

**HVB**  
72  
HET VISSERIJBLAD

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

**VLAAMSE GARNAALDAG  
DAAR KOMT DE PULSKOR  
KAAIFEESTEN ZEEBRUGGE  
INTERVIEW THEO EVERAERT  
LAATSTE B'BERGSE VISSERS TE BOEK  
OSTEND FILLETING FACTORY VAN START  
BOOMKORVISSERIJ NIET DUURZAAM**



Baders in Oostende omstreeks 1920 (op de achtergrond zien we het oud kursaal). ( copyright archief gw)

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 Klausing (†), Willem Lanszweert, L.K. Merate, Annie Vanhee (tekeningen), Edmond Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).

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

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en  
alle correspondentie:

HVB,  
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

## “De boomkorvisserij is niet duurzaam.”

Yves Leterme



ZOALS ZE DAT bij elke oliecrisis doen, haalden de klagenreders ook op vrijdag 19 augustus weer het TV-nieuws. Deze keer moesten Nicole Witgeers en Willy Versluys de natie duidelijk maken hoe moeilijk de sector het heeft in deze tijden van schaarse diesel. Daarna kwam minister Yves Leterme zeggen wat hij daaraan denkt te doen.

De man waarop de sector haar hoop gesteld heeft zei toen letterlijk: “De boomkorvisserij is niet duurzaam en vergt anderzijds dermate veel pk’s dat onze visserij teveel energie verbruikt.” Waarna hij zei dat steun voor de dure brandstof er niet in zit; wel voor hernieuwing en sanering.

Niet duurzaam? Teveel energie? Uiteraard heeft hij gelijk. Ook wijzelf beschikken al lang over een collectie studies die onmiskenbaar in dezelfde richting wijzen.

Maar in de sector wuift men die argumenten sinds jaar en dag weg (en als dat niet helpt dan *brult* men ze wel weg). Wie een kwaad woord over de boomkor durft te uiten wordt steevast gebrandmerkt als een ‘gefrustreerde’ of een ‘stoorzender’. Bovendien haalt hij, zo heeft men ook ons tot treurens toe gezegd, het imago van de sector onderuit.

Een beleidsverantwoordelijke die zelfs maar durft te denken wat Yves Leterme daar open en bloot in ‘prime time’ op de televisie zegt, krijgt normaliter de hele sectortop over zich heen. Dat is met name wat ex-minister Vera Dua ook daadwerkelijk overkomen is. Destijds publiceerde ze een beleidsbrief waarin voorzichtig — al te voorzichtig! — de vraag gesteld werd of het wel verstandig was de sector verder te ontwikkelen in de richting van een kleine vloot van grote boomkorvaartuigen. IJlings haalde die sector er de directie van de Zeebrugse Visveiling bij, plus de vakbondssecretarissen en de advocaten van de Rederscentrale om het document onderuit te halen. Alleen scherpten ze hun pen om een alternatief af te scheiden dat de grote boomkorvisserij zagezegd uit handen van de ‘groene hoer’ (\*) zou redden; en dat terwijl dat al te burgerlijke mensje nooit van plan was de boomkor ook maar iets in de weg te leggen.

Om maar te zeggen hoe gevoelig dat hier ligt.

En zoveel jaren later zegt Leterme onomwonden: “De boomkorvisserij is niet duurzaam en vergt anderzijds dermate veel pk’s dat onze visserij teveel energie verbruikt.”

Deze keer hebben we de furie van de sectortop niet over de media horen razen. Waarom eigenlijk niet? Het is een interessante vraag die vele antwoorden in zich draagt.

Daarom presenteren we de lezers nu al een soort testcase. Als Leterme meent wat hij zegt dan verwachten we uiteraard zoiets als een Vlaams Meerjarig Oriëntatieplan dat een hernieuwde, veelzijdige vloot uitbouwt die de XXIste eeuw uitdaagt. Zoniet zal de vissersgemeenschap, gebouwd op de ‘niet duurzame boomkorvisserij’ oliecrisis na oliecrisis, faillissement na faillissement, sanering na sanering, slooppremie na slooppremie, schip na schip uitgeschakeld worden. Dat is overigens al vele, vele jaren de mening van...

*de man op de kaai*

(\*) Vera Dua was in een vorige Vlaamse regering minister van Landbouw. Als lid van de weifelende milieupartij Agalev werd ze eerst gewantwoord en later geboycot door de Boerenbond en door de Rederscentrale. Veel ophef maakte destijds een boerenbetoging waarop minister Jaak Gabriëls (inmiddels voorzitter van de Rederscentrale) te zien was voor een spandoek waarop Vera Dua als ‘Groene Hoer’ gekapitteld werd.

# De laatste Zeebrugse garnaalvissers

OP DE GARNAALDAG waren de laatste Zeebrugse garnaalvaartuigen aan de markt: de Z.55 *Goede Hoop*, de Z.63 *Thalassa* en de Z.582 *Asannat*. Zij zorgden voor een bevredigende aanvoer. Daarnaast werden ook enkele bakken gelost van de YE.137 *Wilhelmina* uit Yerseke. Alles bijeen was er een aanvoer van 2.500 kg en dat wordt als een mooi resultaat beschouwt bij de start van het garnaalseizoen.

De schaaldiertjes zijn nog niet echt groot waardoor het stukstaal aan de hoge kant blijft en er nogal wat volume was puf door de zeef valt. Dat ligt aan het uitblijven van hoge temperaturen van het zeewater waardoor de diertjes trager groeien. De gemiddelde garnaalprijs lag op 2,84 euro per kilogram. En daar zijn de garnaalvissers niet zo tevreden mee. Reder *Franky Van Troye* vindt dat te weinig voor een dagvers product.

Tijdens de garnaalveiling is het de aanwezige genodigden op de "Vlaamse Garnaaldag" wellicht ontgaan dat de prijs toch even piekte op 3,40 euro toen het aanbod van de ... YE.137 aan de beurt was.

"In vergelijking met vorig jaar gaan we erop achteruit. Ik berekende dat ik vorig jaar een gemiddelde prijs van 3,31 euro kreeg. We zitten daar nog een flink stuk onder. We schakelden al in mei over op de garnaalvisserij. Toen kregen we soms vijf euro per kilogram waardoor onze visserij rendabel was. Met de gestegen kosten zouden we toch minstens vier euro moeten krijgen. Dat is een eerlijke prijs", vindt de Zeebrugse visser.

Zeebrugge heeft nog drie vaste garnaal-aanvoerders. Twee van de drie vaartuigen zijn al op leeftijd. De Z.55 *Goede Hoop* van Kurt Deman is 43 jaar oud, de Z.582 *Asannat* (de ex-Z.403 *Stern*) zelfs 44 jaar. De Z.63 *Thalassa* van Jan Ackx is met bouwjaar 1987 van recentere datum. Zij zullen wellicht de geschiedenis ingaan als de laatste Zeebrugse garnaalvissers. (gw)



(1) De bemanning van de Z.55 *Goede Hoop*: Bart Dewilde, reder Kurt Deman, lossers Robert Ramoudt en Erwin Zaman. (2) Reder Jan Ackx en garnaalvisser Ronny Rys van de Z.63 *Thalassa*. (3) Reder Franky Van Troye met bemanningsleden Franky Devriendt en Peter De Graeve. (foto's gw).



## 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, Costende - Bruggelaan 12, Bredene*

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

Europese Commissie moet knoop doorhakken

# Leterme acht steun mogelijk

VLAAMS MINISTER-PRESIDENT Yves Leterme acht het *mogelijk* dat de Europese Commissie instemt met steunmaatregelen voor de zeevisserij. Dat zei hij in zijn toespraak op de "Dag van Vlaamse Garnaal" die dit jaar in Zeebrugge plaatsvond. Hij zei dit in zeer voorzichtige bewoordingen. Wellicht komen we meer te weten als Europees Commissaris voor Visserij, de Maltees Joe Borg, op 14 en 15 september in eigen persoon naar de Vlaamse kusthavens komt. Maar zoals het gewoonlijk gaat zullen er voorwaarden aan mogelijke steunmaatregelen gekoppeld zijn. Voor alle duidelijkheid citeren we woordelijk uit de uitgeschreven toespraak van de Vlaamse regeringsleider: "Na mijn tussenkomst op de Europese visserijraad van juni en de directe contacten tussen de sector en vertegenwoordigers van de Commissie, blijkt er op Europees niveau nu wel openheid om na te denken over, en uitvoering te geven aan concrete maatregelen om de moeilijke periode te overbruggen. Er zijn op dit moment nog geen beslissingen genomen, maar de Commissie denkt aan een sloopactie, een stillegging, het optrekken van het plafond in de deminimisregeling (1), het betoelagen van energiebesparende maatregelen, het eventueel opzetten van een garantiefonds."

Met deze woorden liet Leterme verstaan dat de Europese Commissie nu toch bereid zou zijn steun toe te kennen, maar de beslissing is nog niet gevallen, liet hij al even duidelijk verstaan. De Vlaamse Landbouwminister benadrukte dat hij elke kans grijpt om Europese oplossingen te bepleiten. Volgens hem kunnen alleen structurele maatregelen de visserijsector en aanverwante activiteiten overeind houden. Hij drukte zijn vrees uit dat de brandstofkost (te) zwaar zal blijven wegen op de exploitatie van onze rederijen.

## Klein segment

Yves Leterme bevestigde wat in dit blad al eerder aangekondigd werd over het vlootbeleid. De Vlaamse regering zal na het zomerreces een visvergunningbesluit goedkeuren. Hier wordt ingegaan op een voorstel van het Vlaams Visserijcomité om het maximale motorvermogen van vissersvaartuigen van het grote vlootsegment door samenvoeging wordt opgetrokken van 957 kW (1.200 pk) tot 1.200 kW (1.632 pk).

Darnaast wordt gedacht aan de invoering van een specifiek kustsegment voor vaartuigen met een motorvermogen van maximum 221 kW en 70 brutoton die hoogstens reizen van 24 uren mogen maken. Dergelijk vaartuig is niet onderworpen aan vangstbeperkingen. Reders die tot dit segment toetreden kunnen het motorvermogen van hun vaartuig de eerstkomende vijf jaren niet samenvoegen. Leterme zei dat de invoering van een klein vlootsegment een kwaliteitsvolle en duurzame kustvisserij ten goede kan komen. Over het aantal vaartuigen dat bereid gevonden zou kunnen worden om tot dit segment toe te treden deed hij geen uitspraken en dat is spij-

tig, want bij Het Visserijblad denkt men dat deze maatregel in het beste geval een maat voor niets is en in het slechtste de totale doodsteek voor de kustvisserij (zie HVB VII/2005).

## Quotabeleid

De Vlaamse premier kondigde ook een grondig onderzoek van het quotabeleid aan: "Bedoeling moet zijn om de ons toegewezen vangsthoeveelheden op de meest efficiënte manier te realiseren. Vooral voor de doelsoorten tong, schol en kabeljauw wordt een verdere toewijzing op vaartuigniveau en op visreisbasis in vraag gesteld. De haalbaarheid van eventuele alternatieven zoals een toewijzing op kW-basis voor langere periodes wordt geëvalueerd." Leterme hoopt na een bevraging bij de reders de nieuwe regeling reeds volgend jaar te kunnen toepassen. (gw)

(1) Deminimisregeling: regeling die de maximumgrens aangeeft van het totaal aan subsidies.



Minister-president krijgt raad van de Brugse burgemeester Patrick Moenaert bij het ontpantseren van een garnaaltje, een techniek die de pelsters van DB Vis ten volle beheersen. (foto gw)

# CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmatten - 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

## “Alle Vlaamse garnalen zijn lekker”

Burgemeester Patrick Moenaert (rechts op de foto) noemde onze garnalen de *truffel van de Noordzee*. Andere sprekers hielden het bij de *kaviaar van de Noordzee*, maar de garnaalvissers vinden dat dure woorden die in schril contrast staan met de prijs die zijn voor het zeebanket krijgen. De Brugse burgemeester had het deze keer diplomatisch over Vlaamse garnaal die hij als de beste van de wereld kwalificeerde.

In de veilsaal van de Zeebrugse Visveiling mocht Yves Leterme (midden) ook een partij van 75 kilogram garnaal kopen, geschonken door de kustvissers. De opbrengst van 1.500 euro werd geschonken aan de Kliniek St.-Jozef in Pittem waar alcoholverslaafden verzorgd worden.



Ook de Oostendse schepen en voorzitter van het vismijnbedrijf was aanwezig. Hij hield nauwlettend in de gaten (foto) op welke prijs Leterme afklokte. Zijn aanwezigheid ging overigens niet onopgemerkt voorbij. Zich tot Miroir richtend zei Leterme: “Mijnheer de schepen van Oostende, alle Vlaamse garnalen zijn zeer lekker.”

### Naar beëindigingsregeling voor tiental vaartuigen?

Yves Leterme liet het al verstaan dat hij voorstander is van structurele maatregelen, liever dan stilligeregelingen die zich ieder jaar herhalen. Op vraag van de sector wordt een nieuwe uitstapregeling voorbereid. De regeling zou zo uitgewerkt worden dat er een evenredige verdeling is (in aantal) voor kleinere vaartuigen en grotere boomkor-

vaartuigen. Er wordt gedacht aan een tiental, maar veel hangt af van het bedrag dat uitgetrokken wordt. Ook de goedkeuring van de Europese Commissie is nodig.

### Garnaalpromotie met “33 Meesterkoks”

Van 1 september tot eind november zullen de leden van “Orde der 33 Meesterkoks” in hun restaurants gerechten op basis van dagverse

handgepelde garnalen aanbieden. Chef Stefaan Buyens van tweesterrenrestaurant The Fox in De Panne gaf de genodigden alvast een voorproefje van de culinaire mogelijkheden van het schaaldiertje. De horeca is vragende partij voor garnaal. Verschillende sprekers hebben dan ook gepleit om meer aan te voeren omdat de vraag het aanbod ruimschoots overtreft. Anderen vinden de hele garnaalpromotie dan weer zinloos omdat hij zo ook gemakkelijk verkocht geraakt.

