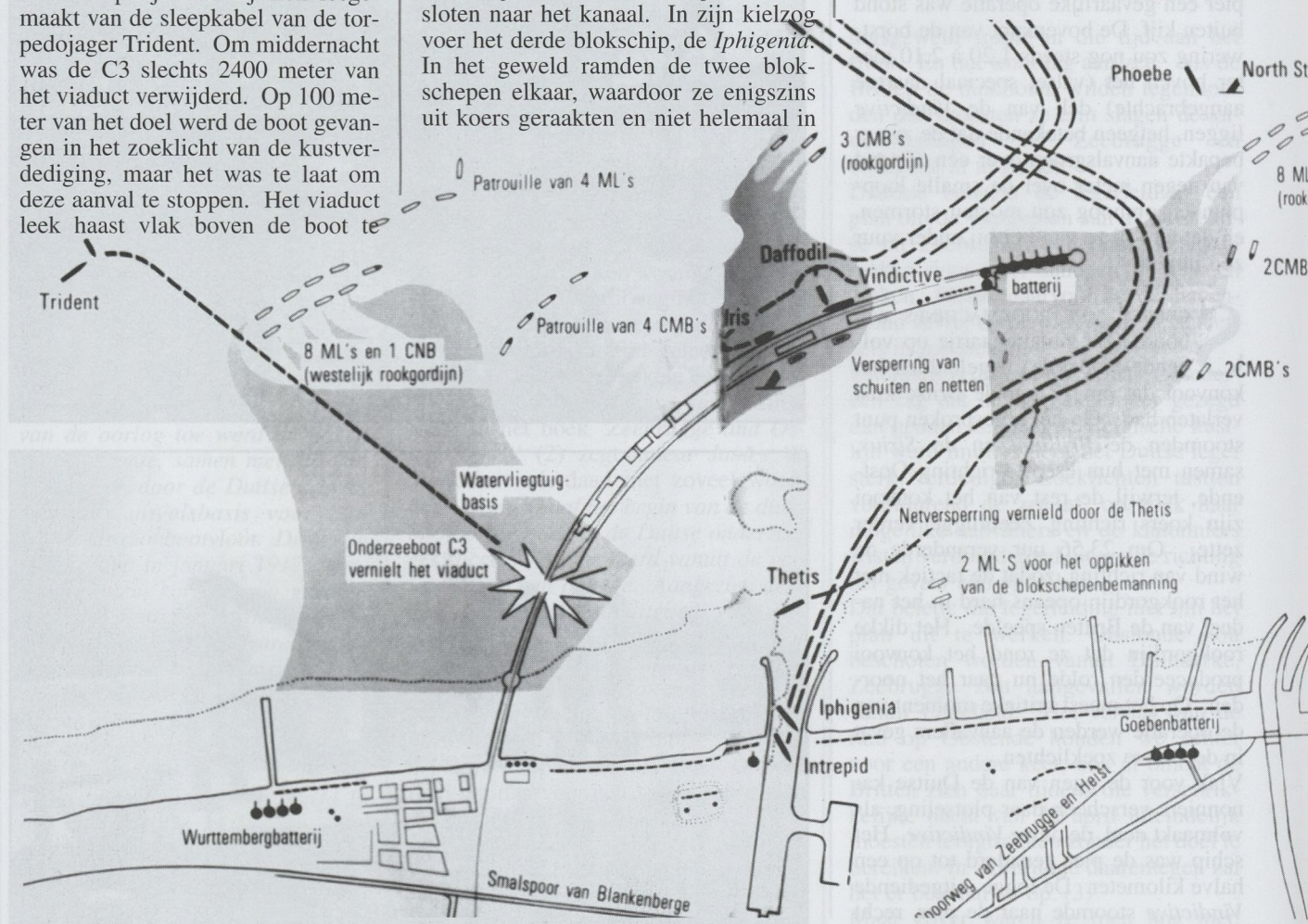
De Duitse granaten troffen dan ook doel. De manschappen op het schip sneuvelden bij bosjes, maar ze vochten fanatiek terug. Op 23 april, één minuut na middernacht kwam de *Vindictive* ter bestemming aan; het schip raakte de pier van Zeebrugge. (zie situatiedia) Met veel moeite, en onder de voortgaande kogelregen, werden de nodige manoeuvres uitgevoerd om de landingstroepen op die pier te krijgen. Terwijl de Mariniers en de Bluejackets vervolgens op de pier het gevecht met de Duitse verdediging aangingen stoomden de drie blokschepen eveneens naar de havenmond. Dat was echter niet alles. Wie die nacht in het duistere, rustige water naast het strijdgewoel had kunnen kijken had daar de tengere romp gezien van de Britse onderzeeboot C3 die rustig over het water gleed in de richting van het stalen viaduct (6) dat twee delen van de pier met elkaar verbond.

