

De visserij rouwt



Viskopers in de Vismijn van Oostende (foto André, datum onbekend).

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 73 jaar het geval.

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

COLOFON

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

Losse nummers: 2,50 euro
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.

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
ISSN: 0776-6912
Omslagfoto Guido Walters

HVB
73
HET VISSERIJBLAD
Onafhankelijk magazine
van de zee

Z.122 Noordster gekapseisd

Drie vissers omgekomen

DINSDAGNAMIDDAG 13 DECEMBER omstreeks 17 uur is de Vlaamse eurokotter Z.122 Noordster op 11 mijl ten zuiden van Beachy Head in het Engels Kanaal gekapseisd en heeft drie vissers de dood ingeleurd. Pas de volgende morgen werd de verkleumde scheepsjongen Hendrik Vlietinck (19) op de voorkiel van het gekantelde schip opgemerkt door een koopvaardij-schip. Voor de andere opvarenden was geen hulp meer mogelijk. De lichamen van de matrozen Geert Meyers (41) uit Oostende en Patrick Geryl (36) uit Nieuwpoort werden vrij snel gevonden. De zoektocht naar schipper Tom Vlietinck (35) was vruchteloos. Bij het ter perse gaan was de Zeebrugse visser nog steeds vermist. De Z.122 Noordster viste op de Engelse zuidkust, toen het drama zich afspeelde. De weersomstandigheden waren goed. Er stond slechts een lichte noordenwind. Er is een sterk vermoeden dat een van de boomkornetten verstrikt geraakte aan een wrak of ander obstakel op het ogenblik dat drie vissers zich aan dek bevonden en de schipper vermoedelijk in het stuurhuis was. Het kapseizen moet zich zeer snel voltrokken hebben. In elk geval heeft de bemanning geen noodsignaal kunnen activeren of een reddingsvlot kunnen uitzetten. Vast staat dat het kustwachtstation geen Epirb-signaal ontving en dat



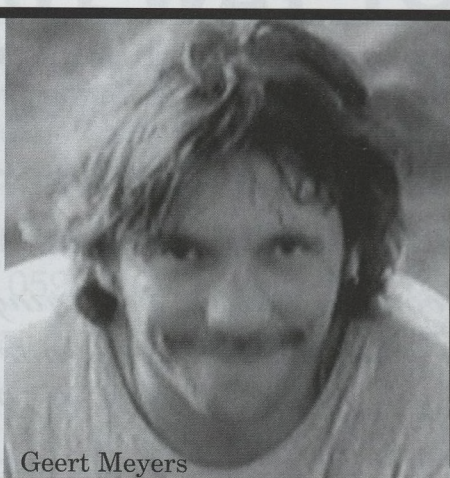
ook het pneumatisch vlot niet is losgekomen. Het was dan ook pas op woensdagmorgen om 8 u. 34 dat Dover Coastguard een noodsignaal ontving van de bemanning van het koopvaardij-schip Vanquish dat de omgekeerde romp opmerkte. De hele nacht had de scheepsjongen zich overeind gehouden aan het roer terwijl en hij over geen enkel middel beschikte om zich na het vallen van de avond te laten opmerken door voorbijvarende schepen..

Zwaar onderkoeld en in shocktoestand werd de jonge visser overgebracht naar het ziekenhuis in Eastbourne.

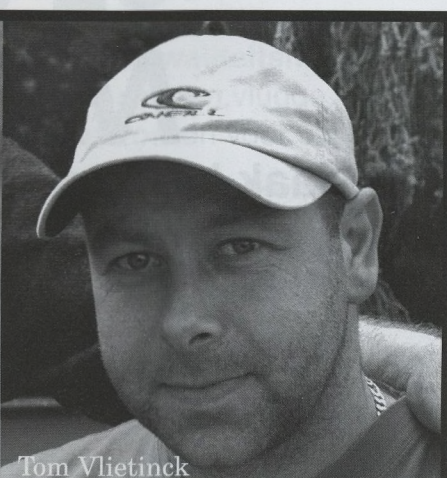
Ondertussen was de reddingsactie volop op gang gekomen. Een helikopter van coastguard, reddingsboten uit Eastbourne en Newhaven, de uitgezette reddingsboot van de Vanquish, een duikersteman van de Royal Navy en het patrouillevaartuig-visserijwacht-schip Severn uit Portsmouth namen deel aan de reddingsactie.



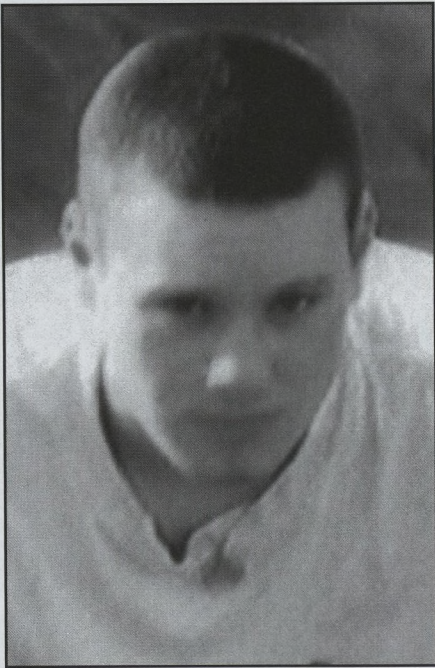
Patrick Geryl



Geert Meyers



Tom Vlietinck



Pas de volgende morgen werd de verkleumde scheepsjongen Hendrik Vlietinck (foto) op de voorkiel van het gekantelde schip opgemerkt.

Ook de vissersvaartuigen Z.76, Z.87 en Z.431 die zich in de buurt bevonden zochten mee. Vrij snel werden de levenloze lichamen van de twee matrozen gelokaliseerd en geborgen met behulp van de Nederlandse bemanning van de Z.87 Nele.

Met grote verslagenheid en intens verdriet delen wij u mede dat tengevolge van een noodlottig ongeval uit ons midden werden weggerukt.

**Tom Vlietinck
Geert Meijers
Patrick Geryl**

Bemanningsleden van het m.s. Z-122 "Noordster"

Ze waren onze beste vrienden en wij zullen hun vriendschap enorm missen en wensen hun familie heel veel sterkte in het verwerken van dit verlies.

Bemanning m.s. Z-87 "Nele"

Lenard de Nooijer
Johnny de Nooijer
Michel Schroevers
Joerie van Liere

Toen Hendrik Vlietinck, neef van schipper Tom, beweerde dat er geklop hoorbaar was van binnen de romp rees er hoop dat er nog een overlevende in een luchtbel

zat. Duikers ondernamen twee pogingen die evenwel niets opleverden. Toen het donker werd is de zoekactie afgeblazen, alhoewel de redders niet uitsloten dat de

SOS-signaal met Epirb

Epirbs, het letterwoord voor Emergency Position Indicating Radio Beacon, zijn maritieme noodbakens die een signaal uitzenden. Het toestel staat los in houder op het dek van het vaartuig. Wanneer een schip zinkt blijft de Epirb drijven en stuurt

automatisch een SOS-signaal uit met het MMSI-nummer. Ieder toestel heeft een uniek nummer dat opgevangen wordt de COSPAS-SARSAT-weersatellietenstelsel en in minder dan twee minuten ook door de GEOSAR-satellieten. Deze satellieten sturen het noodsignaal, voorzien van

positie-informatie, op hun beurt door naar de talrijke GMDSS-kuststations. De Epirb zendt op een tweede frequentie een homing-signaal uit waarmee de kustwacht, de marine en de luchtvaart de exacte positie kunnen peilen.

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 -

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

schipper zich nog een tijd in leven bleef in een luchtbel maar in het ijskoude water houdt niemand dat lang vol. Later verklaarde de woordvoerder van het Maritime Coastguard Agency dat de redders nog even een lichaam hadden zien drijven dat daarna onder water verdween. Enkele vaartuigen bleven de omgeving afzoeken, echter zonder resultaat.

Ondertussen hebben de Britse autoriteiten hun onderzoek verder gezet, maar over de oorzaak kunnen ze zich nog niet uitspreken. Het is niet onwaarschijnlijk dat het schip gekapseisd is na het vasthaken van een net. Een aantal elementen wijzen in die richting, maar zekerheid zal er pas zijn als ook het schip onderzocht is. Het vaartuig ligt op een diepte van dertig meter en het is nog niet bekend of het zal geborgen worden.

Voor de vissersgemeenschap was dit drama opnieuw een zware klap. De families van de slachtoffers werden door de Scheepvaartpolitie bijeengebracht in de Mariniekazerne in Zeebrugge, zoals



het nieuw "Draaiboek Dodelijke Ongevallen op Zee" voor slachtofferbegeleiding voorziet. Het is de eerste keer sinds de invoering dat het in werking trad.

De moeder van Hendrik Vlietinck reisde onmiddellijk naar Eastbourne om haar zoon te bezoeken. De scheepsjongen mocht 's anderdaags al het hospitaal verlaten en naar Zeebrugge terugkeren, waar de vlaggen in de haven halfstok hingen.