### Zelfredzaamheid van sector niet grenzeloos

Ook Ivan Victor, voorzitter van de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO), deed een oproep om zo snel mogelijk gebruik te maken van de openingen die Europees Commissaris Joe Borg wil creëren om de sector bij te staan. “Essentieel is dat wij de vloot varende houden omdat de rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling van een paar duizend werknemers anders gevaar loopt. Desondanks vragen wij snelle en soepele toepassingsregels voor een eventuele stilligepremie voor reders en bemanningen die nu al het slachtoffer zijn van de brandstofcrisis. Wij vragen ook middelen en mogelijkheden om de brandstofbesparende projecten die SDVO heeft gerealiseerd en die spectaculaire resultaten opleveren te kunnen implementeren binnen de vloot.” Ivan Victor besloot dat de zelfredzaamheid van de sector groot is, maar niet grenzeloos.

# 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 thuiskopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

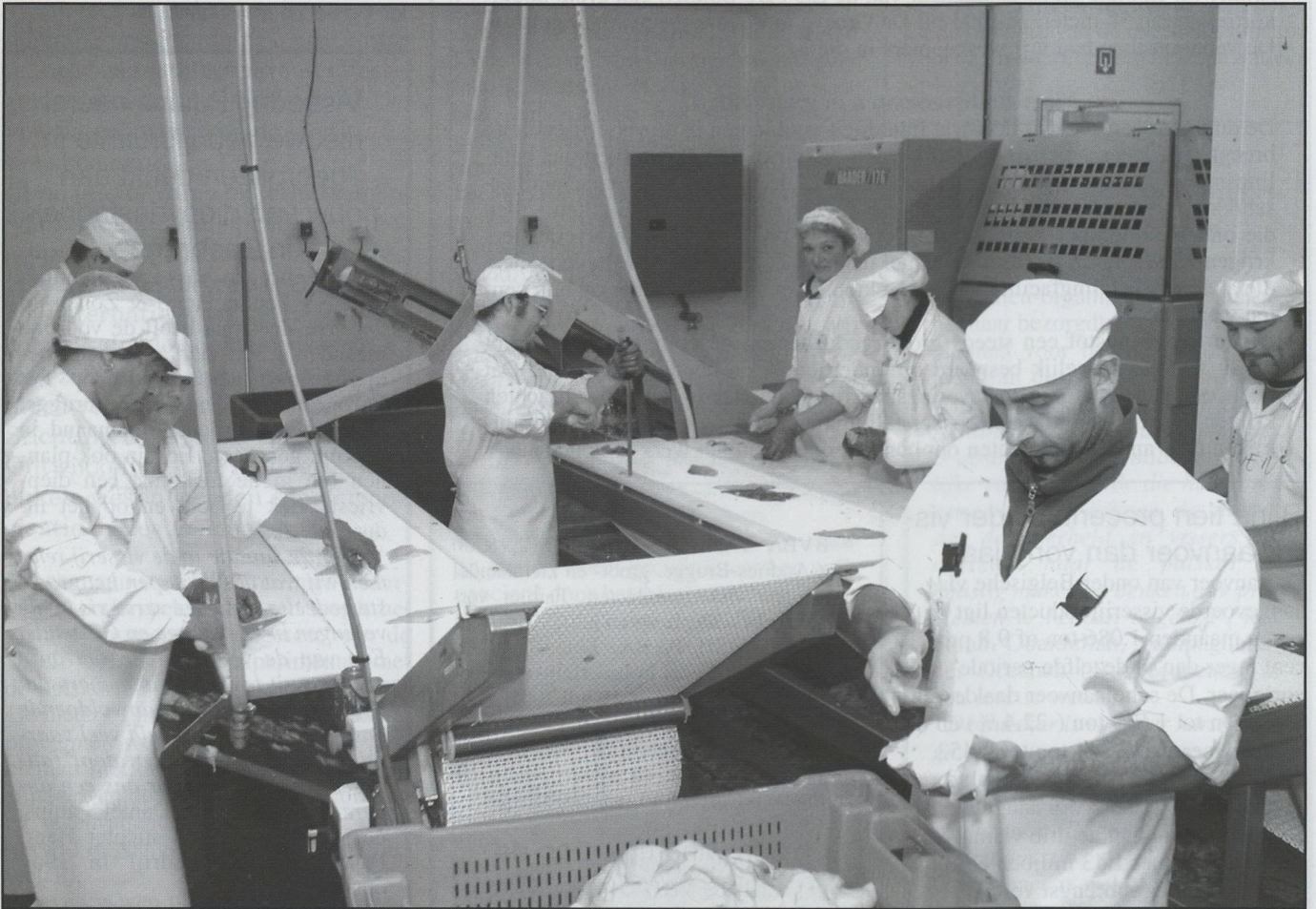
Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82

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

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Nieuw fileer- en diepvriesbedrijf in Oostende

## Ostend Filleting Factory opgestart



BEGIN DIT JAAR kondigde AG Vismijn Oostende de oprichting van een fileerbedrijf aan. Het bedrijf is er intussen wel gekomen, maar onder druk van enkele Nederlandse klanten heeft het vismijnbedrijf zich uit het project teruggetrokken. *Ostend Filleting Factory* BVBA (OFF) is nu een privé-bedrijf waarin AGVO geen participatie heeft. De visfileermachine draait wel nog niet op volle toeren, maar het Oostendse fileerbedrijf OFF is enkele weken geleden toch opgestart onder leiding van *Franky Christiaens*. De zaakvoerder wist enkele investeerders warm te maken voor de zaak die het nodige kapitaal, 550.000 miljoen euro, bijeenbrachten voor de aankoop van machines, materiaal en de inrichting van de werkruimten. OFF is gevestigd in de pakhuizen 3 tot 8, de locatie waar vroeger GB gevestigd was.

*"De grootste uitgave was de aankoop van de volautomatische fileerlijn voor platvis en een vriestunnel. De visfileerlijn is volledig operationeel, de vriestunnel staat klaar voor de volgende stap"*, zegt *Franky Christiaens* die net als zijn adjunct *Jean-Claude Cleppe* meer dan een kwarteeuw ervaring in de sector kan voorleggen. *Pascal Vanderwal* is als technisch verantwoordelijke

de derde leidinggevende man in het nieuwe bedrijf. Het uitvoerend personeel bestaat uit een twaalfstal werknemers van de Beschutte Werkplaats De Oesterbank, die de voorbije weken voor de job werden opgeleid. In juli werd de leerfase ingezet. Deze maand gaat het bedrijf echt van start.

OFF koopt zelf de schol en tongschar op de Oostendse veiling. De gefileerde vis vindt zijn weg in losse filets of bulkverpakking naar de klanten in binnen- en buitenland.

*"Sinds ik achttwintig jaar geleden in het bedrijf van mijn vader stapte is de markt totaal veranderd. Een van de belangrijkste aspecten is dat de kwaliteit zowel van de aangevoerde vis als in de verwerking enorm verbeterd is. Daarnaast ligt de markt nu volledig open en is vis een enorm concurrentiegevoelig product geworden. Er zijn geen grenzen en afstanden meer. Daarom moeten we goed afwegen tegen welke prijs we vis kopen en de transportkosten niet uit het oog verliezen, want ook die zijn in één jaar fors toegenomen"*, krijgen we te horen. Verder wil de zaakvoerder nog niet te veel in zijn kaarten laten kijken. *"We mogen vooral niet te veel hooi op de vork nemen. Nu de fileermachine goed draait*

*gaan we ons toespitsen op het operationeel maken van de vriestunnel. Wat daarna volgt zien we wel."* (gw)

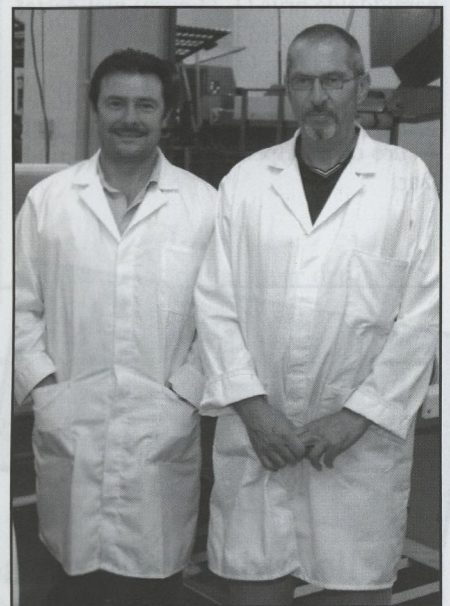


Foto boven: technisch verantwoordelijke *Pascal Vanderwal* en de werknemers van *De Oesterbank* aan de fileerlijn. Foto onder: zaakvoerder *Franky Christiaens* (links) en rechterarm *Jean-Claude Cleppe*. (foto's gw)

## Rederij De Bounty failliet

De Rechtbank in Brugge heeft de Rederij De Bounty BVBA uit Knokke-Heist op 4 augustus op bekenenis failliet verklaard. De rederij van de familie Derudder uit Knokke-Heist is eigenaar van de Z.54 De Bounty, een grote boomkotreiler van 38 meter, in 1993 bij De Graeve in Zeebrugge te water gelaten. De vennootschap had vijf werknemers in dienst.

### Meer faillissementen te verwachten?

De dure olie veroorzaakt heel wat liquiditeitsproblemen in de visserijsector en brengt zelfs leveranciers in moeilijkheden. Voor een tiental rederijen met betalingsmoeilijkheden werd contact gezocht met de banken om een schuldherschikking te regelen. Voor rederijen die in zeer slechte papieren zitten zullen die onderhandelingen wellicht geen oplossing brengen. Ook de leveranciers krijgen hun facturen steeds moeizamer betaald. Zelfs de brandstofleveranciers die al eerder betalingfaciliteiten verstrekten moeten steeds langer op hun centen wachten.

Omdat de brandstof een steeds groter gedeelte van de opbrengsten opsloort wordt zo veel mogelijk bespaard op onderhouds- en herstellingskosten. Dat heeft ook gevolgen van toeleveringsbedrijven die steeds minder opdrachten krijgen. Bedrijven uit de scheepsherstelling moeten dan ook meer en meer uitkijken naar andere opdrachten om hun personeel aan het werk te houden.

### Bijna tien procent minder visaanvoer dan vorig jaar

De aanvoer van onder Belgische vlag aangevoerde visserijproducten ligt na zeven maanden 1.086 ton of 9,8 procent lager dan in dezelfde periode vorig jaar. De scholaanvoer daalde van 2.118 ton tot 1.644 ton (-22,4 %) en de tongaanvoer van 2.744 ton tot 2.453 ton (-10,6 %). Er wordt anderhalve keer meer tong dan schol aangevoerd. De besomming van de drie vismijnen verminderde met 1,43 miljoen euro (-3,2 %). De tongopbrengst vertegenwoordigt nu 56,7 procent van de totale besomming, terwijl de scholomzet nog slechts aan 6,6 procent komt omdat, ondanks de lagere aanvoer, de gemiddelde prijs (1,73 euro) niet gestegen is. Tong werd gemiddeld wel 7 procent duurder. Opvallend was de prijsstijging van tongschar van 2,50 euro vorig jaar tot een gemiddelde van 4 euro over de periode januari-juli dit jaar.

### Failliet

- \* BVBA VANHOVE, Legeweg 2, 8200 Sint-Andries-Brugge, groot- en kleinhandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op bekenenis op 26 juli 2005.
- \* APRIL FISH BVBA, Louisalaan 94, Brussel, groothandel in bederfelijke goederen. Failliet verklaard op 19 juli 2005.
- \* POISSONNERIE DICK & Cie NV (in vereffening), Kesselsstraat 40, Brussel, groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op 13 juni 2005.

### Geen windmolen op de Vlakte van de Raan

De regering heeft de milieuvergunning voor een windmolenpark van vijftig turbines op de Vlakte van de Raan ingetrokken. Het Besluit van minister van de Noordzee Johan Vande Lanotte luidt het einde van het betwiste windmolenproject. Begin 2003 schorsten de Raad van State de vergunning al. Twee maanden geleden kwam het rechtscollege in een verrassend arrest terug op die schorsing, maar enkele dagen later diende de regering het project de doodsteek toe. Seanergy kan de beslissing nog aanvechten of een forse schade-

claim indienen voor de reeds gemaakte kosten

C-Power is nu het enige consortium dat over een rechtsgeldige vergunning beschikt voor de bouw van 60 windmolens op de Thorntonbank.

### Visbedrijf Paulus neemt nieuwe bedrijfsruimte in gebruik en denkt aan bouw van diepvriesfabriek in Zeebrugge

Het Zeebrugse visverwerkendbedrijf NV Paulus Henri & Zonen uit de Ierse Zeestraat heeft de voorbije maanden 1.300 vierkante meter bedrijfsruimte gerenoveerd op het European Fish Center in Zeebrugge. De panden worden deze maand in gebruik genomen. Er zijn ook plannen om in de toekomst een diepvriesfabriek te bouwen op het industrieterrein.

*“Door de situatie in de visserij remmen wij wat af. Wij kopen het grootste gedeelte van onze verse vis op de veilingen in Zeebrugge en Oostende. Een van de voorwaarden om onze plannen uit te voeren is immers dat wij zeker moeten zijn van voldoende aanvoer. Als bijvoorbeeld veel vaartuigen zouden wegvallen door faillissementen is dat voor ons een andere situatie”,* zegt Daniël Paulus, de jongste zoon van stichter Henri Paulus die het bedrijf in 1966 oprichtte.

Met een jaaromzet van 25 miljoen euro en 40 werknemers in Zeebrugge behoort de firma Paulus al tot de grootste visverwerkers in ons land. Het familiebedrijf heeft ook twee vennootschappen in Nederland en huurt een diepvriesfabriek met 60 werknemers in Urk. Daarnaast werken nog enkele mensen in de verkoopkantoren in Italië en Spanje. Door de uitbreiding in Zeebrugge zal de tewerkstelling onmiddellijk met een twintigtal werknemers toenemen. Als ook de diepvriesfabriek in Zeebrugge er komt zit een verdubbeling van het aantal jobs er in. Ook het fileerwerk dat nu uitbesteed wordt in Urk en Boulogne zou dan ter plaatse kunnen gebeuren.

*“Dit dossier is echter nog niet helemaal rond. Het zou een logische en kostenbesparende stap zijn om alle activiteiten in Zeebrugge te centraliseren omdat we dan ook de productie en opslag beter kunnen volgen. Onze klanten zijn hoofdzakelijk grote distributiebedrijven die op kwaliteitsvlak steeds veeleisender worden. Dan is het beter dat heel het proces op één locatie gebeurt. Dat spaart heel wat logistieke kosten en verplaatsingen uit.”* (gw)

**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.**

# Vloot aan de pulskor?

In NEDERLAND LOOPT al anderhalf jaar een doorgedreven, intens onderzoeksproject naar de efficiëntie en het brandstofbesparend effect van de elektrische pulskor, een vistuig gebaseerd op de traditionele boomkor.