Precies op tijd had hij zich losgemaakt van de sleepkabel van de torpedojager Trident. Om middernacht was de C3 slechts 2400 meter van het viaduct verwijderd. Op 100 meter van het doel werd de boot gevangen in het zoeklicht van de kustverdediging, maar het was te laat om deze aanval te stoppen. Het viaduct leek haast vlak boven de boot te

hangen toen de mannen naar boven kwamen en zich samenpropten in de nauwe ruimte van de brug. De duikboot boorde zich doorheen een stalen net om zich ten slotte met een schok vast te zetten toen de commandotoren de pijlers raakte. Onder een kogelregen roeiden de mannen van het tuig weg en lieten het uiteindelijk, samen met het viaduct, de lucht ingaan. (zie situatiedia en ook de foto's op volgende bladzijde) Intussen waren de blokschepen *Thetis*, *Intrepid* en *Iphigenia* niet stil blijven liggen. Zo goed en zo kwaad als het ging probeerden ze onder al dat oorlogsgeweld de dam te passeren en zo ver mogelijk te geraken op weg naar de kanaalmonding die ze wilden blokkeren. De Duitsers hadden de bedoeling inmiddels ook begrepen en ze verzwaarden hun bombardement op de *Thetis* waarvan de kapitein begreep dat het schip nooit het einde van de reis zou halen. Hij liet het dan ook ter plekke, maar toch ook midden de uitgebaggerde vaargeul, ontploffen. (zie situatiedia) De *Thetis* had daarbij zozeer de aandacht van de Duitse kanonniers getrokken dat het tweede blokschip, de *Intrepid*, in staat was hem zonder noemenswaardige hinder voorbij te stomen. Aan stuurboord van het groene licht blijvend voer de *Intrepid* vastbesloten naar het kanaal. In zijn kielzog voer het derde blokschip, de *Iphigenia*. In het geweld ramden de twee blokschepen elkaar, waardoor ze enigszins uit koers geraakten en niet helemaal in

een ideale positie tot zinken gebracht konden worden. (zie situatiedia) het viaduct was ontploft, de blokschepen waren tot zinken gebracht, het werd tijd om de terugtocht te organiseren. Een moeilijke klus, want de stormtroepen bevonden zich nog steeds op de pier. De mannen moesten het open terrein in korte, snelle stormlopen oversteken, om dan zichzelf en gewonde kameraden op te hijsen naar de top van de muur met zijn 2,70 brede rijweg, onder gebruikmaking van touwen of stormladders. Van dit punt uit bereikten ze de zwaaiende en deinende loopplanken en strompelden dan over de smalle, ongeveer negen meter lange loopplanken, recht in de ouwe, trouwe *Vindictive*.

HOEVEEL DODEN HET drie uur durende gevecht gekost heeft, heb ik niet kunnen achterhalen. Maar dat het er heel veel geweest zijn staat buiten kijf. Alleen al aan boord van het troepentransportschip *Iris* ging 150 man verloren. Gedurende de hele dag van 23 april 1918 arriveerden in Dover de schepen die aan de raid hadden deelgenomen. Doorzefde schoorsteenpijpen, grote gaten en zwartgeblakerd verfwerk vertelden van de vuurproef die de schepen hadden doorstaan, de brancards vertel-



den iets over het menselijk leed dat zich daarbij afgespeeld had. De *Vindictive* liep om 8 uur binnen, de *Daffodil* om 13 uur, gesleept door de *Trident* en kort voor 15 uur kroop de zwaargehavende *Iris* onder eigen stoom de haven binnen.