Dinsdag 27 december greep in de Sint-Donaaskerk in Zeebrugge een uitvaartdienst plaats, waarna er een bloemenhulde plaatsgreep bij het vissersmonument.

In de komende maanden zal de Onderzoeksraad zich over het ongeval moeten buigen en nagaan in welke omstandigheden het vaartuig gekapseisd en daarna gezonken is. Wat ook de oorzaak mag zijn, de vissers hebben opnieuw een zware tol betaald. (gw)

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

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Explosie op Z.122 eiste in 1991 twee slachtoffers

Een gasontploffing aan boord van het kustvaartuig Z.122 Noordster veroorzaakte op 12 maart 1991 al eens een catastrofe waarbij drie van de vier bemanningsleden zwaar gewond werden. Schipper Henri Vlietinck en scheepsjongen Nico De Neve bezweken toen aan hun verwondingen. Tom Vlietinck werd toen in allerijl met een helikopter naar een Brits hospitaal gebracht en daarna overgebracht naar Leuven. Het vierde bemanningslid, Jan Vlietinck, bevond zich op het ogenblik van de ontploffing niet aan dek waardoor hij ongedeerd bleef. Met behulp van het reddingsteam werd het schip naar Newhaven geloodst. Uit het onderzoek is later gebleken dat de ontploffing gebeurde tijdens herstellingswerken met een snijbrander. De

Onderzoeksraad voor de Zeevaart besloot twee jaar later dat de bemanning alle noodzakelijke voorzorgsmaatregelen had genomen en niemand schuld had aan het drama.

De nu 70-jarige reder Louis 'Veerman' Vlietinck verloor toen zijn oudste zoon Henri en stelde zijn vaartuig te koop. Zoon Tom, hersteld na een jarenlange revalidatie, kon zijn vader ervan weerhouden en trok opnieuw naar zee waar hij nu omgekomen is bij het kapseizen van het vaartuig. (gw)

Kapseizen gaat zeer snel

OVER DE OORZAAK van het kapseizen van de Z.122 Noordster is nauwelijks iets bekend. In het verder onderzoek zal de getuigenis van de enige overlevende, de 19-jarige scheepsjongen, een belangrijke rol spelen. Uit onderzoek van eerdere scheepsrampen met boomkorvaartuigen is gebleken dat ze soms hadden kunnen vermeden worden indien het veiligheidssysteem op tijd gebruikt werd. Op kleinere vaartuigen bestaat die beveiliging uit de zogenaamde sliphaak. De blok waardoor de trekkabel naar het net loopt is met een kabel verbonden aan die haak. Wanneer op de sliphaak een te grote trekkracht komt moet die openspringen, waardoor de blok uit de top van de bok valt en de sleepkabel naast de romp van het schip gaat liggen. Door het wegvallen van de overlast kan het vaartuig dan niet meer kapseizen. Het sliphaaksysteem wordt, zeker op kleinere bokkers, voldoende geacht. De Onderzoeksraad heeft er al meermaals op gewezen dat de sliphaak soms niet optimaal kan werken door menselijke ingrepen. Slecht gesmeerde of verroeste sliphaken komen voor, maar erger is dat de haak met een touw wordt vastgebonden waardoor hij niet meer kan openspringen. Grotere boomkorvaartuigen en zeker de recentste schepen zijn met een gesofisticeerd veiligheidssysteem uitgerust. Het bekende Marelec-trekkrachtbeveiligingssysteem laat de kabels automatisch afrollen van de lieren waardoor de trekkracht afneemt en het gevaar om uit balans te geraken geweken is.

De voorbije jaren heeft het kapseizen van boomkorvaartuigen al heel wat dodelijke slachtoffers geëist. We denken hierbij aan de Z.200 Tijn Uilenspiegel (5 maart 1989) die door een zwaarte in het net in de Ierse Zee werd omgetrokken. De opvarenden hadden niet de tijd om een noodsignaal uit te sturen of het vlot uit te zetten. De trieste balans was vijf doden.

Kapseizen overkwam ook de O.303 Girl Linda (14 november 1990) aan de Engelse oostkust. Na het vastslaan van het bakboordnet kreeg de zeskoppige bemanning niet de tijd voor een SOS en overleefde het kapseizen niet. In beide gevallen was er een veiligheidssysteem aan boord. Achteraf is het niet steeds mogelijk om de juiste oorzaak van het kapseizen vast te stellen of om na te gaan of het systeem goed gefunctioneerd heeft.

Er is ook een reeks kleinere vaartuigen dat zichzelf heeft omgetrokken. We herinneren hierbij aan de N.736 Lucky (7 mei 1992) die nabij Walcheren kapseisde, de O.82 St.-Antoine (29 juli 1992) die op de Middelkerke Bank zonk en waarbij één bemanningslid uit een luchtbel werd gered, de Z.586 Mermaid (11 juni 1996) in de haven van Zeebrugge en de Z.474 Limanda (15 september 1997) in de Duitse Bocht waarbij telkens een visser het leven liet. Meer geluk hadden de bemanningen van de N.525 Golfbreker (19 mei 1995) ter hoogte van Lowestoft en de Z.576 Ostara (9 februari 1998) in het Kanaal die hun schip zagen omslaan zonder dat er slachtoffers vielen. (gw)

SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE

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

E-mail: info@shipyard-lowyck.com

Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Moreel consulent Patrick Van Craeynest:

'Verbondenheid overstijgt geloofsovertuiging'

Van moreel consulent Patrick Van Craeynest kregen we onderstaande tekst toegestuurd. Omdat de aalmoezenier hem niet toeliet tijdens de begrafenisplechtigheid in de kerk een publieke toespraak te houden, zag hij zich genoodzaakt deze toespraak naar de pers op te sturen.

Wellicht zal zijn actie niet zonder gevolg blijven en zal men uiteindelijk toch proberen de vrijzinnige gemeenschap bij de herdenking te betrekken. Of hoe in de visserijsector nog altijd een gevecht gevoerd moet worden over zaken die in een geciviliseerde maatschappij een normale zaak zijn.

AL DRIE JAAR ben ik werkzaam in de visserij als Moreel Consulent, aangesteld door de Unie van Vrijzinnige Verenigingen,

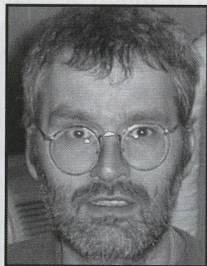
Ook ik werd zeer nauw betrokken bij de ramp van de Z 122 Noordster. Bijna elke dag heb ik morele steun verleend aan de nabestaanden van de slachtoffers. Er werd in samenspraak met de aalmoezenier en de betrokken families beslist een herdenkingsplechtigheid te houden in de Sint- Donaaskerk in Zeebrugge.

Door een van de betrokken families werd mij de vraag gesteld een toespraak te houden tijdens de plechtigheid in de kerk. Na hiervoor ook de toestemming gevraagd te hebben van de andere betrokkenen (die dit zonder meer goedkeurden) werd mij dit door de aalmoezenier echter **niet toegestaan** omdat er zijn inziens te grote contrasten in deontologie tussen ons bestonden. De verbondenheid overstijgt zijn geloofsovertuiging blijkbaar niet. Zelfs na aandringen van het betrokken familielid bleef de aalmoezenier bij zijn standpunt.

Ik ben nu verplicht de toespraak, die ik voor de families had willen houden als tekst te publiceren in de pers. Het is de enige manier die mij rest om ook in het publiek mijn medeleven te getuigen als moreel consulent van de zeevisserij.

Ter nagedachtenis van Tom, Geert en Patrick, omgekomen vissers op de Z 122

Samen met de betrokken families heb ik vernomen wat er op dinsdag 13 decem-



ber met de bemanning van de Z 122 Noordster is gebeurd. Op onbegrijpelijke wijze is het schip in een mum van tijd gekapseisd. Veiligheidssystemen hebben niet ge-

werkt. Drie jonge mensen, onverschrokken vissers, moesten de ramp met hun leven bekopen. In de nasleep sta ik, als moreel consulent in de visserij, de nabestaanden bij.

Wij mensen hebben ter aanvaarding van een verlies het vermogen tot verdriet. Maar wat hier zo simpel klinkt, ligt in het dagelijks leven minder eenvoudig. Want onze samenleving is allesbehalve ingesteld op verdriet. In ons jachtige leven is er voor verdriet maar een heel klein plekje gereserveerd.

Voor de nabestaanden echter is het beleven van dit verdriet de erkenning van het verlies.

Vandaar dat de hele vissersgemeenschap in het verdriet van de betrokken families deelt. Op de plechtigheid van 27 december zal blijken hoe de visserijsector met dit verlies omgaat. Je zult er de angst zien, de onzekerheid, twijfels, machteloosheid. Ook medeleven, verbondenheid, onbegrip en verdriet zal op vele gezichten te lezen zijn.

Als leerkracht in het vak zeemanschap geef ik de leerlingen het volgende mee: 'Ervaring, plichtsbef, verantwoordelijkheidsgevoel, nimmer eindigende nauwgezetheid en veelal ook durf en onverschrokkenheid zijn de vereisten voor de vervulling van uw taak.'