In de plaats van wekkerkettingen worden elektrische prikkels uitgestuurd om de vis uit de bodem te jagen. Het onderzoek is gericht op een alternatief voor de zware kettinglast die de boomkorvisserij met zich meesleept. Ook algemeen verantwoordelijke van de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling, Luc Mellaerts, kon enkele weken geleden een demonstratie op zee meemaken.

NA EERDERE EXPERIMENTEN met Nederlandse onderzoeksvaartuigen wordt het vistuig momenteel uitgetest op de UK.153. Na de eerste experimenten met de pulskorren (met een spanwijdte van 12 meter) lijken inmiddels een aantal problemen weggewerkt. Er waren problemen met de vereiste vermogens, de slijtage van de elektroden door corrosie en tegenvallende vangsten voor schol (terwijl de vangsten van tong beter uitvielen).

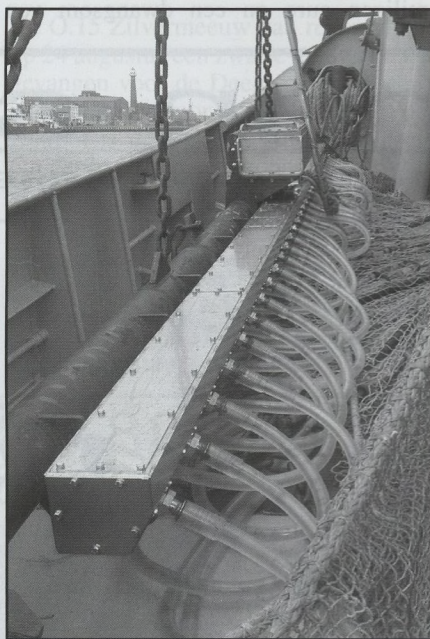
Proeven wezen uit dat de bijvangst van ondermaatse tong en schol met twintig procent verminderde, die van krabben zelfs met de helft en schelpen zijn vijfmaal minder talrijk in de pulskornetten aangetroffen. Er zijn geen aanwijzingen dat de platvissen schade ondervinden van de elektrische stimulering en de kwaliteit van de gevangen vis blijkt beter. Dat de pulskor een gevoelige brandstofbesparing oplevert is nu al duidelijk, maar pas in de eindrapportage zal dat met cijfers aangetoond worden.

Om de pulskor in te voeren is wel een opheffing van het EU-verbod nodig voor het gebruik van elektrische stimuli

voor de vangst van vis op zee

Luk Mellaerts was een van de gasten op de UK.153 *Lub Senior* (42,40 m, 1.470 kW), samen met vertegenwoordigers van de Nederlandse visserijsector voor een demonstratie met de elektrische pulskor. Een cameraploeg maakte in opdracht van het ministerie van LNV filmbeelden die op 3 september op de Dag van de Nederlandse Visserij in Lauwersoog voor het eerste werden vertoond. Mellaerts was onder de indruk. *"Ik hoop dat we kunnen delen in de ervaringen die de Nederlanders nu opdoen. Wat goed is voor hen is ook goed voor ons. Het zou goed zijn dat onze reders en schippers ook een dergelijke proefvaart kunnen meemaken. Met de SDVO gaan we dat eens bekijken. Het heeft immers geen zin om dezelfde proeven nog eens over te doen."*

Het pulskorproject loopt nog tot einde dit jaar en wordt gecoördineerd en gefinancierd door het Ministerie van Landbouw, Natuurbehoud en Voedselvei-



ligheid. Technisch moet het gebruik van de pulskor nog bijgesteld worden. Het is de bedoeling dat ook vaartuigen met een lichtere motor met de pulskor kunnen werken. Tenslotte moet men ook nog zicht krijgen op het kostenplaatje en de omvang van de overheidssubsidie voor de invoering van het innovatieve vistuig. (gw)

## Greenpeace: pulskor stap in de goede richting maar kortzichtige oplossing

De milieu-organisatie Greenpeace het haar bezorgdheid geuit over de plannen voor het in gebruik nemen van de pulskor. *'De nieuwe vistechiek is een stap in de goede richting, maar ook niet meer. Het is absoluut niet de milieuvriendelijke vangstmethode die het wordt genoemd. We krijgen de indruk dat de overheid en vissers de overstap naar de pulskor te haastig maken en denken alle problemen te hebben opgelost'*, laat Farah Obaidullah, campagneleider Oceanen bij Greenpeace, in een reactie weten.

*"De pulskor is een zeer kortzichtige oplossing. Straks zitten we met nog minder vis in onze Noordzee, maar wel met de investering in pulskorren die nog steeds niet duurzaam zijn."*

Greenpeace is wel blij dat het Ministerie van Landbouw eindelijk iets wil doen aan de schadelijke gevolgen van de bodemvisserij die nog steeds netten over de bodem sleept. *"Men ziet eindelijk in dat we daarmee moeten stoppen en uitkijken naar een echte oplossing, zodat de Noordzee kan herstellen."*

Foto: zo ziet de pulskor eruit.

## SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

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

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Gebrekkig controle van visserijsector hield 20 jaar stand

## Franse laksheid zwaar beboet

HET EUROPEES HOF van Justitie heeft Frankrijk veroordeeld tot een boete van twintig miljoen euro en een dwangsom wegens jarenlange schending van de Europese visserijregels. Het is voor het eerste dat een lidstaat zo'n dubbele sanctie krijgt.

Het Hof, dat in Luxemburg zetelt, oordeelde enkele weken geleden dat Frankrijk door de stelselmatige schending van de afspraken de Europese doelstellingen van instandhouding en beheer van de visbestanden ernstig in gevaar brengt. Daarom vinden de rechters een boete van 20 miljoen euro en een dwangsom van 57,8 miljoen euro voor elk jaar dat Frankrijk in gebreke blijft gepast. Iedereen kent de verhalen over de ondermaatse vis die op de markten van Normandië en Bretagne vrij te koop is. Ook de Europese inspecteurs stelden vast dat er van alles mis is met de manier waarop de vangsten en visaanvoer gecontroleerd worden. De Europese Commissie bracht de klachten reeds in

1988 voor het Luxemburgs Hof. Het Europese Hof veroordeelde de laksheid van de Franse overheid in 1991 omdat nagelaten werd te zorgen voor passende controle op de naleving van de visserijafspraken. Enkel woorden dus. Doorgaans volstaat dat om een lidstaat tot betere inzichten te brengen. Maar Parijs zorgde niet voor beterschap. In de jaren negentig stelden inspecteurs geen veranderingen vast. In verschillende regio's werden illegale markten voor verkoop van ondermaatse vis aangetroffen. Drie jaar geleden stapte de Europese Commissie opnieuw naar de hoogste Europese rechters met het verzoek om Frankrijk een zware sanctie op te leggen. De Commissie stelde een dwangsom voor van 316.500 euro als het geen einde stelde aan de praktijken. De advocaat-generaal vond dat ontoereikend omdat Frankrijk alsnog de straf kon ontlopen als het zich in orde stelde met de regelgeving, terwijl de visserijcontrole twintig jaar niet ingreep. Daarom stelde hij het Hof voor om behalve een dwangsom ook een boete van 115,5 miljoen euro en een dwangsom van

57,8 miljoen op te leggen. Het Hof is hem gevold, maar vond een boete van 20 miljoen euro voldoende.

De uitspraak is een belangrijk precedent dat aantoonde dat het Europees Hof hard kan optreden tegen lidstaten die langdurig met de Europese regels sullen.

### Britse kustwacht haalt gekwetste visser op

Een gekwetst Belgisch bemanningslid van de Z.525 Sylvia-Mary werd op 10 augustus door een helikopter van de Britse kustwacht van boord gehaald. Tijdens de visserij in het Kanaal werd de visser geraakt door het vistuig. Hij werd voor verzorging overgebracht naar een hospitaal in Brighton.

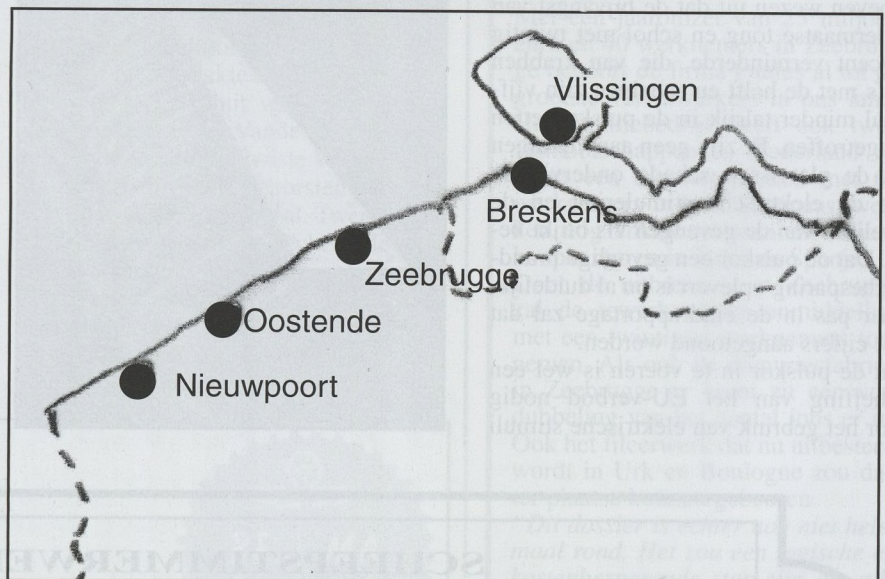
### Frans vaartuig stuurloos

Aan de Thorntonbank riep het Franse vissersvaartuig Estrella (24 m.) uit Boulogne op 10 augustus assistentie omdat het stuurloos was geworden. De Blankenbergse Zeereddingsdienst kwam ter plaatse. Oorzaak was een vastgelopen schroef door opgedraaide touwen en een ketting. Omdat het probleem ter plaatse niet kon opgelost worden werd het schip door een Frans vaartuig naar Boulogne gesleept.

# Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

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



## ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,

fax: (+31) 117 382 303

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

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

## Brand op O.100 Emilie

Begin augustus is aan boord van het Oostendse kustvaartuig O.100 *Emilie* brand uitgebroken in de motorruimte toen het vaartuig enkel mijlen buiten de kust aan het vissen was. De bemanning kon het vuur onder controle krijgen. Omdat het vaartuig niet meer op eigen kracht kon varen kwam De Zeehond van DAB Vloot ter plaatse en nam het op sleeptouw naar de thuishaven. Vijf jaar geleden was het schip ook al een zwaar beschadigd door brand. Toen werd het hele stuurhuis vernield.

## Bemanning O.82 redt drenkelingen

De bemanning van het kustvaartuig O.82 *Nautilus* heeft zaterdagavond 6 augustus tussen Westende en Nieuwpoort zes opvarenden van een omgeslagen motorjacht uit het water opgehaald. De Oostendse vissers zagen het ongeval gebeuren en kwamen onmiddellijk ter plaatse om hulp te bieden. De Nieuwpoortse reddingsboot heeft de schipbreukeling opgehaald en aan wal gebracht. De sleepboot *Brandaris* nam het bootje van zeven meter op sleeptouw.

## Ex-O.23 naar Indonesië

De gewezen O.23 *Geoffrey William* van François Devey lag reeds geruime tijd doelloos aan de Oostendse Baelskaai. Het stalen vaartuig (in 1930 gebouwd) was lang het oudste vaartuig van de vloot en werd vijf jaar geleden uit het visserijregister geschrapt. Het casco was aangekocht door een Nederlander die het onlangs doorverkocht aan de Indonesische overheid die het als opleidingsschip wil gebruiken. Na enige aanpassingswerken wordt het schip overgebracht naar Indonesië.

## O.15 met heilbot van 107 kg in Zeebrugge



De O.15 *Zilvermeeuw* van reder Michael Vandierendonck uit Knokke-Heist bracht op 24 augustus een zwarte heilbot van 107 kg binnen in Zeebrugge. Het zeedier werd gevangen voor de Deense kust op een diepte van 70 meter. De reusachtige platvis werd gekocht voor 1.200 euro door de aankoper van de distributieketen Carrefour. Heilbot is de grootste platvis, die tot vier meter lang en 300 kg kan uitgroeien. Omdat het om een uitzonderlijke vis ging wilde Carrefour de heilbot voor promotionele doeleinde gebruiken in een van haar vestigingen. Voor zover bekend werd de voorbije twintig jaar nooit eerder een dergelijk exemplaar aangevoerd door onze vissers. Voor schipper Patrick Martony (Heist) en zijn bemanning bestaande uit Christiaan Provoost (motorist, Oostende), de Bradley Marsh (Oostende), Walter Thiel (Knokke), John Grootaerd (Oudenburg), David Couwyzer (Heist) en IBO Morelio de Suaz (Brugge) was het dan ook opsteker. Op de inzetfoto: schipper Patrick Martony met de buit.

## Bemanning O.82 vist oud anker op

Op zondagnamiddag 21 augustus kreeg de O.82 *Nautilus* tijdens de tongvisserij op het Westdiep een 'zwaarte' in het net. Bij nader toezien bleek het een oud stokanker met een schachtlengte van drie meter en een stuk ankerketting. Omdat de punten in het net gesteld zaten waren ze wel verplicht het tuig van ruim 2.000 kg boven te halen, iets wat niet zonder moeite en schade aan het net gebeurde. Bij de terugkeer naar de thuishaven werd het anker op de Oostendse Baelskaai gelegd naast een gelijkaardig anker van 2.800 kg dat in april 2000 eveneens door de toenmalige bemanning van de O.82 werd opgevist. De huidige bemanning van de O.82 bestaat uit reder Rudy Barbaix, schipper Andy Loyen, matroos Kenneth Brackx en scheepsjongen Orry Blontrock. De reder laat weten dat beide ankers te koop zijn. (gw)



## "Iedereen gebaat met betrouwbare cijfers"

IN VORIGE NUMMERS bracht HVB al enkele afleveringen over de behandelde thema's op de studiedag van 17 maart, 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', in het Cultureel Centrum Scharpoord in Knokke-Heist. Tien sprekers brachten er hun visie over de juridische en milieugebonden aspecten van de visserij, het nieuwe Europese visserijbeleid en beheersparticipatie, visie van de sector en de Vlaamse overheid. We gaan door met samenvatting van de lezingen die in een referatenboek werden gebundeld.