Rest ons nog één vraag op te lossen. Kan de raid al dan niet een succes genoemd worden? Een onderschept Duits radiogram meldde dat de toegang tot het Zeebrugge-kanaal bij eb geblokkeerd was en bij vloed belemmerd werd. Het radiogram beval de U-boten alternatieve havens te gebruiken. Maar Zeebrugge was slechts één doelwit van de raid geweest. Ook de havenmond van Oostende was die nacht door de Britten gevisieerd geworden. De poging om ook het kanaal Brugge-Oostende onbruikbaar te maken door er de monding van te blokkeren was echter mislukt. De legerleiding was dus niet tevreden over het resultaat omdat de toegang via Oostende tot de duikbootbasis niet kon vernietigd worden. De actie zou dan ook nog een flinke staart krijgen, maar daarover hebben we het op een andere keer.

Flor Vandekerckhove

(1) Redant, F., 'Van "cierk" tot "miene". De geschiedenis van de Oostendse vismijn', in De Grote Rede, nummer 13, juni 2005, p.10 e.v.

(2) 'Zeebrugge and Ostend 1918' verscheen in 1974 in de reeks 'Ballantine's History of the Violent Century' onder redactie van Barrie Pitt. In 1979 verscheen bij de Standaard Uitgeverij een vertaling in de reeks 'Geschiedenis van onze woelige eeuw'. De meeste foto's die we gebruiken komen uit dat boekje.

(3) Over de Britse pogingen om in die dagen de haven van Oostende te blokkeren volgt later een artikel in HVB.

(4) Om in de kanaalmonding te komen moesten de blokschepen de volle lengte passeren van de massieve structuur van de pier die bij Zeebrugge een kunstmatige haven schept en de kanaalingang beschut tegen de Noordzeestormen. De pier verlaat de kust achthonderd meter ten westen van de kanaalingang om zich in een 2400 meter lange boog naar het noordoosten te wenden. De totale lengte bedraagt bijna 2800 meter. Na een 290 meter lange dam en een even lang viaduct komt de eigenlijke pier, een gigantische barrière van metselwerk over een lengte van 1600 meter en 73 meter breed. Dit bouwsel vormt een 4,80 meter hoge en 3 meter dikke muur, waarover aan de zeezijde een 2,70 meter lange weg loopt, die op zijn beurt beschermd wordt door een 1,20 meter hoge borstwering. Zelfs bij vloed ligt deze borstwering nog 9 meter boven de zeespiegel. Ten slotte loopt een smalle, 324 meter lange pier uit op een vuurtoren. Ook daar is een 4,5 meter brede rijweg met de onvermijdelijke borstwering. (Zie ook de situatie-tekening hiernaast)

(5) Thetis, Intrepid, Iphenia waren voorbestemd om het scheepvaartverkeer uit de Zeebrugse haven onmogelijk te maken, Brilliant en Sirius zouden in de Oostendse havengeul tot zinken gebracht worden.

(6) Aan het landeinde begint de in vier hoofdsectoren verdeelde pier als een 290 meter lange dam. Hierop zijn een wandelweg, een rijweg en een tweebaansspoorweg aangelegd die zich alle tot aan de tweede sector, een stalen viaduct van dezelfde lengte van de dam, voortzetten. Het viaduct dat steunt op stalen pijlers, maakt het de getijdenstroom mogelijk tot in de haven door te dringen en het slib weg te wassen dat zich anders zou ophopen langs de binnenbocht van de dam. Na het viaduct komt de eigenlijke pier.