De zeeman klinkt deze tekst vertrouwd in de oren. Men vindt ze terug in de reglementen ter bevordering van het goede zeemanschap. Deze leidraad geldt voor iedereen die ook maar iets met de zeevaart te maken heeft.

Ook de visser heeft zich altijd aan dit leidmotief gehouden. Stuk voor stuk hebben deze begrippen de zeeman telkens weer naar huis teruggebracht, naar de vaste wal, waar hij z'n geliefden kon omhelzen, blij dat alles goed verlopen was.

Maar voor Tom, Geert en Patrick was het deze keer anders; voor hen leidde 'ervaring, plichtsbef en verantwoordelijkheidsgevoel' toch tot tegenslag; voor hen leidde 'durf en onverschrokkenheid' tot een catastrofe.

De media en de pers zullen nog wat toekomstige meldingen over het ongeval brengen. De nodige onderzoeken zullen

uitgevoerd worden. Uiteindelijk zullen ook de nabestaanden hun normale leven hervatten, ook al zal het verlies voor hen altijd blijven sluimeren.

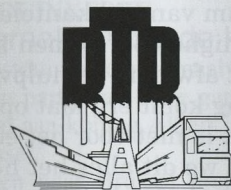
Maar voor de drie vissers is het voor goed voorbij.

De boomkorvisserij, die de jongste dertig jaar de welvaart van de visserij heeft verzekerd, heeft z'n zoveelste slachtoffers geëist.

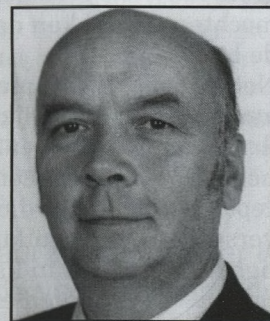
Langs deze weg wens ik nogmaals alle betrokkenen mijn steun te betuigen en hen veel moed toe te wensen.

Patrick Van Craeynest,
Morele Consulent Zeevisserij
e-mail: patvacra@hotmail.com

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



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor

Federaal secretaris
zeevisserij

Jules Pourquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059 55 60 85

Fax: 059 70 51 33

E-mail:

Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:
gewestelijk secretaris
0476 23 40 28

Heiststraat 3
Zeebrugge

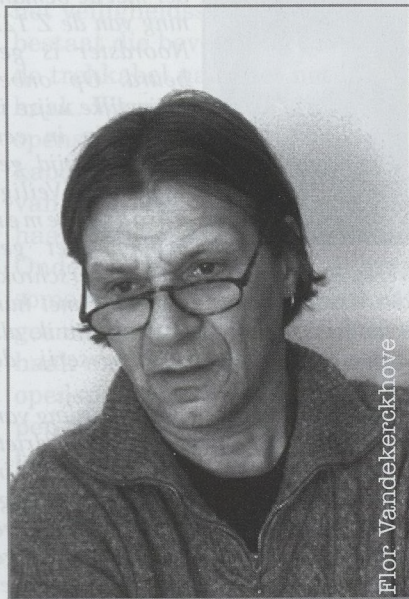
Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be

De visserij ro

DAT DE VISSERIJ het gevaarlijkste beroep ter wereld is werd de afgelopen maand spijtig genoeg nog eens aangetoond. Weer zijn drie vissersfamilies, een rederij, en met hen de hele visserijgemeenschap, in rouw gedompeld. De berichten die de mare tot ons brachten klonken vertrouwd in de oren. Een vastgeraakt net doet het boomkorvaartuig in een mum van tijd kantelen; de veiligheidssystemen laten het afweten; de hulpverlening komt erg laat op gang. Het is niet voor het eerst dat we dit alles het horen krijgen. En het zou van grote naïviteit getuigen mochten we denken dat het de laatste keer is. Nochtans is de techniek aanwezig om dergelijke drama's te voorkomen. Ooit hebben we in HVB een reportage gebracht die de verschillende gebruikte veiligheidssystemen in kaart bracht. Ook werden er tal van seminaries over het probleem georganiseerd; er werd in de Rederscentrale zelfs een veiligheidsadviseur aangesteld. Nog niet zolang geleden interviewden we *Patrick Van Craeynest*, de moreel consulent van de visserij, over dit probleem ('*Wat de vissers zelf kunnen doen om hun veiligheid aan boord te verbeteren*' in HVB IV/2004). Bovenop dit alles zijn er de verhalen van de schippers die hun collega's overvloedig kunnen vertellen over het bijna kapseizen van hun eigen schip en hoe ze daarbij op het nippertje aan de dood konden ont-



Flor Vandekerckhove

snappen. Niets blijkt echt te helpen. Ook het vervolg op dit drama is voorspelbaar. De rouw van de vissersgemeenschap zal voor enige tijd weer voor nationaal spektakel zorgen. Alle tegenstellingen die in die gemeenschap aanwezig zijn zullen voor korte tijd in tranen opgelost worden. De *Onderzoeksraad* zal haar werk doen en de rechters zullen aanbevelingen formuleren om dergelijk drama in de toekomst te voorkomen. Waarna de visserij zich weer zal verliezen in de talrijke kleine en grote problemen die de hare zijn.

MAAR SOMMIGE DINGEN worden niet gezegd. En het wordt tijd dat we ook die eens onder de schijnwerper plaatsen. Alle varende vissers beseffen ten volle dat de maatschappij waarin we proberen te (over)leven hen niet kan behoeden voor de rampen die hun deel worden. Wij worden immers allen voortgedreven door het korte termijnbelang dat 'winst' heet. Die winst is ook wat de boomkorvisserij groot ge-

maakt heeft. Maar de inmiddels al lang verdwenen schippers die de eerste boomkorvaartuigen in onze vloot zagen verschijnen wisten het meteen: dit zal voor veel doden zorgen! We hebben die getuigenissen in HVB genoteerd en we hebben eveneens moeten noteren dat die schippers in de woestijn predikten. De winst gaat immers altijd voor. Dat laatste is niet typisch voor deze of gene reder, dat is evenmin typisch voor de verzamelde reders, het is ook niet typisch voor ons allen die in de visserij actief zijn, het is zelfs niet typisch voor de natie. Het nastreven van winst is de motor van heel onze maatschappij, van heel de wereld waarin we proberen te overleven.

DUIZENDEN VISSERS ZIJN kort geleden in Azië omgekomen bij de *tsunami* omdat een verwittigingsstelsel voor hen 'te duur' geacht werd; tientallen vissers zijn enkele maanden later in de USA omgekomen door de orkaan Katrina omdat de regering de voorkeur gegeven had aan '*gunstige concurrentieverhoudingen*', ten nadele van de nationale hulpverlening. Dit zijn geen vaststellingen die aan de koker van deze *polemist ter zeevisserij* ontspruiten, het zijn feiten die na deze rampen aan het licht gekomen zijn. Uit die feiten blijkt dat de technische oplossingen die ons voor dergelijke rampen kunnen behoeden wel degelijk bestaan! Vele tienduizenden levens hadden dus gered kunnen worden. De technische oplossingen bestaan, toch kan het kapitalisme ons niet redden van dergelijke rampen. Dat komt omdat het ons 'verplicht' kortzichtige belangen na te streven. Want als wij die kortzichtige belangen niet vlug achterna lopen, dan gaan pakweg de Hollanders toch met ons marktaandeel lopen. Zo is dat

duwt

toch!

In die context wordt elke technische aanwending die ons voor rampen kan behoeden een economisch probleem voor de ondernemers en een...

levensbedreigend probleem voor de varende vissers. En het wordt erger: hoe moeilijker de visserij het krijgt om zich te

handhaven, hoe meer deze veiligheidssystemen (waartoe ook het regelmatig onderhoud van het schip behoort) in het gedrang komen. Dat is ook wat reder Marc Dezutter onlangs in HVB verwoordde: *'Ik heb altijd gezorgd dat mijn vaartuig goed in orde was. Dat mag wat kosten als er een rendabel schip is. Dat is momenteel niet meer het geval.'* (HVB X, 2005).

VREEMD BIJ DIT ALLES is dat niemand nog in staat lijkt te zijn om zich een andere manier van produceren en consumeren (en dus van leven) voor te stellen. Het lijkt er wel op dat de mensen denken dat ze buiten de geschiedenis staan. Nochtans heeft onze manier van werken niet altijd bestaan (voorgaande maatschappijvormen draaiden helemaal niet om de winst). Onze *way of life* heeft een begin gekend en zal dus ook een einde kennen, al was het maar dat niets voor eeuwig is.

Moeten we wachten tot het zover is? Geenszins. Onlangs las ik nog het levensverhaal van een kleine aannemer van bouwwerken. Lucio Urtubia, een in Frankrijk levende Spanjaard, is op z'n 72ste met pensioen gegaan.