DE WETENSCHAPPELIJKE ONDERBOUWING van het Europees Gemeenschappelijk Visserijbeleid is gebaseerd op nationaal en internationaal verzamelde gegevens (data). De omvang en de leettijdssamenstelling van de aanlandingen, de teruggooi, de visserij-inspanningen van de visserijvloeden en een aantal essentiële biologische parameters worden methodologisch verwerkt en samengelegd en in vangstadvisieën omgezet. De visserijsector staat nog steeds wat terughoudend tot vijandig tegenover de samenwerking met de visserijbiologen. Visserijbioloog Frank Redant en bio-ingenieur Wim Demaré breken een lans voor een constructieve dialoog tussen de visserijsector en de beleidsverantwoordelijken. "Iedereen heeft baat bij betrouwbare cijfers", luidt hun devies. "Het departement Zeevisserij is geen voorstander van het wettelijk afdwingbaar maken van de bemonstering aan boord van de vissersvaartuigen, maar als de collectieve bereidheid van de visserijsector om samen te werken niet verbetert, is een wettelijk kader wellicht de enige manier om de datacollectie te garanderen."

Tot voor enkele jaren was het verzamelen van basisgegevens een strikt nationale aangelegenheid waarbij ook de vismijnen betrokken waren (en betaald werden) om aanvoergegevens door te

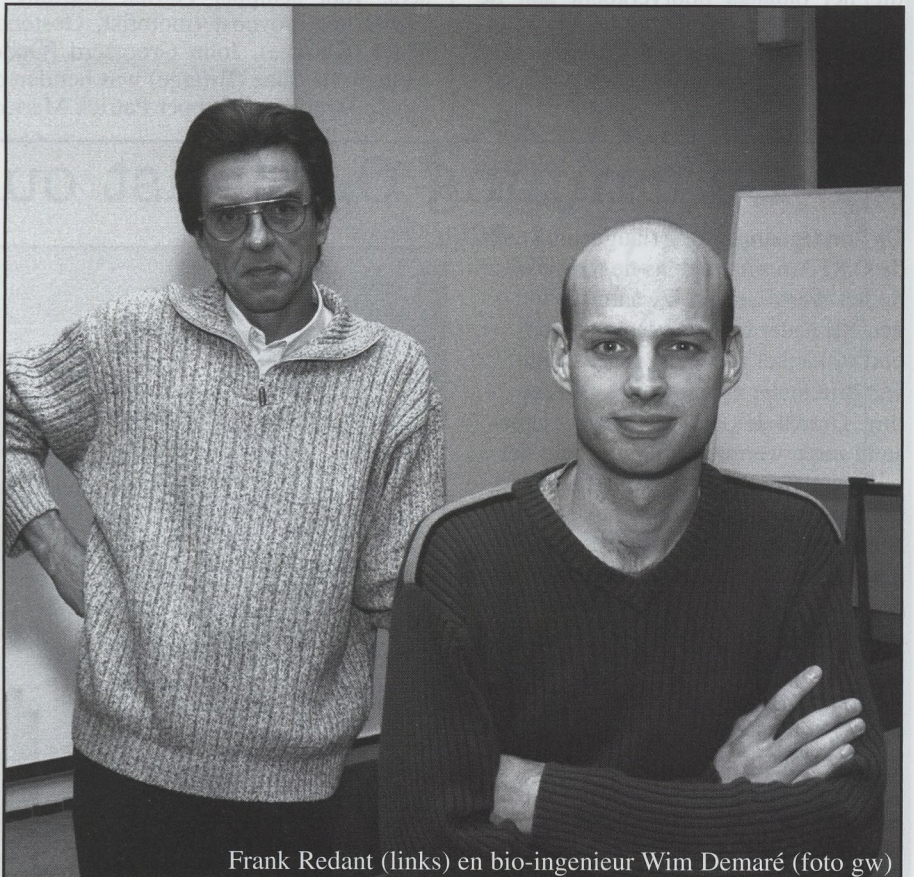
spelen. De data van de lidstaten werden gecentraliseerd, onder meer in het kader van ICES-onderzoek (\*).

*"Met uitzondering van de bestandsopnamen met onderzoeksvaartuigen, was er op het vlak van datacollectie nauwelijks sprake van een gestructureerde internationale samenwerking", merken de biologen op. "De meeste lidstaten lieten hun aanlandingen regelmatig bemonsteren, maar opnamen van de teruggooi waren schaars. Het merendeel van de bemonsteringsprogramma's was gericht op een beperkt aantal economische of strategisch belangrijke soorten. De financiering van deze programma's was vaak afhankelijk van kortlopende projecten, wat de continuïteit van het onderzoek niet ten goede kwam. Deze werkwijze, waarbij bepaalde soorten (o.a. roggen, haaien, tarbot, griet) onvoldoende bemonsterd werden, terwijl voor andere soorten (o.a. haring, heek, schol) verhoudingsgewijs overbemonstering gebeurde, liet geen betrouwbare stockraming toe."*

In 2000 verscheen een Europese verordening die de datacollectie ter ondersteuning van het visserijbeleid ingrijpend zou veranderen. De lidstaten verbonden zich ertoe om de verzameling

van technische, biologische en economische gegevens met betrekking tot hun visserijgebonden activiteiten te garanderen en beschikbaar te stellen. De verordening werd ondertussen gewijzigd en aangevuld met de technische en kwalitatieve modaliteiten van de datacollectie. De hele regeling is vastgelegd in de *Data Collection Regulation (DCR)* die de lidstaten verplicht in te staan voor de verzameling van een uitgebreid gamma gegevens met betrekking tot: de visserijcapaciteit van hun vlootsegmenten; de visserij-inspanning van hun vlootsegmenten; de aanvoer en teruggooi; de vangsten per eenheid van visserij-inspanning (de eenheid van effort vervangt de gewichtseenheid); de dichtheid van de bestanden, verkregen uit surveys met onderzoeksvaartuigen; de lengte- een leeftijdssamenstelling van de vangsten, de aanvoer en teruggooi; de biologische parameters die gebruikt worden bij de stockramingen en vangstprognoses; de economische situatie van de verschillende vlootsegmenten (om adviezen door te trekken tot het socio-economische zijn gegevens over de financiële situatie van de vlootsegmenten nodig); de economische situatie van de visverwerkende industrie

Voor een land als België vergen de hoge eisen van de DCR de inzet van extra middelen omdat het aantal soorten waarvan een regelmatige bemonstering wordt geëist verdubbeld is. Sinds twee jaar werd ook een omvangrijk monitoringsprogramma rond teruggooi opge maakt waarbij zeegaande waarnemers



Frank Redant (links) en bio-ingenieur Wim Demaré (foto gw)

aan boord van vissersvaartuigen tellingen en metingen uitvoeren. Dat werk heeft ook een prijs. Voor ons land werd de kostprijs van het jaarlijks te vernieuwen datacollectieprogramma berekend op 930.000 euro, waarvan iets minder dan de helft voor de biologische bemonstering. Europa draagt maximaal de helft van de kosten.

### Samenwerking

*"Individueel zijn de lidstaten nauwelijks in staat om de soms (te) strenge doelstellingen van de DCR te halen, maar door hun inspanningen te bundelen kunnen ze dat wél",* stellen de auteurs. Daarom werd vorig jaar een internationale structuur opgezet die bestaat uit vier Regional Co-ordination Meetings (RCMs), waaronder een voor de Noordzee. Alle lidstaten zijn betrokken bij de RCMs, maar ook landen als Noorwegen en Rusland (geen EU-lidstaten, maar nauw betrokken bij het visserijgebeuren) maken er deel van uit. De RCMs staan los van bestaande structuren als ICES, maar werken er wel intensief mee samen. De afspraken binnen de RCMs zijn bindend en moeten door de lidstaten in concrete acties omgezet worden.

*'Door data-pooling of het samenvoegen en gemeenschappelijk gebruik van gestandaardiseerde informatie, taken en kostendeling moeten de RCMs bijdragen tot de kwaliteitsverbetering en de kostprijs van de datacollectie.'*

De cofinanciering van de nationale datacollectieprogramma's is nog niet in alle lidstaten gegarandeerd. De overheden lijken soms zeer terughoudend om hun aandeel in de kosten op te nemen. In dit verband rijst ook de vraag in hoeverre de visserijsector zelf kan of moet bijdragen in de kosten van de datacollectie, naar analogie met bv. de zandwinners die per kubiek meter gewonnen zand of grind een heffing betalen voor de monitoring.

Ook de uitwisseling van gegevens tussen de lidstaten is problematisch omdat de nationale databanken vaak niet compatibel zijn. Ook de data-overdracht naar internationale organisaties (o.a.

ICES) zal pas mogelijk zijn als er gebruik kan gemaakt worden van gestandaardiseerde uitwisselprotocollen. In een poging om enige orde te scheppen in de chaos heeft de Europese Commissie het Joint Research Center (JRC) belast met de ontwikkeling van eenvormige data. Op termijn moet het JRC ook de aanzet geven tot de uitbouw van een centrale databank voor alle gegevens.

*"Het is de vraag of het JRC daarin slaagt. De meeste lidstaten staan zeer weigerachtig om het beheer van gevoelige informatie aan derden over te laten",* stelt Frank Redant die al bij diverse gelegenheden te kennen gaf dat zijn dienst met onjuiste cijfers moet werken met misrapportering tot gevolg.

*"Betrouwbare aanvoercijfers zijn nochtans een basisvereiste voor stockramingen en vangstprognoses. Onderrapportering leidt tot een te lage inschatting van de stocks en geeft aanleiding tot nog lagere TACs en nog meer onderrapportering. De sector is medeverantwoordelijk voor het probleem. De enige manier om deze vicieuze cirkel te doorbreken is een open communicatie over de werkelijke omvang en herkomst van de vangsten."*

### Hervorming DCR

De overgang van een éénsoorten- naar een meersoorten- en meervlotenbenadering van het visserijbeheer vereist een ingrijpende bijsturing van de huidige stockgerichte DCR. Enkel de monitoringsprogramma's op de teruggooi zijn nu reeds vlootgericht. Op termijn moeten ook de andere bemonsteringsprogramma's aangepast worden. Dat kan pas als de lidstaten hun zogenaamde métiers gedefinieerd hebben. Zoals we in de vorige bijdrage al hebben aangegeven kan een vaartuig in de loop van het jaar meerdere métiers uitoefenen. Naargelang de seizoenen kan de doelsoort wijzigen (bv platvis in het voorjaar, langoustines in de zomer en garnalen in het najaar) 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 meersoorten-

benadering. De identificatie van de métiers vereist echter een doorgedreven analyse van de uitkomsten per zeereis. Verwacht wordt dat de meeste lidstaten daar eind dit jaar klaar voor zijn. De implementatie van de nationale datacollectieprogramma's zou dan vanaf 2007 in werking kunnen treden.

Frank Redant en Wim Demaré zijn voorzichtig in hun besluiten. *'De invoering van de DCR is een belangrijke stap in de wetenschappelijke onderbouwing van het Europese visserijbeleid. Het bracht meer lijn en uniformiteit in het biologisch en economisch visserijonderzoek. Het geeft de visserij-instituten eindelijk de mogelijkheid tot langetermijnplanning. Maar de DCR is nog verre van volmaakt en de kwaliteitseisen zijn in sommige gevallen wellicht te streng.'* De Europese Commissie en de bevoegde expertencolleges zijn zich daar van bewust en verwachten dat eerst een leerproces moet doorlopen worden. Pas over een vijftal jaren zal de datacollectie op kruissnelheid werken.

(\* ICES: International Council for the Exploration of the Sea.

Dr. Frank Redant, visserijbioloog en hoofd van de Afdeling Biologie & Aquacultuur van het Departement Zeevisserij in Oostende, is coördinator van het Belgisch nationaal datacollectieprogramma. Hij is voorzitter van een internationaal expertencollege dat, in opdracht van de Europese Commissie, instaat voor de evaluatie en de opvolging van de datacollectieprogramma's in de lidstaten en lid van diverse werk- en studiegroepen.

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

### Activiteitenkalender

#### voor vissers SEPTEMBER

3 Dag van de Nederlandse Visserij in Lauwersoog (Ned.)

7-10 Iceland Fisheries Exhibition, Kopovogur (IJsland)

18-19 Scheldefeesten Baasrode

#### OKTOBER

1 "Vistijn" Media Center Oostende

15 Visserysfeest en uitreiking Waakzame Hondenwachtprijs (Zaal Walrave, Oostende)

#### NOVEMBER

1-5 Europort Maritime in Rotterdam (Ahoy)

15-18 Europort in RAI-Amsterdam

26 Debatavond over de Nieuwpoortse visserij

# Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken  
Verhuur van hoge drukspuit

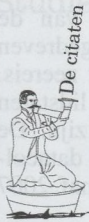
300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11



*'Frankrijk is vanmorgen door het Europees Hof van Justitie in Luxemburg veroordeeld wegens jarenlange schending van de Europese afspraken op het gebied van de visserij.'*

NRC-Handelsblad, 12 juli

*"We hebben een arbeidsreserve van 780.000 mensen. De beleidsmakers en de sociale partners zouden geobserveerd moeten zijn door dat cijfer. Het zou dag en nacht in hun hoofd moeten spoken. Onze economie zal enkel meer mensen tewerkstellen als we allemaal minder uren kloppen en langer werken. We hebben niet meer arbeid nodig dan we in 1973 nodig hadden. Het werkvolume van onze economie groeit niet, de productiviteit groeit. Die productiviteitswinst moeten de werknemers incasseren in de vorm van arbeidsduurvermindering."*

Prof. Jozef Pacolet in De Tijd

*'De boomkorvisserij is niet duurzaam en vergt anderzijds dermate veel pk's dat onze visserij teveel energie verbruikt.'*

Yves Leterme in het Journaal van 19 augustus.

*'Waarom hebben de winkels die vierentwintig uur op vierentwintig open zijn een slot op de deur?'*

Een visser, terug thuis na lange afwezigheid

*'De nv Electrawinds kan tegen eind september operationeel zijn en voldoende bio-diesel aanmaken om alle 120 schepen van de Belgische vissersvloot te bevoorraden.'*

Yves Miroir in Het Volk, 11 aug.