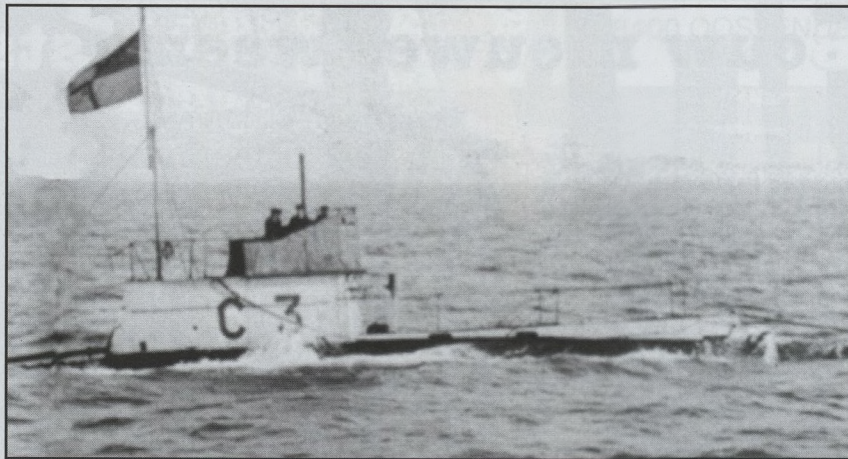
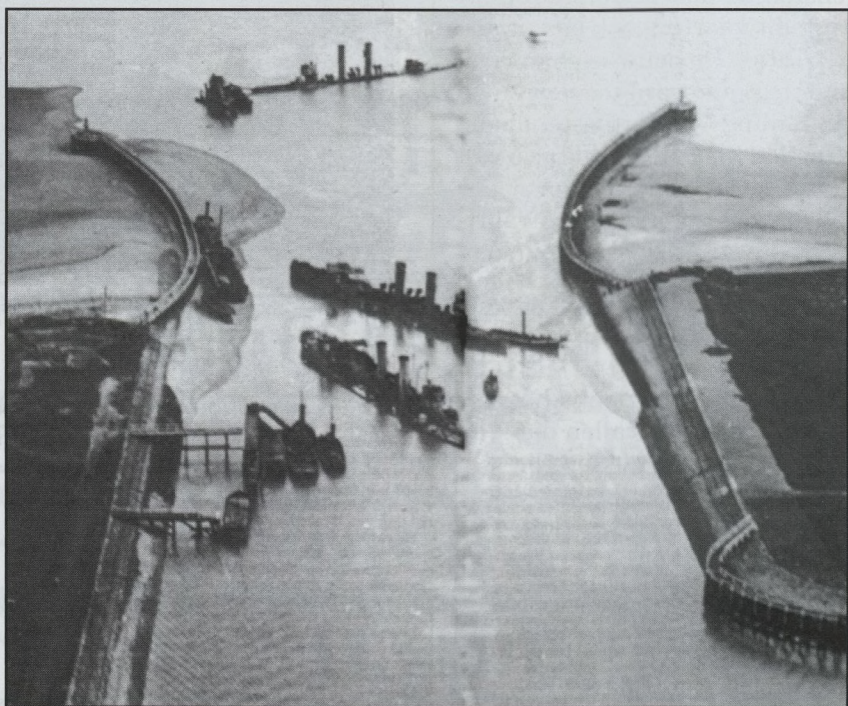


Foto boven: de duikboot C3 die tot taak had het viaduct te ondermijnen. Foto midden: opdracht geslaagd. De tot ontploffing gebrachte U-boot slaat een bres van 66 meter lang in het viaduct. Foto onderaan: de drie tot zinken gebrachte blokschepen versperren de toegangsweg tot de U-botenhaven



Bouw nieuwe tweemastsloep gestart



Op de Maritieme Site Oostende werden op de kielbalk van de tweede tweemastsloep de eerste spannten geplaatst. Het zeilschip zal zes spannten langer zijn dan de "Nele" (21,5 m. tussen de loodlijnen of 30 meter boegspriet overmeten). In tegenstelling met de eerste replica krijgt dit vaartuig ook een stuurhuis. De bouw is een privé-opdracht die werd toevertrouwd aan Sailing Vessels Oostende die ook instaat voor de exploitatie van de "Nele". Dat schip is deze zomer goed op weg is om honderd vaartdagen te maken.

HVB over tijd

Aan de mailbox te zien is het tal van lezers opgevallen dat HVB deze maand niet op tijd geleverd werd. Dat heeft alles te maken met de vakantie van de drukker.

Volgende maand ligt HVB weer stipt op de eerste vrijdag van de maand in de winkelrekken. Dit wordt dan vrijdag 2 september.



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