Heel zijn leven heeft hij als kleine zelfstandige in de bouw gewerkt. Hoe hij dat deed? Laten we hemzelf aan het woord: *'Om een dak boven je hoofd te hebben, om je te kleden, om te kunnen eten moet je werken. Zo weinig mogelijk en zo goed mogelijk. En het is wel degelijk mogelijk om dat te doen in*

vrijheid, gelijkheid, solidariteit en blijheid. Ik heb hard moeten werken om mijn vrijheid te verwerven. De vrijheid heeft trouwens geen enkele zin

als men elke inspanning afwijst. Maar ik heb dat natuurlijk niet gedaan op de manier zoals dat in het kapitalisme georganiseerd wordt, waar de arbeid van het merendeel van de mensen slechts ten goede komt aan een minderheid.' (Uit *'Ma morale anarchiste'*). Als ikzelf zo iets lees dan denk ik: *'Als deze oude Lucio dat gekund heeft, dan kan ik dat ook.'* Bij het aanbreken van dit nieuwe jaar spreken we dan ook de wens uit dat velen de weg inslaan die deze Lucio ons voorhoudt. En dat de besten onder ons het gevecht met dit kapitalisme mogen aangaan, een systeem dat al veel te veel slachtoffers gemaakt heeft, ook in de visserij. Wie vreest dat dit een onmogelijke opdracht is, geven we nog de woorden van ene Guillaume de Taciturne mee, die zei:

'Het is niet nodig te hopen om te ondernemen, evenmin als het nodig is te slagen om door te zetten.'

Reageren kan op florvandeckerckhove@telenet.be

Vrije tribune

Flor Vandekerckhove
is auteur en publicist.

In 1988 nam hij het initiatief om het op sterven na dode Visserijblad om te vormen tot een modern opinie-maandblad in de vissersgemeenschap. (Mensen die willen gebruik maken van deze vrije tribune kunnen contact opnemen met de redactie op het.visserijblad@telenet.be)

OOSTENDE

Vismijn zoekt vislossers

Exploitatie Vismijn Oostende, een dochterbedrijf van AG Vismijn Oostende, zoekt vislossers. Door de toegenomen aanvoer volstaat de beschikbare mankracht niet.

Vislossers werken drie nachten in de week en wel op zondag-, dinsdag- en donderdagavond. EVO wil het aantal vislossers opdrijven van 82 naar 92.

Maritiem Plein nieuwe naam voor Schutsluisplein

Het Schutsluisplein in het Oostendse havengebied, gelegen tussen het Bestuursgebouw en de Visserssluis, heeft een nieuwe naam. Door de herinrichting van het Bestuursgebouw tot nautisch centrum voor de Scheepvaartbegeleiding wordt de naam van parkeerterrein gewijzigd in Maritiem Plein. Er zijn ook geruchten dat men de naam Kantinestraat wilde wijzigen, maar officieel is daar niets over meedegedeeld.

OOSTDUINKERKE

Garnalen voor de koning

De Oostduinkerke garnaalvissers hebben een partij van 3 kg garnalen overhandigd aan koning Albert in het paleis te Brussel.

Garnalen naar Brussel brengen is een jaarlijkse traditie, maar niet ieder jaar wordt de delegatie door de koning ontvangen. Tijdens de ontvangst werd de jongste paardenvissers, de 17-jarige Dominique Vandendriessche, aan de koning voorgesteld. Burgemeester Vanden Bussche schonk de vorst een boek over de Oostduinkerke paardenvissers.

Paul Bocuse ridder in de Orde van de Paardenvisser

In de herberg De Paardenvissers op het domein van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke werd de Franse keukenpauz Paul Bocuse vorige maand geïntroniseerd in de "Orde van de Paardenvisser", een culinaire vereniging die de garnaal promoot. Bocuse zei dat de grijze garnalen voor de Vlaamse kust hetzelfde betekenen als de escargots in Frankrijk. Op uitnodiging van Pierre Wijnants, ook lid van de orde, bezocht Bocuse na de middag het Oostendse kursaal-restaurant Ostend Queen.

NIEUWPOORT

Postzegelreeksen vissen en Vuurtoren verschijnen in mei

Zaterdag 13 en zondag 14 mei worden drie nieuwe reeksen postzegels en speciale afstempelingen in voorverkoop aangeboden in de stadshallen te Nieuwpoort. Het gaat o.a. om de reeksen met Noordzeevissen en Belgische vuurtoren.

Algemene achteruitgang

HET JAARLIJKSE STATISTISCH onderzoek "Uitkomsten van de Belgische zeevisserij" (1) is een analyse van de rentabiliteit van de zeevisserijbedrijven. De resultaten voor het jaar 2004 zijn onlangs verschenen. Dit onderzoek gebeurt reeds sinds 1981 op basis van boekhoudkundige gegevens die door de rederijen ter beschikking worden gesteld. Het overzicht voor 2004 is gebaseerd op 71 uittreksels (61 %) van de 117 vaartuigen die in dat jaar actief de professionele zeevisserij beoefenden. Voor het onderzoek wordt de vloot opgedeeld in een klein vlootsegment (KVS) waarin de vaartuigen tot 221 kW (300 pk) vallen en een groot vlootsegment (GVS) waarin de vaartuigen van meer dan 221 kW zijn ondergebracht. Dit is een indeling die ook bij het quotabeheer wordt gehanteerd. Het KVS (61 vaartuigen) bestaat uit kustvissers (24), eurokotters (29) en andere vaartuigen tot 221 kW. Het GVS (63 vaartuigen) is opgedeeld in vaartuigen van meer dan 221 kW tot 662 kW (900 pk) en boomkorvaartuigen van meer dan 662 kW. Deze laatste groep, 53 vaartuigen sterk, is het meest actieve segment van onze zeevisserijvloot.

Vanaf 2004 werd in het kader van het nationaal programma voor gegevensverzameling in de visserij (*Data Collection Regulation*) dat de lidstaten verplicht in te staan voor de verzameling van een uitgebreid gamma gegevens meer informatie opgevraagd met betrekking tot het eigen en vreemd vermogen en de investeringen tijdens het boekjaar

Besomming: de hoeveelheid onder Belgische vlag aangevoerde visserijproducten (23.607 ton) verschilde nauwelijks van 2003. De totale aanvoerwaarde daalde van 90,4 miljoen euro tot 85,9 miljoen euro (-5 %). De rederijen halen 47 procent van hun inkomsten uit tong (49 procent in 2003).

Soort	% tot. besom.	+/- tov 2003	GP in euro	+/- tov 2003
Tong	47	-2 %	9,03	-
Schol	12	-2 %	1,82	-12 %
Tarbot	5	-	10,74	+1 %
Kabeljauw	5	-	2,75	+2 %
Tongschar	5	+1 %	3,57	-8 %
Zeeduivel	5	+1 %	8,67	+5 %
Griet	3	-1 %	6,87	-2 %
Rog	4	+1 %	1,66	+8 %
Andere demersale	5	+4 %	3,34	-12 %
Garnaal	2	-1 %	2,91	-9 %
St.-Jacobsschelp	1	-	2,37	+3 %
Zeekat	1	-	1,19	-12 %

Zeedagen: in bijna alle categorieën werden minder zeedagen gemaakt.

Tabel 1: Gemiddeld aantal zeedagen per categorie

	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Kustvissers	149	169	169	176	172	158
Eurokotters	178	196	196	194	208	203
Bmkr 0-300	184	210	210	193	240	205
Bmkr 301-899	253	253	251	256	273	262
Bmkr + 899 pk	224	254	254	257	260	252

Besomming: in vergelijking met drie jaar geleden (2001) is de bruto-besomming in alle categorieën verminderd.

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

	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Kustvissers	6,8	5,1	6,0	7,1	7,4	5,7
Eurokotters	20,3	16,4	20,8	21,0	18,2	21,4
Bmkr 0-300	12,8	16,1	17,5	19,9	10,9	13,0
Bmkr 301-899	29,4	26,5	43,2	42,4	45,3	39,5
Bmkr + 899	50,1	41,5	50,7	53,3	50,6	46,8

Kosten: onder invloed van de hogere brandstofprijzen zijn de totale kosten t.o.v. de besomming toegenomen.

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

	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Kustvissers	90	84	84,4	86,6	90,0	92,2
Eurokotters	84	78	78,5	75,0	82,1	72,6
Bmkr 0-300	94	92	91,8	86,8	98,7	75,0
Bmkr 301-899	80	70	67,8	68,5	68,1	61,1
Bmkr + 899	87	82	81,8	81,1	87,5	77,0

Brandstofkosten: in 2004 werd de brandstof 17 procent duurder. Vooral in de tweede jaarhelft zette de stijging zich harder door met een toename van 20 tot 30 procent. Sinds midden 2004 situeerde de maandelijkse prijs zich boven de 0,3 /liter.