*'Lezers naar de mond schrijven, broodjes filet américain en kerstbomen testen alsof het topnieuws betreft: da's toch geen journalistiek?'*

Peter ter Horst in De Volkskrant van 16 juli

*'Een rechts liberaal bestaat niet. Dat noemen we een conservatief'*

Luc Van Der Kelen in Het Laatste Nieuws, 30 juni

*'België is Noord-Ierland, bestuurd door Zwitsers.'*

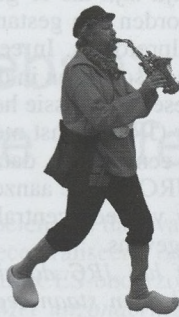
Mark Lawson in 'The Battle for Room Service'

*'De euro is een financieel succes maar geen economisch succes.'*

Prof. Paul De Grauwe in De Tijd 2 juni

*'Waarom heeft Noach in de tijd die twee muggen niet gewoon doodge-mept?'*

Een visser op reis in Zuid-Frankrijk



Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB,

Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene.

E-mail gaat naar [het.visserijblad@telenet.be](mailto:het.visserijblad@telenet.be). Anonieme brieven gaan de prullenmand in. De redactie behoudt zich het recht voor de brieven in te korten en te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

## Wat is er met de O 42 gebeurd?

In het vorige nummer van HVB stond een oproep van een lezer die meer wilde vernemen over de O 42 die vlak voor WOII uitge-reed werd. Ik heb volgende scheepjes teruggevonden die rond 1940 gevaren hebben onder het nummer O.42:

- O.42 JENNY. Eig. Eerebout Gustaaf, Nukkerwijk 3, Bredene. Dit is een zogenaamde Open Boot. Het vaartuig bezit naast zijn zeil ook een motor. Het is in 1939 ingeschreven geweest in Oostende. Bouwjaar en werf zijn voor mij onbekend. In mei 1940 vluchten vissers met het vaartuig naar Engeland en gedurende de oorlog is het in Brixham

gevestigd. Op de lijst van vissersvaartuigen van 01-01-1946 komt het vaartuig opnieuw voor als O.42 JENNY maar het is veranderd van eigenaar: Meer-schaert E. en Demunter L. (ver-anderd tussen 01-01-1940 en 01-01-1946). In 1951 wordt het van de lijst geschrapt. Het staat echter nog jaren bij de vaartuigen "varende onder vreemde vlag" geboekt. Op de lijsten met vissersvaartuigen zijn er verder nooit meer gegevens bekend geweest van de O.42 Jenny. (is het vaartuig wel echt terug naar België gekomen of is het al de tijd in Engeland gebleven?)

- O.42 SONJA. Eig. Tratsaert Frans, Vindictivelaan 21, Oost-ende. Gebouwd in hout in 1931 op de werven van Panesi in Oost-ende, lengte 8 mtrs en breedte 2,65 mtrs; Bt. 7.52 ; Nt. 4.40; motor ABC - 11 pk - bouwjaar 1941. Het is een open boot inge-schreven in Oostende in 1941 (ex??). Geschrapt : eind 1945 en is geworden O.43 Sonja - zelfde

reder (is na de bevrijding in 1945 vernummerd omdat de O.42

Jenny weer werd opgenomen op de lijst van vissersvaartuigen) Nota : het vaartuig komt voor op de lijst van 01-03-1942 (= eerste lijst gepubliceerd gedurende de oorlog), komt NIET voor op de lijst van 01-01-1943 maar wel weer op de lijst van 01-01-1944 (rare vaststelling : is er een ande-re O.42 - zie hieronder - geweest van +- 1941 tot in 1942 ? Of is er op de lijsten een fout gemaakt ? - O.42 SONJA, eig. Tratsaert Frans, Vindictivelaan 21, Oos-tende. Gebouwd in Oostende in 1923 in hout, werf onbekend. Lengte 7.93 m., breedte 2.90 m. Motor M.O.P. - 22 pk - bouwjaar 1923. Vaartuig komt enkel voor op de lijst van 01-01-1943 (op lijsten 01-03-1942 en 01-01-1944 komt er telkenmale een andere O.42 Sonja voor)

Volgende vaartuigen hebben ook ooit nog eens bestaan (in de tijd toen er nog veel vaartuigen waren, veel vis, veel arme vissers en de dieren nog konden spre-ken):

- O.42 LEOPOLD. Eig. Kavanagh Joseph OF Cavanack. 38.66 TON. Het komt voor op de volgende lijsten : 31-12-1901, 31-12-1904, 31-12-1907 en 31-12-1909.

Tussen 1905 en 1908 is het vaar-tuig hermeten : 36.01 TON geschrapt : voor W.O. I;

- O.42 VIRGINIE. Open Boot (schover). Eig. Bertens Henri. Komt voor op de lijst van 31-12-1901 en 31-12-1904. Hierna is het blijkbaar verkocht aan Helmoortel Oscar. (Komt voor op de lijsten van 31-12-1908, 31-12-1909);

- O.42 RAYMOND. Eig. Van Beer-laere Jean. 5.14 TON/. Vaartuig bezit een motor. Het is in de vaart gekomen onder deze naam

tussen 31-12-1909 en 31-12-1919. Het is op 10-01-1917 gestrand voor Gravelines (Fr.) en is er vlotgetrokken door de GR.671. Vist vanuit Gravelines gedurende W.O.I. Komt voor op lijst 31-12-1919;

- O.42 MINISTER. Open boot. Eig. Coulus Jacques. Komt voor op de lijst van 31-12-1919;  
- O.42 ANGELINA. Eig. Vercruyce Arthur, Langestraat 113, Oostende. Bouwjaar 1907 in hout en onbekende werf en plaats. Bt. 11,44 - Nt. 0.84, motor Moës - 23 pk - 1931. Eerste gegevens: op de eerst verschenen lijst van vissersvaartuigen op 01-01-1932. Vaartuig is geschrapt in 1933 (Gegevens van de lijsten waarvan ik een copie heb : 31-12-1901, 31-12-1904, 31-12-1907, 31-12-1908, 31-12-1919 en vanaf 01-01-1932 tussen 1933 en 1939 zijn er geen vaartuigen geweest met het nummer O.42.)

G. Provost, Wanzele

PS: iemand heeft nog ergens het bestaan van een O.42 Alex Gabrielle, bouwjaar 1925, ontdekt, vaartuig dat niet in bovenstaand lijstje voorkomt.

### Naar de 20-mijlszone

Concurrentie tussen de kustvisserij en de grote vaart zou er eigenlijk niet mogen zijn. De kustvisserij zou de kurk moeten zijn waarop de sector dreigt. De aanvoer van dagverse vis zou een van de troeven moeten zijn en daarom ten volle benut worden door de sector. Om de kustvisserij rendabeler te maken zou men de 12-mijlszone moeten uitbreiden tot 20 mijl: een zone uitsluitend voor

## 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

O 225

Inlichtingen te bekomen op

tel 059 32 37 17

behouden voor vaartuigen tot maximaal 300 pk. Daarenboven zou het motorvermogen in de grote vaart strenger beperkt moeten worden en niet uitgebreid. Tot de reders uit het grote vlootsegment wil ik nog het volgende zeggen. Als men de rendabiliteit van een vaartuig laat afhangen van het aantal pk(s) dan is men verkeerd bezig. Waar ligt dan de uiteindelijke grens? Op 2000 pk? Op 3000 pk?

De industriële visserij (waarover België niet beschikt: de fabriekschepen die oa voor Iglo en voor

de visindustrie werken) zou zelfs verboden moeten worden.

De grote concerns krijgen ook teveel macht en drukken zodoende de prijs (en het inkomen van de visser). Vergeten we niet dat ook de landbouwer in die val getraapt is. De grootschalige monocultuur in de landbouw heeft in de landbouw een ware slachting teweeggebracht, een slachting die de sector nooit te boven gekomen is.

H. de Bruin, Rotterdam

### SMEDERIJ

# St. Martin Bvba

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende



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

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

De redactie van HVB krijgt nogal wat oud papier toegestuurd. Wie een oud exemplaar van dit blad heeft liggen, wie een boekje over de visserij ontdekt, wie een foto uit de oude doos opgraaft... doet nog al eens moeite om ons dat te bezorgen. Maar wat doen wij dan met dat oud papier? Wel, we maken een rubriek waarin we het kwijt kunnen. Dit keer ligt voor ons een exemplaar van 'Ons Volk', een 'geïllustreerd weekblad' van midden 1933. We geven u de tekst, zonder commentaar

### De staking der garnaal visschers

*'In overeenstemming met de prijsontwikkeling op alle marktgebieden zijn*

*ook de garnaalprijzen sterk gedaald - tot verheugenis van de verbruikers en vooral van de minderbedeelde verbruikers, die, nu zij zich veelal noodgedwongen het gebruik van vleesch moeten ontzeggen, ten minste goedkope garnalen kunnen eten. Maar natuurlijk ook tot groote droefenis van de garnaalvisschers. Zij willen een beteren prijs voor hun garnalen maken en ook van hen kan men niet zeggen dat ze ongelijk hebben. Maar het is niet onze taak in dit geschil positie te nemen.*

*Aanvankelijk hebben de visschers getracht, de prijzen te doen stijgen door den aanvoer van garnaal te beperken. Zij bleven één of twee dagen thuis in stede van uit te varen en dachten zodoende het aanbod te kunnen vermindere[n]. Veel effect leverde dit echter niet*

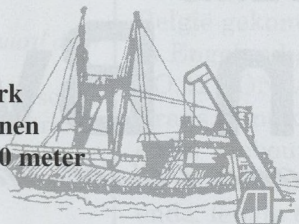
*op. Integendeel, de prijzen bleven verder verminderen. Nu liep den visschers de gal over. Zij stroomden te hoop in hun vergaderlokalen en beraadslaagden, op welke wijze men de aanvoer van garnaal radikaal zou kunnen beperken, zonder er zelf al te veel nadeel van te hebben.*

*Het antwoord lag voor de hand: restrictie van den invoer uit Nederland!*

*En om hun eisch kracht bij te zetten zijn zij in staking gegaan. Te Oostende liggen 108, te Zeebrugge 73, te Nieuwpoort 60 en te Blankenberge 18 visschersboten werkloos in de haven. Van alle masten hangen de vlaggen halfstok; de ruim zeventhonderd visschers hebben zich als één man bij de staking aangesloten.'*



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



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



## Verheye Joël

n.v.



## Bijna honderd Nederlandse rederijen geïnteresseerd in sanering

De belangstelling voor de aangekondigde saneringsronde voor de Nederlandse visserijvloot is bijzonder groot. Bijna honderd rederijen hebben al een *vooraanvraag* ingediend bij het Ministerie van Landbouw, Natuurbehoud en Voedselveiligheid (LNV). Zelfs als slechts de helft van de aanvragers voor stopzetting kiest is het zo goed als zeker dat het vooropgestelde bedrag van 38 miljoen euro niet zal volstaan om alle aanvragen in te willigen. De aanvragers kunnen vanaf 5 september tot 31 oktober officieel kenbaar maken op zij voor sanering van hun vaartuig kiezen. De aanvragen worden in volgorde van binnenkomen behandeld.

De grote interesse voor stopzetting van visserijbedrijven kan verstrekkende gevolgen hebben voor de tewerkstelling, de visafslagen, de toeleveringsbedrijven en de makelaars in tweedehands

vaartuigen. De blijvers zullen er iets beter voorstaan omdat de Nederlandse visquota onder minder vaartuigen moet worden gespreid. Dat zou ook kunnen betekenen dat de quotahoppers nog weinig belangstelling hebben voor buitenlandse vaartuigen omdat zij misschien in eigen land goedkoper quota kunnen kopen of huren. Dat is geen goed nieuws voor Belgische reders die geloven dat ze hun vaartuig nog aan Nederlanders kunnen overlaten. Ook in Nederland was het de laatste tijd al moeilijk om een vaartuig tegen een aanvaardbare prijs te verkopen.

De Nederlandse kottervloot is de voorbije vijftien jaar al flink afgeslankt. Van 533 vaartuigen in 1990 is de platvis- en garnaalvloot geslonken tot 374 eenheden.

### UK.268 gezonken

De Urker kotter UK.268 Jacoba Alijde (42,44 m, 2.000 kW, bouwjaar 1987) is op 9 augustus gezon-

ken na een aanvaring met een geladen Griekse olietanker (183 m). De zes bemanningsleden konden met de reddingsvlotten ontkomen en werden door het Nederlandse vlagschip LT.1005 St. Anthony uit Lowestoft opgepikt en in IJmuiden aan land gebracht. De aanvaring gebeurde in de Noordzee, zo'n 50 mijl ten noordoosten van Great Yarmouth

### Ook Ierland saneert

In Ierland werd een saneringsoperatie opgezet die een kwart van de vloot moet wegwerken. De Ierse overheid trekt voor de komende drie jaar 45 miljoen euro uit om oudere vissersvaartuigen vanaf 18 meter en schelpdierenvaartuigen vanaf 15 meter weg te saneren.

Het saneringsplan wordt niet afgewezen, maar de schelpdierenvissers hebben er wel moeite mee. Het saneringsplan moet overigens nog door de Europese Unie worden goedgekeurd.