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

	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Kustvissers	20,4	14,6	17,4	17,1	20,2	10,8
Eurokotters	19,6	14,7	16,7	17,1	19,8	10,1
Bmkr 0-300 pk	28,2	23,1	21,9	22,0	24,2	11,4
Bmkr 301-899 pk	23,4	17,5	17,1	17,3	18,5	11,6
Bmkr + 899 pk	26,9	22,8	22,3	24,7	28,4	16,7

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

	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Kustvisser	29,3	25,9	29,3	33,4	34,3	38,7
Eurokotters	32,2	31,4	30,4	31,2	32,8	34,2
Bmkr 0-300 pk	28,8	31,3	34,0	36,2	36,5	35,5
Bmkr 301-899	24,6	27,3	27,5	27,7	28,4	28,9
Bmkr + 899	31,0	30,2	30,2	29,9	29,9	30,4

Winstgevendheid: ten opzichte van 2003 is er een algemene dramatische achteruitgang vast te stellen. Relatief gezien zijn de Eurokotters er het minst slecht aan toe, terwijl de kustvisser het grootste verlies laten optekenen. In tegenstelling met jaar ervoor komt geen enkele categorie vaartuigen nog boven de drempel van 5 procent. Niettegenstaande een aantal individuele rederijen nog winstgevend zijn is er een algemene achteruitgang.

Tabel 6: Kengetallen van winstgevendheid (%)

	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Kustvisser	-11,5	6,4	13,0	-4,7	-4,8	15,2
Eurokotters	-1,6	3,3	-3,0	-5,7	-5,7	2,5
Bmkr 0-300	-14,0	-7,5	-8,0	-1,1	-1,1	14,7
Bmkr 301-899	-5,1	6,1	15,0	6,6	6,6	20,2
Bmkr + 899	-5,7	2,7	+0,2	-4,2	-4,2	3,3

Vermogensbalans: uit deze tabel valt af te leiden dat ten gevolge van de slechte economische situatie, het eigen vermogen verder afgenomen is binnen het klein vlootsegment. Binnen het groot vlootsegment blijft het eigen aandeel stabiel.

Tabel 7: Eigen en vreemd vermogen (%)

	Eig. 04	Eig. 03	Vrmd 04	Vrmd 03
Kustvisser	63,2	76,5	36,8	23,5
Eurokotters	32,8	37,8	67,3	62,2
Bmkr 0-300	-	-	-	-
Bmkr 301-899	-	-	-	-
Bmkr + 899 pk	31,42	31,6	68,6	68,4

(1) UITKOMSTEN VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2004, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Land- en Tuinbouw, afdeling Landbouw- en Visserijbeleid, Dienst Zeevisserij. Het overzicht is terug te vinden op <http://www.vlaanderen.be/zeevisserij>.



Leraar Edwin Kyndt tijdelijk Migo-directeur

Zoals reeds in onze vorige nummers bekendgemaakt wordt Jan Denys, directeur van het Maritiem Instituut van het Gemeenschaps-onderwijs (MIGO), tijdelijk gedetacheerd naar het kabinet van Minister voor Mobiliteit Renaat Landuyt. Hij wordt gedurende anderhalf jaar vervangen door regent Edwin Kyndt (46). Kyndt is al twintig jaar lesgever in het visserijonderwijs. Denys wordt opgenomen in de Noordzeecel tot het einde van de legislatuur van de Federale Regering. Gedurende die periode blijft hij de werking van het MIGO echter op de voet volgen en neemt nadien zijn plaats terug in. "Ik word toegevoegd aan de maritieme cel van het departement mobiliteit dat nog steeds instaat voor de uitreiking van de brevetten in de visserij. Het is de bedoeling hiermee iets in de wacht te slepen ten voordele van het maritiem onderwijs. Daarna keer ik terug op mijn post om dit onderwijs een toekomst te geven."

"Het Migo telt nu 115 leerlingen waarvan er slechts 32 voor de specifieke visserijopleiding hebben gekozen. We zitten met een paar klassen van één leerling. Het is niet onmogelijk dat we volgend schooljaar klassen zonder leerlingen hebben. Daarom moeten we durven zeggen dat het visserijonderwijs afzonderlijk niet leefbaar is en nu ingrijpen om de onzekerheid over de toekomst weg te nemen."



Jan Denys en zijn plaatsvervanger Edwin Kyndt (rechts).



Op het jaarlijkse samenzijn van de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden bracht het bestuur hulde aan enkele leden naar aanleiding van hun huwelijksjubileum. Voorzitter en oud-leraar aan de visserijschool Paster Pype, Fernand Guilbert, zette de echtparen Theofiel De Groote en Simonne Debuck (platina bruiloft), Albert Willaert en Juliette Lambregt (diamant), Roger Loncke en Nicole Van Acker (goud) in de bloemen. Roger Lambrecht en Jeanine Bruyneel moesten door ziekte verstek geven. Ook erevoorzitster Meetje van de Kaaie Blanche Belpaeme werd in de hulde betrokken.

De Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden, opgericht in 1934, telt 460 leden, waaronder heel wat gewezen vissers. Het bestuur, naast voorzitter Guilbert bestaande uit Theofiel De Groote, Michel Vercoutter, Fernand Weerbrouck en Gilbert Ghewy, mocht 260 aanwezigen verwelkomen.

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. E-mail gaat naar het.visserijblad@telenet.be. Anonieme brieven gaan de prullenmand in. De redactie behoudt zich het recht voor de brieven in te korten en te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

O 288 Lans

Zelf heb ik een jaar met de O 288 Lans gevaren. Op mijn kamer heb ik ook een foto van het schip hangen. De lezer die vorige maand schreef deze foto te zoeken, kan hem ook terugvinden in HVB XII/1994, pag. 21 waar het schip afgebeeld wordt, terwijl het op zijn zij ligt, op een 200 meter hoge rots geworpen.

Wie meer wil weten over het schip dat in 1974 aan zijn einde kwam kan desgevallend contact met me opnemen.

Fernand Puystiens, Zeemanshuis
Godtschalck, Oostende.
Tel.: 059 32 26 04.

Kustvisserij

Er zou eigenlijk geen concurrentie mogen zijn tussen kustvissers en grotere vaartuigen, zoals eurokotters. De kustvisserij zou immers de kurk moeten zijn waarop de sector drijft. Da aanvoer van dagverse vis zou inderdaad een van de troeven moeten zijn en daarom door de sector ten volle worden benut. Om die kustvisserij meer armslag te geven zou de 12-mijlszone uitebried moeten worden tot 20 mijl. Aangezien daarin uitsluitend vaartuigen tot 300 pk mogen opereren zou er voor de eurokotters een interessante aparte zone gemaakt worden en zouden de kustvissers tegelijk de concurrentie van de eurokotters minder gaan voelen. Daarenboven ben ik d emening toegedaan dat het motorvermogen van de grote vaartuigen beperkt moet worden tot 900 pk. Europa zou verder een regelgeving moeten volgen die de fabrieksschepen een verbod oplegt. De visserij heeft er zelf alle belang bij het klein te hou-

den, zoniet zullen grote concerns teveel macht krijgen. Een vergelijkbare evolutie heeft zich in de landbouw afgespeeld waar grote afnemers al te veel macht gekregen hebben en de inkomens van de boeren naar beneden drukken.

Henk de Bruin, Rotterdam

Rechtzetting

In 'Jozef Rappé, Een hart voor de visserij', in ons vorig nummer werd de tweede alinea verkeerd weergegeven. Wij laten hier de correcte tekst volgen:

"Het levensverhaal van Jozef Rappé start bij zijn vader Arthur, in Westkapelle geboren in het gezin Rappé-Lievens. Wanneer Arthurs vader overlijdt, hertrouwt zijn moeder met Louis Vandierendonck (Kongel) en komt de familie in Heist wonen. Arthur werkt nog een tijdje in de bouw en wordt in Heist en Zeebrugge beroerd door de vissersboten en het leven van de vissers en kiest voor de visserij.

Arthur trouwt met Eugénie Blommaert en samen zorgen ze voor een echt kroostrijk gezin met 16 geboorten, waarvan 12 kinderen in leven blijven. Zijn zonen voelen eveneens de drang naar de visserij en stapt ook Jozef van de gemeenteschool in Heist over naar de Vrije Visserijschool voor het behalen van zijn schippersbrevet."

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.

Quota 2006 beter dan gevreesd

Sector haalt opgelucht adem

DE STRENGE VOORSTELLEN van de Europese Commissie om de platvisquota met vijftien procent te verlagen zijn fel afgezwakt door de ministerraad geraakt. De onderhandelingen met de Europese visserijministers werden in de nacht van woensdagnacht 21 december afgerond. De Vlaamse zeevisserijvloot mag dit jaar 2,2 procent minder tong en 1,2 procent minder schol aanvoeren. Dat is beduidend meer dan de initiële Tac-voorstellen lieten vermoeden.

NA DE BEKENDMAKING van de nieuwe quota haalde de sector opgelucht adem. De Europese Commissie wilde de toegelaten vangsten van de boomkorvaartuigen in de Noordzee met vijftien pro-

cent reduceren om het kabeljauwbestand te beschermen. Zover hebben de verzamelde ministers het niet laten komen. In het kader van het herstelplan voor het kabeljauwbestand wilde de Commissie de boomkorvloot een bijkomende zeedagenbeperking opleggen in de Noordzee, het Engels Kanaal en de Ierse Zee. Het aantal zeedagen van het overgrote deel van onze vloot zou hierdoor teruggebracht worden van 156 naar 133 dagen per jaar. Na lang beraad legde de Commissie zich erbij neer dat de zeedagenvermindering beperkt bleef tot 143 dagen per jaar of 12 dagen per maand, één dag minder dan dit jaar. Specifiek voor de Vlaamse visserij werd afgedwongen dat boomkorvaartuigen in het Oostelijk deel van het Engels Kanaal

(Ices-gebied VIIId) uit het kabeljauwplan werd gelicht. Hierdoor vervalt de zeedagenbeperking in deze nabijgelegen visgrond waarop 20 procent van het totaal aantal zeedagen geteld worden en 37 procent van het tongquotum (1.540 van de 4.201 ton) beschikbaar is. Over dit punt liepen de onderhandelingen vorig jaar uit tot in vroege uurtjes, maar de Commissie trok aan het langste eind. De onderhandelaars zijn er dit jaar wel in geslaagd om dit belangrijk voordeel binnen te rijven.

Beperkte inlevering

De Commissie heeft ook op andere vlakken toegevingen moeten doen. Waardoor de vangstmogelijkheden van de belangrijkste platvissoorten quasi gelijk blijven. De reductie van het tongquotum in de Noordzee met vijf-

Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

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



ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,

fax: (+31) 117 382 303

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

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

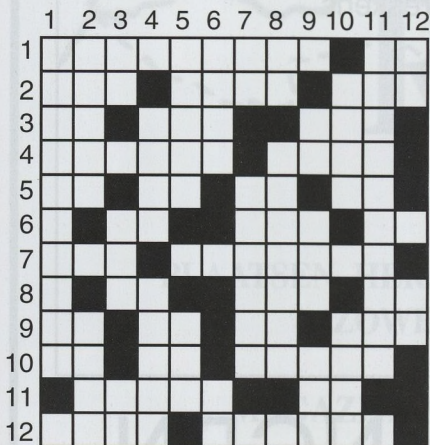
FAX: (+31) 118 466 579

maritiem kruiswoord RAADSEL

Gebaseerd op de inhoud van het
vorige HVB-nummer

Horizontaal: 1. ... (aanvullen) vismijn breekt omzetreCORD (zie titel in HVB vorige maand) - muzieknoot - 2. tot op het ogenblik - betaalmiddel - uitsparing in muur - 3. titanium - mannetjeshond - kip - 4. marterachtige roofdieren - schors - 5. voorvoegsel - bestaat - dokter - tot en met - 6. stang - eikenschors - reeds - 7. brandsingel - ging op donderdag 1955 te water (broeder ...) - 8. palladium - ontkenning - voorzetsel - 9. linker rivier - persoonlijk voornaamwoord - voegwoord - maakt deel uit van een vereniging - 10 predikante - eerste twee klinkers van alfabet - cijfer - 11. onze planeet - eerste persoon enkelvoud - 12 instelling die in 2006 haar 100ste verjaardag viert - telegraferen.

Vertikaal: 1. naam roman van Kathia Vancauwenberghe - 2. vrouwelijke schapen - zijrivier Donau - 3. soortelijk gewicht - vierhandig zoogdier - uitroep van pijn - 4. tocht - schuin - 5. insecten etende zoogdieren - plechtige bevestiging - 6. reukzintuig - loofboom - 7. deciliter - op en neer - 8. soli deo - naam van de gemeente waar het nieuwste boek van Flor Vandekerckhove zich afspeelt - 9. hectare - weide - 10. Engelse jenever - 11. naam scheepsmederij op Oostendse Baelskaai (twee woorden) - 12 bestaat - aditie (afkorting).
(Met dank aan Michel Billiau)



Oplossing
kruiswoord-
raadsel
vorige
maand



Quota 2006

De quota zijn bekend en voor enkele soorten zijn er hogere hoeveelheden toegelaten. Dat geldt voor zeeduivel (126 ton), sprot (149 ton) en langoestines (355 ton). De grootste inleveringen zijn voor kabeljauw (145 ton) en haring (567 ton). Soorten zoals haring en sprot worden bijna volledig aangewend om quotaruilen met andere lidstaten af te sluiten in ruil voor economisch belangrijker soorten.

Kabeljauw	IIIa SK	8	-2
	IIa, IV	686	-121
	Vb, VI, XII, XIV	1	0
	VII-VIIa, VIII, IX, X	249	-17
	VIIa	24	
TOTAAL	968	-145	
Schelvis	IIIa,b,c,d	15	-3
	IIa, IV	472	-72
	Vb, VI, XII, XIV	1	-1
	VII, VIII, IX, X	128	0
	VIIa	18	+1
TOTAAL	634	-75	
Zw. koolvis	IIa, IIIa,b,c,d, IV	43	-8
	VII, VIII, IX, X	12	-2
	Vb (Faroër)	56	+6
	TOTAAL	111	-4
Witte koolvis	VII	476	-53
	TOTAAL	476	-53
Wijting	IIa, IV	531	-74
	VIIa	1	0
	VII-VIIa	195	-16
TOTAAL	727	-90	
Torsk-	IV (Noorse wat.)	1	0
	TOTAAL	1	0
Leng	III	25	0
	IV (EG wateren)	7	0
	IV (Noorse wat.)	7	0
	V	12	0
	VI, VII, VIII, IX	56	0
	TOTAAL	110	0
Heek	IIa, IV	22	+1
	Vb, VI, VII, XII, XIV	226	+6
	VIII behalve VIIIc	7	0
	TOTAAL	255	+7
Zeeduivel	IIa, IV	365	0
	Vb, VI, XII, XIV	166	0
	IV (Noorse wat.)	53	-1
	VII (1)	2.446	+127
	TOTAAL	3.034	+126
Schartong	IIa, IV	5	0
	VII	494	-26
	TOTAAL	499	-26

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

Schol	IIIa SK	46	0
	IIa, IV	3.435	-95
	VIIa	41	0
	VIII d,e	843	0
	VIII f,g	118	+45
	VIII h,j,k	25	-4
	TOTAAL	4.506	-54
Tong	II, IV	1.456	-71
	VIIa (2)	474	0
	VII d	1.540	+5
	VII e	33	+2
	VIII f,g	594	-31
	VIII h,j,k	54	0
	VIII a,b	50	-1
	TOTAAL	4.201	-86
Tarbot, griet	IIa, IV	317	-17
	TOTAAL	317	-17
Roggen	IIa, IV	542	-91
	TOTAAL	451	-91
Schar, bot	IIa, IV	466	-25
	TOTAAL	466	-25
Doornhaai	IIa, IV	16	-3
	TOTAAL	16	-3
Tongsch, witje	IIa, IV	334	-18
	TOTAAL	334	-18
Makreel	IIa, IIIa,b,c,d, IV	154	+6
	TOTAAL	154	+6
Sprot	IIa, IV	3.033	+156
	VII d,e	31	-7
	TOTAAL	3.064	+149
Haring	I, II	22	-5
	IVc, VII d	9.122	-562
	TOTAAL	9.144	-567
Roodbaars	Vb (Faroër)	21	-8
	TOTAAL	21	-8
Langoestine	IIa, IV	1.472	+355
	TOTAAL	1.117	+355
Horsmakreel	IIa, IV	64	0
	TOTAAL	64	0
Andere	Noorse zone -62° NB	38	0
	TOTAAL	38	0
TOTAAL		30.708	-26

(1) waarvan tot 5 % mag gevist worden in VIIIa,b,d,e

(2) waarvan bijkomende 15 % mag gevist worden tussen 1 juni en 30 september 2006

IIa, IV	Noordzee
IIIa	Skagerrak
Vb	Westen Schotland
VIIa	Ierse Zee
VII d	Oostelijk Kanaal
VII e	Westelijk kanaal
VIII f,g	Keltische Zee
VIII	Golf Biscaje

tien procent heeft het niet gehaald. De inlevering blijft beperkt tot vijf procent, een cijfer dat eveneens van toepassing is voor tarbot, griet, schar, bot, tongschar en witje. Ook in het Bristolkanaal blijft de nieuwe vangstbeperking beperkt tot vijf procent.

De scholvangsten in de Noordzee (3.435 van de 4.508 ton) dalen slechts met 54 ton en dat is aanzienlijk minder dan de vorige jaren. Voor de Ierse Zee kwam zelfs een quotumverhoging van vijftien procent uit de onderhandelingen, maar dan enkel voor de maanden juni tot september. Ook in de Golf van Biscaje wordt de situatie er beter op. De tongvisserij in het gebied lijdt sterk onder de bijvangst van zeeduivel waarvoor vorig jaar geen quotum bestond. Dit jaar komt er verandering omdat vijf procent van de toegewezen hoeveelheid zeeduivel in de Noordzee uit de Golf mag komen.

Stoomdagen

Vlaams minister-president Yves Leterme heeft de besprekingen, net als vorig jaar, goed voorbereid. Na afloop van de ministerraad heeft Leterme benadrukt dat het gunstige resultaat te danken is aan de grondige voorbereiding door zijn ambtenaren in nauw overleg met de sector. In een mededeling van zijn kabinet spreekt minister-president Leterme zijn tevredenheid uit over het behaalde resultaat en wordt daarin door de sector bijgetreden.