## VAN VOORDEN-PROMAC



### VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

- Scheepsschroeven
- HODI Superior@straalbuizen
- Industrieel gietwerk
- VYPER jachtschroeven

### VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

- Scheepreparatie
- Occasion schroeven
- Zinkanoden
- Slijtsloffes
- Droogsystemen voor werkkleding

### PROMAC B.V.

- Stuurmachines en roeren
- Verstelbare schroeven met reductiekasten
- Boegschroeven
- Speed-up kasten en hydraulische koppelingen
- Brandblussystemen
- Hydraulische dekkranen
- Reddingsboten en davitsystemen
- Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
- Bilgewaterreinigers, IMO-MEPC 107 (49) gecertificeerd
- R.O.-installaties
- Zeewaterpompen
- Verdampers

## EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

### VAN VOORDEN

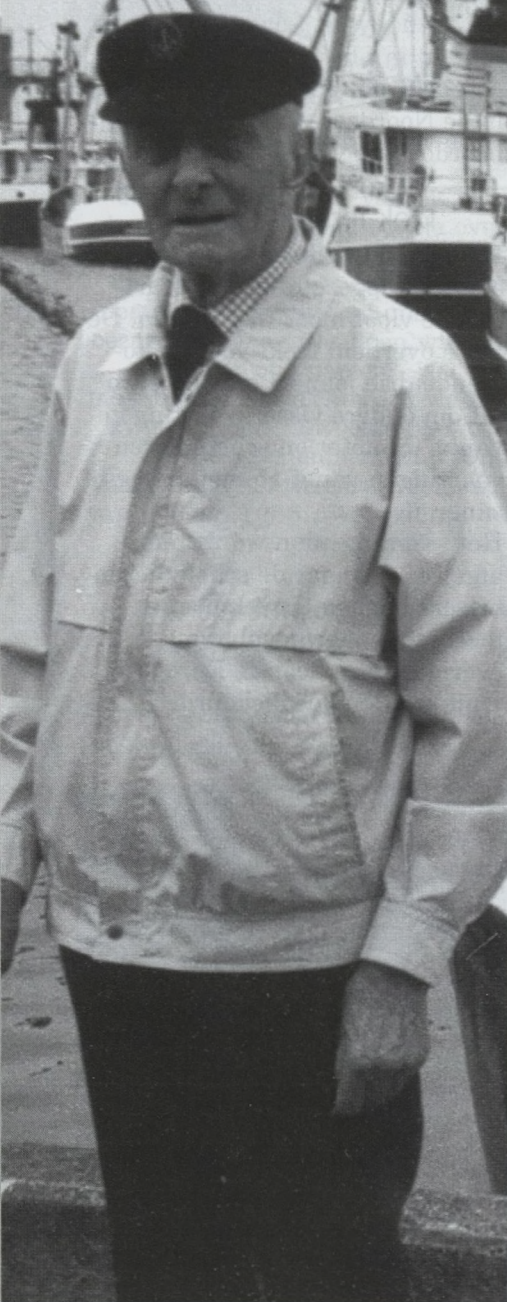
Tel. +31(0)418-571200  
Fax +31(0)418-515790  
Web [www.vanvoorden.nl](http://www.vanvoorden.nl)  
E-mail [info@vanvoorden.nl](mailto:info@vanvoorden.nl)

### PROMAC

Tel. +31(0)418-683333  
Fax +31(0)418-683355  
Web [www.promac.nl](http://www.promac.nl)  
E-mail [info@promac.nl](mailto:info@promac.nl)

Theo Everaert

# van visserij naar jachthaven



NA DE SLUITING van de Braakman, een zijarm van de Schelde, hebben veel vissers uit Boekhoute in Zeebrugge hun stek gevonden. Om hun beroep verder uit te oefenen kwamen ze aan de oostkust wonen. Het kostte hen geen moeite zich in de plaatselijke visserijgemeenschap te integreren.

Zo is de familie Everaert niet weg te denken uit de visserijgeschiedenis van de oostkust. Vandaag is het Theophiel die ons zijn herinneringen vertelt.

Theo, want zo noemt men hem, werd op 13 september 1921 in Boekhoute, op 10 m van de Belgische grens, geboren in een gezin waarvan ook de broers Georges en Robert deel uitmaakten. Theo: *'Vader Petrus (die ook "de radio" genoemd werd omdat hij zo goed kon babbelen) was visser, samen met zijn broer Pros, een ander monument in de visserijwereld.'*

In het begin van de jaren dertig komt de familie in de Eiensluisstraat te Zeebrugge wonen. Theo loopt lagere school bij meester Verstraete. Petrus vaart met nonkel Pros op de Z 11 "Zwaluw" van Julien Serie. Theo: *'Het was een garnaalvaartuig waarmee ze in de kalme periodes mosselzaad gingen steken op de strandhoofden. Thuis hoorde ik als kind dagelijks de vissersverhalen en het beroep sprak mij wel aan. In 1933 trok ik naar de visserijschool van Zeebrugge waar ik les kreeg van Pintelon die bij verkeerswezen werkte en die de kandidaat vissers ook de begrippen over motoren kon bijbrengen.'*

## Lydie-Suzanne of Lidie-Zuzanne

In 1936 komt Theo aan boord van de Z.50 "Lydie-Suzanne". Het vaartuig met een ABC-gloeikopmotor van 90 Hp (67kW) kon toen nog op de Oostendse scheepswerf van Panesi gebouwd worden voor de som van 200.000 frank. Theo: *'Ik herinner mij ook het misnoegen dat er in de familie was omdat de namen van mijn twee nichtjes op het vaartuig stonden verkeerd gespeld waren als "Lidie-Zuzanne".'* De bemanning bestond uit nonkel Pros Eve-

raert, nonkel Albert, vader Petrus en Theo. *'Ik ondervond dat mijn nonkel het geïnvesteerde kapitaal snel wilde terug verdienen en dat vader niet altijd akkoord ging met de risico's die er werden genomen. Als het slecht weer was en praktisch iedereen in de haven bleef, ging nonkel Pros toch buiten. Er zou dan weinig aanvoer zijn en op de markt kreeg men dan goede prijzen.'* Tijdens deze dagen had Theo wel angst, maar hij had enorm veel vertrouwen in zijn familie, hij wist ondertussen ook dat de Z.50 een goed stabiel vissersvaartuig was.

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - 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.



Theo Everaert in het midden op de eerste rij, als matroos aan boord van een Nederlandse mijnenveger gedurende WOII

### Oorlog

In Zeebrugge kondigde de oorlog zich duidelijk aan met een bombardement. Zoals zoveel andere vissers koos ook de familie Everaert voor de vlucht.

De vluchtende Z 50, met aan boord Theo en het gezin van zijn oom, liep binnen in de haven van Fécamp waar de

Fransen het vaartuig opeisten. Theo: *'Het was daar een chaos. Ik vond er gelukkig wel mijn ouders terug die met het vaartuig van Frans Rammeloo gevlucht waren.'*

Na enige dagen was er een vergadering waar een Oostendenaar de jonge mannen opriep mee te helpen aan de ontrui-

ming van de soldaten vanuit Duinkerke naar Engeland. Theo die aan de campagne deelnam: *'Ik kan deze periode niet vergeten: altijd maar bommen, beschietingen door vliegtuigen, mijnen die in zee ontploften, gekwetste soldaten aan boord en tegenover dat alles... machteloos staan. We konden als het ware alleen maar bidden en hopen dat er met het vaartuig niets zou gebeuren.'* Terwijl de ouders uiteindelijk een onderkomen vinden in Bordeaux, komt Theo uiteindelijk, samen met zijn laatste konvooi, in het Britse Brixham terecht.

### Brixham

*'Er is geen werk, word soldaat! Dan is er alle dagen eten, drinken, kleding en dan heb je een bed om te slapen. En als er iets gebeurt met je gezondheid zal er verzorging zijn'*, zo hoorde ik het daar van een Nederlander. En dat was potverdorie waar ook. Dus stelde ik me kandidaat.'

Vier weken Londen voor de selectieproef. Daarna werd hij geplaatst op een mijnenveger te Milford. Hij treft er een Hollandse bemanning en herinnert zich levendig kapitein Bijlevelt uit Vlissingen die door de bemanning enorm gewaardeerd werd. Trouwens: de haven van Vlissingen heeft later uit erkentelijkheid 's mans naam gekregen.

## 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.



*Een beeld uit 1977. De visser Theo Everaert verliet de sector en werd jachthavenmeester. Hij kwam er terecht in charmant gezelschap: 'Ach, er was altijd wel iets om te vieren.'*

*'De oorlogsjaren, dat waren jaren van miserie en van angst, maar ik heb er ook de schoonheid van de Engelse kust leren kennen. Troost bracht de briefwisseling met mijn ouders via het Rode Kruis. Zo bleef ik ook op de hoogte van het gebeuren in België. Het huis in de Vissersstraat was kapot en mijn ouders woonden weer in Boekhoute waar ze het vrij goed stelden.'*

*Theo zelf viel in Engeland voor de charmes van Elsie Thompson waarmee hij trouwde.*

*Dat het einde van de oorlog eraan komt vermoedt Theo tijdens een van z'n verlofperiodes. Hij wordt opgeroepen om direct zee te kiezen en op de Theems te wachten tot nadere orders. 'Niemand wist wat er gaande was en als we bevel krijgen om te varen bleef de onzekerheid: waar varen we naartoe? Uiteindelijk moeten we mijnenvegen voor de kusten van Duinkerke en Oostende.'*

*De oorlog was voor België bijna voorbij. De matrozen kunnen het zich permitteren aan wal te gaan in Oostende en aan het sas wordt hij aangesproken door Firmin Lannoye uit Heist. Die is uiteraard blij Theo terug te zien en kan hem vertellen dat nonkel Pros de volgende dag in Oostende zal zijn. 's Anderendaags bracht nonkel dan ook veel nieuws over de familie. Zoveel zelfs dat ik ze prompt wilde zien. Aan Sas Slijkens kan ik in ruil voor een kilo koffie de fiets lenen van een witte-brigademan en eens richting Zeebrugge rijden. Nadien kan ik nog met de trein via Oostende en Gent naar Boekhoute om mijn ouders te bezoeken. Ik had aan mijn kapitein wel moeten beloven om op tijd terug aan boord te komen.'*

## En erna

Vader zag na de oorlog de verantwoordelijkheden van het vissersleven niet meer zitten. Daarom kwam Joseph (Beise) Popelier als schipper aan boord. Vader werd motorist en Theo matroos. *'Het is op een van die reizen dat vader en ik opeens mensen in het water horen schreeuwen. Met het grote zoeklicht konden we een bootje zien waarin vier drenkelingen zaten waarvan het vaartuig lek geslagen was. Zij hadden zich kunnen redden met het reddingsbootje. Ik kon hen een touw toewerpen en aan boord krijgen. Toen nonkel Pros zijn vaartuig*



*zo snel terug in de haven van Zeebrugge ziet was hij niet tevreden, maar al hij het relaas hoort en ook de Blankenbergse drenkelingen blijkt te kennen, had hij heel veel waardering voor het reddingswerk van zijn bemanning.'*

*Het varen gaat door tot 1960. In dat jaar krijgt Theo maagklachten. De heelkundige ingreep die erop volgt verloopt naar wens, maar Theo krijgt de raad om een punt achter het harde vissersleven te zetten. Dan stelt zich onverwachts de vraag: wat nu gedaan. Hij krijgt het aanbod om aan boord van een luxejacht te gaan waar ze een schipper nodig hebben. Daar maakt hij kennis met bierbrouwer Cirkel uit Diest. Hij integreert zich makkelijk in zijn nieuwe werkomgeving. Hij maakt er kennis met Henri Leeten, voorzitter van de jachtclub, die in Theo de geschikte persoon vindt om als jachthavenmeester te functioneren. 'Ik wist wat varen betekende en kende de maritieme wereld, had in de marine orde en netheid geleerd, sprak Engels en Frans. Tegelijk ging een nieuwe wereld voor mij open. Zo leerde ik de familie Vandamme kennen, die de scheepswerf van Temse beheerde. Er zijn herinneringen aan de kapitein Rene Gheselle uit Heist die het jacht van de familie voerde en aan meester Albert Rappé die in de vakantie maanden aan boord kwam. Zo moest ik me daar aan boord eens aanmelden terwijl koning Boudewijn daar ook was. Ik moest mee aan tafel! Ook met de Koningin van Nederland heb ik er kennisgemaakt. Het was minder hartelijk, maar dat werd dan goed gemaakt door de vlotte en aangename houding van Prins Bernard.'*

Jul De Vocht

Afdeling Kust  
 N. Paelskaad 6A  
 ISADAMA 3100 Oostende  
 Tel. 059/ 3396 00  
 Fax: 059/ 3396 01

*En in die jachthaven kwamen Theo's visserijcapaciteiten goed van pas. Op de foto zien we Everaert in 1970, naast mevrouw Van Goetsenhoven. (Foto P. Termont)*

### Denemarken krijgt flink pak meer tong

Het was de Deense vissers niet ontgaan dat de tongbestanden in het Skagerrak en het Kattegat erop verbeterd waren. Onderzoekers hebben bevestigd dat de aanwezige tong in deze gebieden er inderdaad beter voor staat dan eerste werd gedacht. Dat heeft geleid tot een nieuw advies van ICES aan de Europese Commissie om de tong-TAC in beide gebieden te verhogen van 520 ton naar 900 ton. Dat betekent een verhoging van het Deens tongquotum van 437 ton tot 755 ton (+73 %).

### Besomming van 120.000 euro

Het moet niet allemaal kommer en kwel zijn in de visserij. Er zijn ook meevallers. Dat ondervond de INS.35 Tranquility uit het Schotse Iverness, een vaartuig van 24 meter (218 bt, 593 kW) die in negen dagen vier keer aan de markt

kwam met kwaliteitsvis, wist het vakblad *Fishing News* te melden. De goede vangsten aan schelvis, wijting en zandspiering leverden 83.666 pond of zowat 120.000 euro op. De tevreden schipper verklaarde dat de visbestanden er in de jongste tien jaar nooit zo goed voor stonden.