"De initiële voorstellen van de Commissie werden tot aanvaardbare proporties herleid. Bij de optelsom van de quota voor 2006 blijkt dat Vlaanderen geconfronteerd blijft met een economisch verlies van twee procent ten aanzien van vorig jaar. Ik meen te mogen concluderen dat de eindsom niet negatief is", reageert Yves Leterme.

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

Michaël Vandierendonck,
reder O.15 Zilvermeeuw:

“Goed werk geleverd”

“We wisten vooraf dat er geen verhoging inzat. Ik vind dat Yves Leterme goed werk geleverd heeft, dat mag ook wel eens gezegd worden. Het is natuurlijk een kwestie van geven en nemen natuurlijk”, reageert Michaël Vandierendonck (60), reder van de het grote boomkorvaartuig O.15 Zilvermeeuw, gematigd positief op de nieuwe quota. “Volgens mij wordt het verlies aan zeedagen gecompenseerd door de vrijheid die we krijgen in het Oostelijk deel van het Kanaal waar de stoomdagen niet meer als zeedagen tellen. Spijtig genoeg zullen niet alle vaartuigen daar evenveel voordeel uithalen. We zitten nu met een onderbenutting van het tongquotum in het dichtsbij gelegen vangstgebied, terwijl we veel dagen verloren om het scholquotum in het Westelijk Kanaal op te vissen”, oordeelt de reder die na 29 jaar visserij het klappen van de zweep wel kent. “We mogen het resultaat niet te negatief bekijken. Kijk ook eens naar de vijf procent zeeduivel die we nu in de Golf van Biscaje krijgen. Dat is een zeer goede zaak voor de vaartuigen die aan de campagne deelnemen. Zonder die zeeduivel als bijvangst zaten we

in de problemen. Nu kunnen we ons tongquotum in de Golf op een efficiëntere manier opvissen. Volgens mij hebben de onderhandelaars er het beste uit gehaald en bleef de schade beperkt”, besluit de tevreden reder.



Johan De Grootte,
schipper Z.39 Zuiderzee

“Toch weer wat minder”



“We moeten tevreden zijn met wat we krijgen”, zegt de 50-jarige schipper Johan De Grootte, maar hij bruist alvast niet van enthousiasme over de nieuwe quota.

Als gezagvoerder op de Z.39 Zuiderzee van wijlen André Vantorre vist hij met zijn vaartuig drie vierden van het jaar in Engels

Kanaal.

“Het treft mij vooral dat de visserij geen groter quotum krijgt op visgronden waar het bestand verbeterd is. In plaats van beloofd te worden voor het jarenlang ondergaan van de vangstbeperkingen blijven we nog steeds inleveren, al is het nu wel iets minder dan de voorbije jaren”, betreurt de schipper die met regelmaat met zijn vangst in Oostende aan de markt komt.

Johan De Grootte kent al langer dan vandaag de strategie van de Europese Commissie. “Ieder jaar opnieuw worden we opgejaagd door de aankondiging van strengere beperkingen en lagere quota. De visserijministers kunnen dan tijdens de onderhandelingen wat terug nemen. Maar het resultaat is hetzelfde. Ieder jaar mogen we wat minder vangen. Gelukkig is het nu gemiddeld maar twee procent”, zo vindt de Heistse schipper.

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Quotum kabeljauw nog 10 procent en schol de helft van 25 jaar geleden

De quotatabel op voorgaande bladzijde toont dat hoe de belangrijkste quota de voorbij 25 jaar geëvolueerd zijn. Het gaat om de initiële hoeveelheden die geen rekening houden met quotaruilen. In tegenstelling met wat sommigen denken is het tongquotum 2006 nauwelijks kleiner dan in 1982. Gezien het economisch belang van deze platvis is dat maar goed ook. Minder goed verging het met de toegelaten scholvangsten. De hoeveelheid die een kwarteeuw geleden mocht aangevoerd worden is gehalveerd. Helemaal erg is het gesteld met kabeljauw. Van de hoeveelheid die in 1982 mocht gevangen worden blijft nog tien procent over. (gw)

Rederscentrale in nieuwe crisis

De malaise in de Rederscentrale houdt aan. Onze voorspelling als zou het ontslag van o/voorzitter Bart Schiltz de patroonsorganisatie naar nieuwe diepten leiden wordt door de feiten beaamd. Er heerst bij de reders dan ook veel ongenoegen over het functioneren van hun organisatie. Dat de situatie gespannen blijft mag ook blijken uit het feit dat bestuurslid Geert Luickx afgelopen maand ontslag genomen heeft. Ook bleek het bestuur niet opgetogen met de rol van voorzitter die reder Kurt Deman opgenomen heeft bij de pas opgerichte coöperatieve Vereniging Vlaamse Visserijvereniging (VVV). RC-voorzitter Jaak Gabriël vond dat hij beter kon opstappen, wat Kurt vervolgens ook deed. Reder Urbain Wentein heeft dan weer de taak van ondervoorzitter voor de Oostkust op zich genomen.

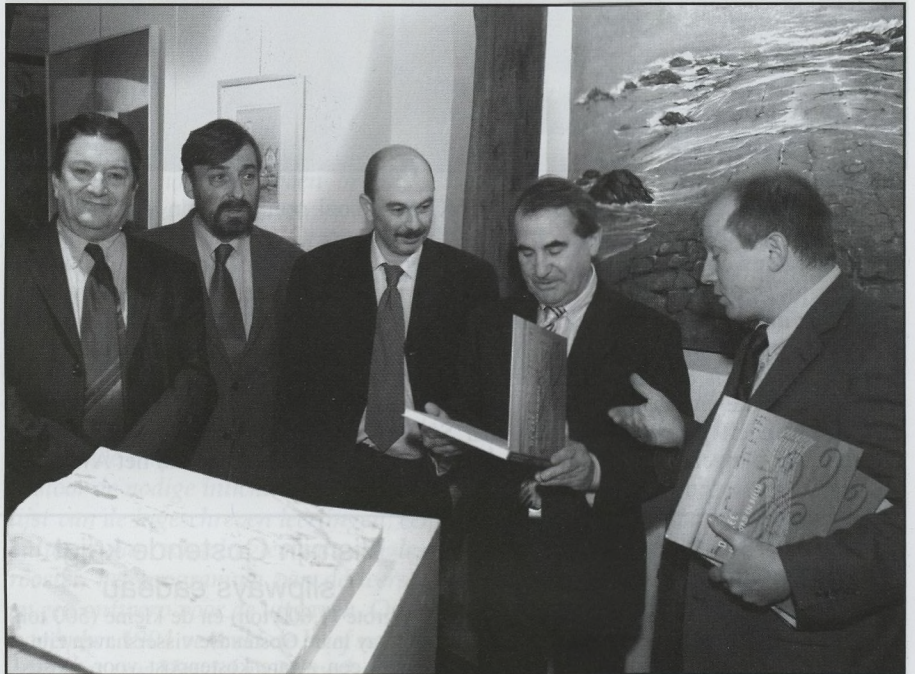
Hogere dotatie voor KW Ibis
Het Koninklijk Werk Ibis mag voortaan rekenen op een hogere dotatie om zijn werkingskosten te financieren. Na een tussenkomst

van SP.a-voorzitter Johan Vande Lanotte heeft Vlaams minister van Onderwijs Frank Vandenbroucke voortaan de jaarlijkse subsidiëring met 200.000 euro verhoogd. De middelen van KW Ibis waren ontoereikend geworden om de personeels- en internaatkosten te bekostigen.

Zwaar ongeval op O.89

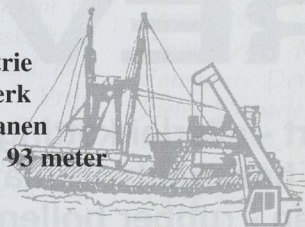
Op de O.89 Sandra deed zich vorige maand een zwaar arbeidsongeval voor tijdens de visserij in de Ierse Zee. Een van de bemanningsleden werd zwaar aan het hoofd gewond door een slingerend vistuig. De bewusteloze vissers werd overgebracht naar een hospitaal in Dublin waar hij intussen al terug uit de coma is. Zijn toestand liet echter nog niet toe om de gewonde man per vliegtuig over te brengen.

Expo "Zee in woord en beeld" te Nieuwpoort



In de Nieuwpoortse stadshallen op de markt loop nog tot en met zondag 8 januari de kunsttentoonstelling "Zee in woord en beeld" waarop 50 hedendaagse beeldende kunstenaar hun eigen interpretatie geven aan de thema's zee, strand, dijk en visserij. De expo is georganiseerd onder auspiciën van de Administratie van Waterwegen en Zeewezen (AWZ) het Vlaams Gewest, in samenwerking met het stadsbestuur van Nieuwpoort. Aan de expositie werd de uitgave van een fraai kunstboek (30) gekoppeld waarin alle geëxposeerde werken opgenomen zijn en voorzien van teksten van de samenstellers Jean-Paul van der Poorten en Patrick Vandevelde. Op de foto de auteurs overhandigen het eerste exemplaar aan burgemeester Roland Crabbe.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie Industrie
Draai-, frees- en schaaferwerk
Verhuur telescopische kranen
tot 170 ton, gieklenge tot 93 meter



Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Zeegeulstraat 1 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
24 u / 24 u GSM 0477-41.20.93



Verheye Joël
n.v.