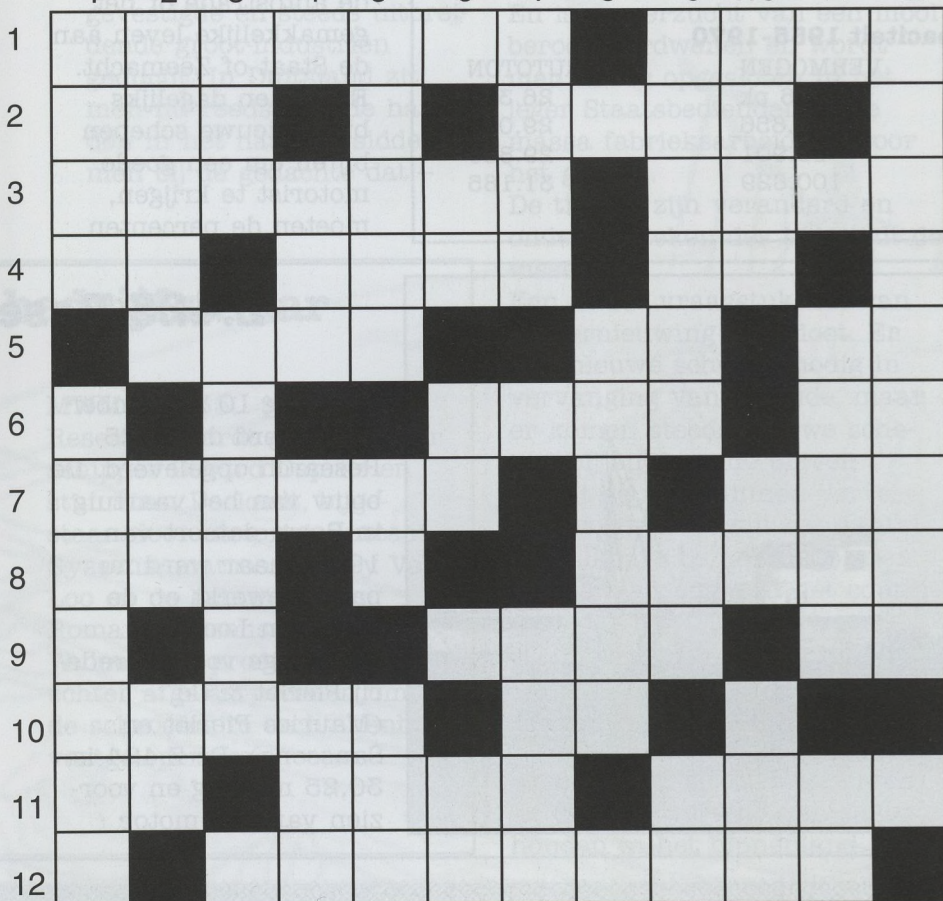
### Ibis wordt honderd in 2006

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

## MARTIEM KRUISWOORDRAADSEL

(Gebaseerd op het vorige nummer van HVB) HORIZONTAAL: 1. naam van de Golf waarover HVB vorige maand berichtte dat er vaartuigen uit waren opgesleept - gaffelvormig gereedschap. 2. ratelpopulier - godin der tweedracht. 3. riviekromming - water in Zeeland. 4. slee - droogvloer - muzieknoot. 5. Duitse rivier - ezelgeluid - uitroep van afschuw. 6. voorwerp - dwarshout. 7. vaartuig waarvan HVB meldde dat het naar zijn bron terug keerde - bloeimaand. 8. ijzerhoudende aarde - begrenzing. 9. wild zwijn voegwoord. 10. verwilderde Australische hond - ingenieur. 11. voegwoord - delfstof - stuk chocolade. 12. naam vaartuig dat door de rederij De Zwerver te koop aangeboden wordt (2 woorden). VERTIKAAL: 1. naam van een scheepsherstellingsbedrijf te Oostende - delen van de dag. 2. zijrivier van de Rhône - hij - voorzetsel. 3. graafwerktuig - mannetjesbijen. 4. ontkenning - van de aarde (grieks). 5. bruine gifslang - muzieknoot - berg (Grieks). 6. loofboom - dal segno (afkorting) - titanium. 7. vervoegvorm van het werkwoord 'eren' - luikse gemeente. 8. besef van verkeerde handeling. 9. Naam van een Nieuwpoorts dagarrangement op vrijdag - dakbedekking. 11. ruime -editie. 12. naam (meervoud) van de haaien waarvan HVB vorige maand meldde dat ze te zien waren in de Oostendse vismijn. (Met dank aan Michel Billiau)

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



## Oplossing kruiswoordraadsel aug

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

# De dringende nood aan motoristen

## Situering

### Werfreserve van 400 vissers

In tegenstelling van wat vaak beweerd werd bestond in 1955 tot in de jaren '70 geen zgn 'bemanningprobleem'. De werfreserve van niet-aangemonsterden was jarenlang hoger dan 400 eenheden. Dat blijkt uit de cijfers van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening waarin gesteld werd dat het gemiddeld aantal werkzoekende rond de 80 personen lag. Niet alle niet-aangemonsterden waren immers werkloos. Sommigen waren wegens ziekte of arbeidsongeval niet beschikbaar, maar een groot aantal vissers hadden een job aan de wal of hadden, al of niet tijdelijk, voor werk aan de wal gekozen. Wel duidelijk is dat het aantal vissers wel verminderde (648 in 15 jaar) naarmate ook het aantal vaartuigen terugliep. Maar de capaciteit van de vloot nam daarmee niet af. In de beschouwde periode vermeerderde het motorvermogen met 60 procent door de plaatsing van sterkere motoren in bestaande vaartuigen. Hierdoor steeg de tonnage slechts met 18 procent. (Bron: jaarverslagen over evolutie van de vissersvloot, Bestuur van het Zeewezen) De cijfers:

### Aantal vissers

JAAR	VISSERS	GEMONSTERD	NIET-GEMONSTERD
1955	2.291	1.800	491
1960	2.168	1.736	432
1965	1.901	1.901	437
1970	1.643	1.264	379

### Vlootcapaciteit 1955-1970

JAAR	VAARTUIGEN	VERMOGEN	BRUTOTON
1955	430	62.746 pk	26.350
1960	419	75.656	29.065
1965	383	85.901	29.859
1970	332	100.829	31.185

Wanneer we deze week speciaal de reeks: Distributieproblemen onderbreken om nog eens op een oude nagel te kloppen, is het om welbepaalde redenen. Die redenen zijn de hoogdringende nood aan geschoold personeel voor de visserij. We hebben het nog pas ondervonden: een reder kwam zijn nood klagen: Ik heb wel duizend kilometer gelopen om een motorist te vinden en er geen kunnen vinden.

Duizenden kilometer, bij manier van spreken, maar het is een duidelijke illustratie van de toestand die we hier kennen.

Motoristen blijven achter, verkiezen landwerk: kraanwerk aan de autostrade of het gemakkelijke leven aan de Staat of Zeemacht. Er komen dagelijks bijna nieuwe schepen bij en om een goede motorist te krijgen, moeten de percenten



## Z.425 Research

Zaterdag 10 september 1955 werd de Z.425 Research opgeleverd. De bouw van het vaartuig in Boom dateert van 1945, maar werd nu pas afgewerkt op de werf Van Loo in Zeebrugge voor de rederij Pierlot & Co (Maurice Pierlot en Sanssens). De Z.424 is 30,25 m. lang en voorzien van een motor

## HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

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

tegen elkaar opgewogen worden.

Het gebrek aan personeel, en vooral aan geschoold personeel, is niet alleen een vraagstuk in ons land, het is een kwestie waar de meeste visserijlanden onder te lijden hebben. Bij ons is het zeker niet omdat de vloot, vergeleken bij de vooroorlogse toestand, meer uitgebreid is geworden, integendeel: er zijn thans minder schepen in de vaart. Te IJmuiden is de concurrentie van de in de nabijheid gevestigde en steeds uitbreidende groot-industriën geducht. In Duitsland zit men nu reeds met de handen in het haar en siddert men bij de gedachte dat –

## h bedrijfsklaar

MWM van 350 pk. De Research wordt gevoerd door schipper Gerard Deprez en stuurman Decloedt, bijgestaan door motorist Gustaaf Gyssens, matroos Henry Van Loo en de lichtmatrozen Romain Gyssens en Van Wulpen. De proefvaart moest echter afgelast worden omdat de schroefas in de binnenbus vastgelopen was.

met de wederbewapening van Duitsland – binnenkort een nieuwe Duitse oorlogsvloot de besten en de jongsten zal wegtrekken van een bedrijf dat er meer nodig is en nuttiger dan kanonnen en atoombommen. In Engeland liggen jaarlijks verschillende schepen stil wegens gebrek aan bemanning en hebben propagandamiddelen om nieuw personeel aan te werven, gefaald.

We zijn in de periode van sociale vooruitgang en dit betekent een welafgebakende reeks van rechten en plichten: zoveel mogelijk voordelen en zo weinig mogelijk er voor doen. De Staat is op die weg voorgegaan en grote industriën, die het zich gemakkelijk kunnen veroorloven, doen het na: om volk te trekken.

Intussen is de tijd van de cowboyfilms voorbij en trekt het grote publiek naar filmen die tonen hoe men in schitterende milieu's geld kan uitgeven en hoe met een slag – vijf minuten schrik hoogstens – grote bedragen kunnen geroofd en gestolen worden.

En is de eerezucht van een mooi beroep verdwenen en wordt men liever opgesloten in het leger Staatsbedienden of de massa fabrieksarbeiders: voor het gemak.

De tijdens zijn veranderd en onder dit teken des tijds lijdt de visserij.

Een ander vraagstuk: dit van de vernieuwing der vloot. Er zijn nieuwe schepen nodig in vervanging van de oude, maar er komen steeds nieuwe schepen bij en de oude blijven omdat ze niet kunnen vervangen worden, terwijl het aantal beschikbare bemanningsleden jaarlijks afneemt en het contingent dat jaarlijks de visserij scholen verlaat amper voldoende is om aan te vullen.

We hebben al voorgesteld dat Zeemacht en Staatsmarine hun eigen school zouden oprichten en een aanwervingscampagne houden in het binnenland.

Dat men dan ook vanwege de bevoegde Ministeries beginne met het vraagstuk van de visserij te bestuderen en te overwegen welke sociale voordelen aan de vissers kunnen geschonken worden ter compensatie van hun zwaar beroep. Men heeft het wel gekunnen voor de mijnwerkers en de koopvaardij.

We kloppen niet gaarne steeds op dezelfde nagel. Het zou misschien te Brussel afgezaagd kunnen klinken. Maar het is niet voldoende dat het dossier – dat reeds bijna anderhalf jaar geleden werd ingediend – bij deze gelegenheid van de ene lade naar de andere verhuist! Er moet iets gedaan worden, het dossier moet ingestudeerd worden en een oplossing gezocht en uitgewerkt worden. En dat is dringend!

Misschien zal men op het Ministerie opnieuw denken: men heeft het voorzien op ons. Maar het is onze fout niet als men aan de kust begint te denken dat Brussel een archiefkamer is. Of wellicht zal de Minister bij een volgende gelegenheid nog eens plechtig verklaren dat hij geen slechte ambtenaars in zijn dienst heeft. Dat zouden wij ook graag willen zeggen!

### **0.147 Suzanna te water**

– Op 17 september 1955 werd op de Scheepswerf Loy in Oostende de 0.147 Suzanna te water gelaten, genoemd naar de dochter van reder Albert Vanleke. Het vaartuig meet 22 m. en draait met een ABC-motor van 200 pk.

## Boekbesprekingen

Frank Neyts

### Model van een

#### 17de-eeuws oorlogsschip

Bij Waanders Uitgevers verscheen onlangs het boekje "William Rex, Model van een 17de-eeuws oorlogsschip". Het werd geschreven door Ab Hoving in de reeks 'Rijksmuseum-Dossiers'. In het Rijksmuseum in Amsterdam staat een uitzonderlijk groot scheepsmodel uit 1698, de "William Rex". Het is uniek in de wereld, niet alleen vanwege zijn omvang, ouderdom en detaillering, maar ook vanwege de historische en politieke betekenis die eraan kan worden verbonden. Het boekje gaat uitvoering in op de ontstaansgeschiedenis en de functie van dit 'pronkschipje' en belicht eveneens de belangrijke rol van de scheepvaart in de Republiek en van de admiraliteiten. Verder is er aandacht voor andere 17de-eeuwse scheepsmoedellen, de constructie van grote 17de-eeuwse oorlogsschepen en het leven aan boord. Een verklarende woordenlijst met scheepstermen completeert dit boeiende boekje.

"William Rex" (ISBN 90-400-8996-5), telt 63 pagina's, werd uitvoerig met foto's geïllustreerd en kost 14,95 euro. Het boekje is verkrijgbaar via de boekhandel. In België wordt het verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/78.87.00, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agora-books.com.

### Hoe een schip beweegt

Dit goed gefundeerd en prachtig geïllustreerd boek behandelt het onderwerp van het bewegen van schepen. Doorheen de eeuwen hebben zeelui altijd geweten wat scheepsbeweging inhield, immers zij ondervonden het aan den lijve. Maar het voorspellen van die beweging om het schip beter onder controle te houden vergt grondige kennis van de wetten van de fysica die aan die beweging ten gronde liggen.

Dit ingewikkeld onderwerp werd door auteur Ian Clark op een onovertroffen verhelderende manier benaderd. "Ship Dynamics for Mariners" werd dan ook een bijzonder waardevol boek, waaraan niet enkel zij die de zee opgaan veel zullen hebben, iedereen die interesse heeft voor bewegende 'voorwerpen' op zee zal er zeker iets door bijleren. Opvallend hierbij zijn de unieke illustraties die de tekst ondersteunen.

"Ship Dynamics for Mariners" (ISBN 1-870077-68-7) werd uitgegeven door The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE1 7LQ, UK. Tel. +44/20.7928.1351, Fax +44/20.7401.2817. Het boek telt 300 pagina's, werd met harde kaft op A4-formaat uitgegeven en kost £50.

### Varen was mooi, in de XXste eeuw

Bij de Nederlandse Uitgeverij De Alk verscheen "Varen was mooi, Varen was prachtig", een boek samengesteld door

Edward P. De Groot.

Varen was mooi in de periode van de Tweede Wereldoorlog tot de nieuwe eeuw. Maar in diezelfde periode vonden er veranderingen plaats die het varen minder mooi maakten. In dit boek vertellen oud-zeevarenden over het leven aan boord van Nederlandse schepen tussen 1945 en 2000, over de tijd dat de schepen nog met veertig tot vijftig man voeren, over de tijd dat schepen nog dagenlang in de haven lagen en er gestapt, gevoetbald en op excursie gegaan kon worden. In dit boek kunt u lezen over schepen, kapiteins, reders, avonturen, over de bijzondere ladingen die ze vervoerden en hoe het leven aan boord van koopvaardijsschepen ingrijpend en voor altijd veranderde.

"Varen was mooi, Varen was prachtig" (ISBN 90-6013-276-9), telt 422 pagina's en kost 19,95 euro. Het boek is verkrijgbaar via de boekhandel. In België worden de titels van De Alk verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/78.87.00, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

### Vuurtorenwachters

Nu de werking van vuurtorens bijna volledig is geautomatiseerd, wat met de toewijding en de dienstverlening die de vuurtorenwachters en hun families zonder uitzondering en belangenloos kenmerkten?

"Last of the Line" is het verhaal van vier generaties vuurtorenwachters, waarvan John Hall, de bed-over-grootvader van auteur Patricia Gumbrell, in 1810 werd geboren. De verhalen van Harold Hall, de vader van de auteur, worden minutieus weergegeven, inclusief zijn kindertijd op de Coquet Vuurtoren tijdens de Eerste Wereldoorlog.

Al die verhalen lieten Patricia Gumbrell toe een fascinerend beeld te geven van het leven op de vuurtorens van het Britse Trinity House. Een heel eigen wereld die in belangrijke mate werd samengehouden door huwelijkelijke binnen 'vuurtorenwachtersfamilies'.

"Last of the Line" (ISBN 1-904445-12-8), een uitgave van Whittles Publishing, telt 128 pagina's en werd uitvoerig geïllustreerd. Het boek kost £14,95. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness, KW6 6EY, UK. Tel. +44/1593.731.333, Fax +44/1593.731.400, e-mail: info@whittlespublishing.com.

### Oorlog op de Falklands

Dit boek brengt de nooit eerder vertelde geschiedenis hoe, in het kader van de strijd van de Britten voor de herovering van de door de Argentijnen bezette Falkland Eilanden, in 1982 een zo goed als onbewoond en bar eiland, Ascension, op minder dan geen tijd werd 'omgevoerd' tot de drukste (militaire) luchthaven ter wereld op dat ogenblik.

De auteur, Captain Bob McQueen, Commander of British Forces Support Unit, bracht de verhalen samen van de voornaamste deelnemende 'instanties' aan dit huzarenstuk, met name die van de Royal Navy, de Royal Marines, de

Royal Air Force en de Royal Engineers. De medewerking van de Amerikanen wordt toegelicht door de rol die de American Airfield Commander in het slagen van het opzet heeft gespeeld.

"Island Base, Ascension in the Falklands War" (ISBN 1-904445-18-7), een uitgave van Whittles Publishing, telt 144 pagina's en werd uitvoerig geïllustreerd. Het boek kost £15,95.

Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness, KW6 6EY, UK. Tel. +44/1593.731.333, Fax +44/1593.731.400, e-mail: info@whittlespublishing.com.

### Overleven op zee

"The Sea Survival Manual", een uitgave van Adlard Coles Nautical, is zonder twijfel een werk dat iedereen die in zee steekt aan boord zou moeten hebben, is dat nu de pleziervaarder, de beroepsvisser, de beroepszeiler of iemand van de koopvaardij.

Het werk, samengesteld door Frances & Michael Howorth, geeft advies hoe een zeereis wordt voorbereid, aanbevelingen over de uitrusting aan boord en wat moet worden gedaan in noodsituaties. De inhoud voldoet volledig aan de meest recente IMO en MCA-regelgeving.

Er zijn hoofdstukken over veiligheid en overlevingsuitrusting, Global Maritime Distress & Safety Systems, reddingsvlotten, medische uitrusting en advies, EHBO, verlaat het schip, overleven op een reddingsvlot en redding op zee.

"The Sea Survival Manual" (ISBN 0-7136-7052-5) telt 232 pagina's en kost £15,99. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Adlard Coles Nautical, 37 Soho Square, London W1D 3QZ, UK. Tel. +44/20.7758.0284, Fax +44/20.7758.0222.

### Scheepvaart en de manager

Scheepvaart is een buitengewoon ingewikkeld en concurrentieel gebeuren. Met uitzondering van korte tussentijdse perioden liggen de winstmarges er laag, met nooit aflatende inspanningen om de kosten te drukken als gevolg. In zulke omgeving komt het er voor de bedrijfsleiding op aan goed gefundeerde beslissingen te nemen. Een eerste stap in die richting is het doornemen van Don Dykstra's boek "Commercial Management in Shipping".

Het boek is een handig referentiewerk en een gids om de kloof te overbruggen tussen de kennis aan boord en die op het kantoor. Geconfronteerd met een probleem zal de uitgebreide index de lezer helpen elk zoekwerk doorheen dit boek tot een minimum herleiden.

Het uitgebreid scala aan besproken onderwerpen maakt dit boek ook voor de buitenstaander waardevol. Wie een inzicht tracht te verwerven in het reilen en zeilen van de scheepsuitbating moet dit boek gewoon aanschaffen.

"Commercial Management in Shipping" (ISBN 1-870077-69-5) werd uitgegeven door The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE1 7LQ, UK. Tel. +44/20.7928.1351, Fax +44/20.7401.2817. Het boek telt 496 pagina's, werd met harde kaft op handig formaat uitgegeven en kost £50.

## “Tussen de twee wereldoorlogen kreeg Blankenbergse visserij de doodsteek”

Na “*De Blankenbergse Visserij*”, het eerste boek van Dany Soete dat in mei 2000 verscheen, volgde twee jaar later “*De Vlaamse Zeevissers*”, een geschiedkundige zoektocht naar het vissersverleden aan onze kust. Beide rijkelijk met foto's geïllustreerde werken moet je in de boekhandel niet meer zoeken wegens uitverkocht. Met zijn derde boek

“*Blankenberge, zijn vissersverleden 1850-1950*” duikt Dany Soete, kleinzoon van de Blankenbergse garnalvisser Pies (Maurice Waeghe), opnieuw in de plaatselijke visserijgeschiedenis.

“*Beschouw mijn nieuw boek niet als een vervolg op de vorige*”, zegt de 51-jarige spoorwegambtenaar die in zijn derde boek de laatste generaties Blankenbergse vissers beschrijft uit de honderdjarige periode voor 1950.



“*De Blankenbergse visserij is altijd een kustvisserij geweest. Sociaal gezien hoorden de vissers zelfs niet thuis op de laagste trap van de sociale ladder, ze stonden naast de sociale lader. In de periode 1850-1870 leefden de kinderrijke vissersgezinnen in schrijnende armoede. De vaartuigen werden nog op het strand getrokken en de vangst op straat of in de herbergen verkocht. Pas in 1868 stelde de stad een lokaal aan de Vanderstichelenstraat ter beschikking, maar het vissersvolk weigerde daar gebruik van te maken. Pas na 1888, toen er een vismijn werd gebouwd verdween de verkoop uit het straatbeeld.*”

De opkomst van het toerisme omstreeks 1871-1890 zorgde voor spanningen tussen de politiek en de visserij. Het vissersdorp kreeg mondaine trekjes waaraan de eerste wereldoorlog bruusk een einde maakte.

“*Ook heel wat Blankenbergse vissers weken toen uit naar Nederland, Frankrijk of Groot-Brittannië, maar na de Wapenstilstand kwam de stad deze slag snel te boven. In de jaren 1930 belandde de lokale visserij echter in een diepe crisis en de tweede wereldoorlog dwong heel wat vissers om hun activiteiten stop te zetten. Sommigen lieten zich inlijven bij de marine of namen deel aan de landing in Normandië*”, vertelt Dany De Soete die nog getuigenissen kon noteren van Blankenbergse vissers die deze bewogen periode mee-

maakten.

Albert De Rijcker (89), alias ‘Bertje van Rijcktsjes’ is wellicht de laatste overlevende die nog uit die periode kan vertellen. Ook met Karel ‘Samas’ Wittevrongel die in juli op 92-jarige leeftijd overleden is en wijlen Marcel Ponjaert (drie jaar geleden gestorven) heeft de auteur nog herinneringen kunnen ophalen.

“*Van de laatste generatie Blankenbergse vissers zijn er nog een 25-tal in leven. In de meeste gevallen hadden ze een lapnaam. Door mijn gesprekken en opzoeken heb ik de lijst van lapnamen die in mijn eerste boek staat kunnen aanvullen. In mijn nieuwste boek is ook plaats besteed aan de devotie bij de vissers waarbij we aan de jaarlijkse bedevaart naar Meeterkerke niet kunnen voorbijgaan en aan de Blankenbergse folkloriegroepen waarvan er slechts twee overgebleven zijn.*”

Het boek verschijnt op 1 september, daags voor de opening van een tentoonstelling over de Blankenbergse visserij in “De Benne” (het oude postgebouw) aan de Casinostraat. (gw)

“*Blankenberge, zijn vissersverleden 1850-1950*” door Dany Soete is een boek van Uitgeverij Van De Wiele uit Brugge. Het boek met hard kaft op formaat 31 x 24 cm en 72 blz dik bevat 200 oude foto's en kost 22 euro tot 20 september bij voorintekening bij een Blankenbergse boekhandel. Nadien is de verkoopprijs 24 euro.

# De Belgische visserijvloot (9)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castelee.

## Z.56 Pieter

Lengte: 23,83 m  
Breedte: 6,57 m  
Tonnage: 140 bt  
Bouwjaar: 1999  
Werk: Machinefabriek Padmos, Stellendam (Nied)  
Motor: Mitsubishi (2003)  
Vermogen: 221 kW  
Uitrusting: boomkor, planken  
Eigenaar: BVBA Christoph, 8377 Nieuwmunster



COPYRIGHT LVdC

## N.57 Spes-Nova (ex-N.57 Terry)

Lengte: verlengd van 19,35 m naar 21,15 m (1988); verlengd van 21,15 m naar 23,75 m (1991)  
Breedte: 6,28 m  
Tonnage: 99 bt  
Bouwjaar: 1986  
Werk: West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp (casco) en De Graeve, Zeebrugge (afwerking)  
Motor: Cummins (1999)  
Vermogen: 221 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar: **N.57 Terry**  
BVBA La Marée, 8460 Koksijde  
NV Terry, 8620 Nieuwpoort (1996)  
NV Terry, 8930 Mene (2002)  
**N.57 Spes-Nova**  
NV Terry, 8400 Oostende (2004)



COPYRIGHT GWO

## N.58 Pascin

Lengte: 19,35 m  
Breedte: 6,28 m  
Tonnage: 66 bt  
Bouwjaar: 1986  
Werk: West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp (casco) en De Graeve, Zeebrugge (afwerking)  
Motor: Cummins (2005)  
Vermogen: 221 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar: PVBA Rederij Pascin, 8620 Nieuwpoort  
BVBA Pascin, 8620 Nieuwpoort (1991)



COPYRIGHT GWO

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

## Renovatie Oud Vismijnsite gevierd met Zeebrugse Kaai-feesten

*Zeebruggeaars en toeristen vierden op 15 augustus de eerste editie van de kaai-feesten*



DE RENOVATIE VAN de oude vismijnsite in Zeebrugge, in het kader van het Vlaamse Kustactieplan, werd in februari 2003 aangekondigd. Om verdere verloederding van het Zeebrugse vismijnkwartier en de Oude Vissershaven te stoppen werd een facelift en *revitalisatie* van de site aangekondigd. Het is echter niet gelukt om ook de oude vismijn bij het totaalproject te betrekken.

De werken op het openbaar domein mogen dan al niet volledig voltooid zijn, toch was de opfrissing van de vismijnwijk voldoende afgewerkt om de Zeebruggeaars en toeristen een feestelijke opening aan te bieden. Dat gebeurde op 15 augustus met de Zeebrugse Kaai-feesten. Die lokten enkele duizenden bezoekers naar de Oude Vismijnsite die er konden genieten van talrijke attracties en podiumoptredens.

Bij de opening noemde de Brugse burgemeester Patrick Moenaert het project het resultaat van de goede samenwerking tussen de verschillende partners: de Vlaamse overheid, de Provincie (met Westtoer als coördinator), de stad Brugge en de Europese unie die een aardig duit bijdroeg in de kosten. Ook Vlaams Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters, liet zich gunstig uit over de realisatie. De Vlaamse overheid heeft ruim 7,2 miljoen bijgedragen om de werken uit te voeren.

De Oude Vissershaven werd omgevormd tot een multifunctioneel dok dat ruimte biedt voor watersport, toeristische activiteiten, scheepswerven, dagvisserij en sportvissers. Aan de Rederskaai hebben alle visbedrijven plaats geruimd voor horeca en nieuwbouwappartementen. De kaai is ingericht als een wandelijk met rustbanken. Voor een aangepaste verlichting en relingen trekt het Vlaamse Gewest 830.000 euro uit. De havenmeester kreeg een nieuw gebouw met uitzicht op het vroegere visserijdok dat nu grotendeels is ingenomen door pleziervaartuigen. In de toekomst zal het uitbreken van de kuisbanken in het Tijdok nog een honderdtal bijkomende ligplaatsen creëren.

*Minister Landuyt en Peeters vertegenwoordigden er de subsidiërende regeringen.*



*De Rederskaai laat één rij appartementen zien. Het Visserijdok is nu jachthaven*



# Lucy Loes in beeld



Lucy Loes heeft haar beeld waar ze het graag wilde: aan de Oostendse Visserskaai, waar het hart van de kustvisserij klopt. Het was burgemeester Jean Vandecasteele die het bronzen borstbeeld, waarbij de volkszangeres en de kunstenares Josyane Vanhoutte elkaar vonden, mocht onthullen. De 77-jarige zangeres bleef er rustig bij en liet zich minutenlang gewillig fotograferen. Enkele uren later trad zij naar jaarlijkse gewoonte op voor het publiek van de Paulusfeesten dat haar op de handen draagt. Op een overvol Sint-Petrus & Paulusplein bracht Lucy opnieuw haar gekende schlagers en meezingers. (gw)

## De Kavijaks als tv-serie

Het succesboek "De Kavijaks" van Jozef Vantorre, het verhaal van een arme vissersfamilie uit Heist, is de voorbije maanden ingeblikt voor een vijfdelige televisiereeks "Onder de Wolken" die in het najaar op VTM wordt uitgezonden. De miniserie is een vrije bewerking van de roman door Marc Didden. Stijn Coninx voerde de regie. De rollen worden vertolkt door ondermeer Jan Declair die voor het eerst samenspeelt met zijn zoon Jenne (als Piften) en dochter Sofie, Nand Buyl, Sien Eggers, Hilde Van Mieghem, Kurt Defrancq, Lucas Van den Eynde, Tuur De Weert, Karlijn Sillegem e.a. Een aantal opnamen werden gemaakt in Oostendse locaties, ondermeer op de Maritieme Site Oostende.



**ETAMO**

*Bent u ook op zoek naar een betrouwbare partner voor het onderhoud van al uw **turbochargers**? Zoekt u niet verder!*

Member of Maintenance Partners N.V.



**MAINTENANCE  
PARTNERS**

## Etamo

### Uw Turbo - topper

- \* 100% service voor het onderhoud, reinigen en herstellen van turbochargers
- \* Alle merken: ABB, Man, Garrett, Napier, KBB, KKK, Holset, ...
- \* Levering van wisselstukken

Bent u niet onmiddellijk in de buurt? Geen probleem! Via onze gespecialiseerde mobiele teams garanderen wij een 24-uren dienstverlening aan boord en op de kade in binnen- én buitenland.

## Speciale tarieven voor de visserijsector

*Contacteer ons snel voor een vrijblijvende offerte!*

Etamo nv - T.a.v. Paul Hagens

Noorderlaan 81

2030 Antwerpen

Tel. +32 3 544 32 22

Fax +32 3 542 30 35

GSM +32 495 58 10 67

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



## 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.	Telefoonnummers:
Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen.	- Service: 03 - 5443033
	- Onderdelen: 03 - 5443025
	- 24-uurs dienst: 03 - 5443030
	Fax: 03 - 5443020
	E-mail: <a href="mailto:turbo@be.abb.com">turbo@be.abb.com</a>

### ABB Turbocharging

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