Vismijnbedrijf Oostende in nieuwe lokalen



Enkele weken geleden wisselde het AGVO-personeel opnieuw van werkplaats na een tijdelijk verblijf in de kantoren van de vroegere OVA. Ze waren er tijdelijk ondergebracht voor de duur van de verbouwwerken aan het Bestuursgebouw van de Vismijn. Het personeel en de directie kreeg nieuwe burelen op de benedenverdieping, met ingang langs de poort aan de kant van het Schutsluisplein (nu Maritiem Plein). De ruimte waarover ze beschikken is groter dan voorheen. De reders hebben er zelfs werktafels en rekenmachines ter beschikking om hun afrekening te controleren. De locatie wordt afgehuurd van AG Haven Oostende dat het bestuursgebouw in erfpacht heeft gekregen van eigenaar Stad Oostende. De verdieping en glazen bovenbouw is ingenomen door de Dienst Scheepvaartbegeleiding van het AWZ.

SDVO in lokalen OVA

De Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) heeft het gebouw van het Departement Zeevisserij aan de Ankerstraat verlaten. De medewerkers verhuisden naar de vroegere lokalen van de OVA, Vismijn 71. Telefoon- en faxnummers blijven ongewijzigd.

Ook het secretariaat van het Zeevisserijfonds, een hulpkas voor vissers die onder verminderde arbeidsgeschiktheid vallen en andere sociaal regelingen omvat, is nu op dezelfde locatie gevestigd. In opvolging van Bart Schiltz heeft mevrouw Marina Lapeire-Nollet het voorzitterschap van het fonds overgenomen.

Z.41 Tornado klaargemaakt voor verkoop

Op Nederlandse scheepswerf Van Laar uit IJmuiden, eigenaar van de plankenvisser Z.41 Tornado, werd het Belgische vaartuig opnieuw in de verf gestoken en de schroef herstel met het oog op doorverkoop. Volgens het Nederlandse vakblad Visserijnieuws is een Belgische partij geïnteresseerd in het 33 jaar oude schip.

Oude O.231 verkocht

Sinds het in de vaart brengen van de O.231 Den Hoop begin 2001 door de wijlen Norbert Hennaert lag de oude O.231 St.-Carolus aan de kaai in Oostende. Al die tijd werd naar een koper gezocht en die is onlangs gevonden. De koper was vooral geïnteresseerd in de ABC-motor van 1996. Het in 1981 in Langerbrugge gebouwde schip zou afgebroken worden.

Vismijn Oostende krijgt slipways cadeau

De grote (1.000 ton) en de kleine (500 ton) slipway in de Oostendse vissershaven zijn al langer een zware kostenpost voor de stad. Die wil de droogzettinginstallatie schenken aan het vismijnbedrijf waardoor de exploitatie vanaf 1 januari 2008 volledig voor rekening van AGVO is. De slipway, van Amerikaans makelij, dateert uit 1931 en werd enkele jaren geleden als industriële archeologie geklasseerd. Het vismijnbedrijf is niet helemaal opgezet met het geschenk. De slipway is wel een belangrijk instrument in de service aan de reders en daar wordt ook veelvuldig gebruik van gemaakt. Ook omdat de tarieven voor het droogzetten beduidend lager liggen dan bij privébedrijven. Jaarlijks worden met de installatie zowat 600 vaartuigen drooggezet voor inspectie, onderhoud- of schilderwerken.

NEDERLAND

Onderzoek visfraude in Urk

Naar aanleiding van de inval van de Algemene Inspectiedienst (AID) in april werden begin december in het kader van het onderzoek naar fraudepraktijken in Urk en Den Helder 23 personen opgepakt voor verhoor. Ook directeur Teun Visser van Visafslag Urk werd door justitie verhoord. Het gaat zowel om personeelsleden van de visafslag, handelaars en schippers van Urker vaartuigen. In Den Helder werden eveneens personeelsleden en bemanningsleden opgehaald. De actie was gespreid over verschillende dagen. Twee personen werden langer vastgehouden en zijn ondertussen weer vrij. De Nederlandse justitie zoekt naar bewijzen voor het wegboeken van aangevoerde vis. In een persmededeling liet directeur Visser weten verbaasd en geschokt te zijn door de gebeurtenissen en stelt dat hij geen gesjoemel in de visafslag zal aanvaarden.

Bij de inval in april namen AID-inspecteurs de boekhouding van de Visafslag Urk vanaf 2002 in beslag. De ondervraagde personen worden nu als getuige of verdachte gehoord over de werkwijze van de visafslag.

Midden december heeft justitie de administratie van het bedrijf Urk Export en van een Belgische rederij op Urk in beslag genomen. Het strafrechterlijk onderzoek breidde zich ook uit naar het accountants- en advieskantoor van de GIBO Groep op Urk, mogelijk om naar elementen te zoeken voor onderzoek bij derden.

Burgemeester Urk stapt op

Burgemeester Dick Schutte van Urk heeft ontslag gevraagd aan de Minister van Binnenlandse Zaken. Schutte was in november veroordeeld tot een geldboete van 500 euro omdat hij als voorzitter van de Urker Visafslag tegenover de directeur van de afslag had laten doorschemeren dat er er ook een strafrechterlijk onderzoek bij kotters in Den Helder op til was.

Over de inval in Urk in april heeft hij volgens de rechtbank niet gelekt. Schutte is teleurgesteld omdat hij niet volledig is vrijgesproken. Hij stapt op, ondanks aandringen op zijn aanblijven van de voltallige gemeenteraad.

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



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 toege-stuurd. Wie een oud exem-plaar van dit blad heeft lig-gen, wie een boekje over de visserij ontdekt, wie een foto uit de oude doos opgraaft... doet nogal eens moeite om ons dat te bezor-gen. Maar wat doen wij dan met dat oud papier? Wel, we maken een rubriek waarin we het kwijt kun-nen. Dit keer bladeren we samen door 'Albatros' het jaarboek 1976 van de oud-leerlingenbond van de Vrije Visserijschool van Heist.

In "Albatros", het jaarboekje van de Oud-Leerlingenbond Vissers-vreugd van de Vrije Visserijschool Heist dat met kerstmis 1976 aan alle leden werd toegestuurd, beschreef gewezen directeur Karel Ackx het ontstaan van het visse-rijonderwijs te Heist-aan-Zee. De opzoekingen in het archief waren moeilijk, de briefwisseling was in handschrift, de eerste getypte brief van het Provinciaal Bestuur werd opgesteld op 27 augustus 1907 en in het begin van de briefwisseling met de officiële instanties was het Frans de voertaal.

Octaaf Delacauw, in Meulebeke geboren op 12.08.1861, werd onderpastoor benoemd te Heist op 27 juni 1902. Pastoor Henri Pype, voor de vissers Menhère Herrie, was toen onderpastoor in de Sint-Petrus- en Pauluskerk en Aalmoezenier van de Arbeid, had in Oostende een Vrije Visserijschool opgericht. Ook in Blankenberge werd met de actieve medewerking van Bestendig Afgevaardigde René Fraeys een visserijschool gesticht. In Heist waren hoofdonderwijzer Camiel De Vliegheer en de gebroeders Pieter en Frans Vantorre (Pietje van Kippen en Frings) de mensen

die bij Delacauw gingen pleiten om ook in Heist een visserijschool te starten. In die periode waren er in Heist 275 vis-sers, een argument om iets te doen voor de ontwikkeling van jonge vissers. De heer Delacauw schreef de eerste brief op 07.11.1904 aan M. Wauters, inspecteur, en aan M. Arendt, adjunct-inspecteur te Brussel en tevens promotor van de visserijschool in Blankenberge. Hij schrijft de school te hebben opgericht met een toegewijd onderwijzer en twee bekwame vissers. De school werd door de bevolking zeer gunstig onthaald, met als resultaat dertig leerlingen. In die brief vraagt hij aan de inspecteur welke handelingen hij nu verder moet onder-nemen om een tussenkomst van Het Rijk te bekomen voor de kosten van de school. De inspecteur bezorgt de onder-pastoor de nodige inlichtingen zoals een lijst van de ingeschreven leerlingen, een ontwerp van schoolreglement, een les-rooster, het programma van de leerstof en een ontwerp voor de uitgaven. Op 24 november 1904 vertrekt de brief naar de Minister van Handel en Nijverheid met de nodige gegevens en daaraan toege-voegd de volgende zin: "Daarom bid ik Uw Excellentie de school een gelegen-hedstoelage te geven voor het oprichten van de school en een jaarlijkse subsidie. De lijst van de ingeschreven leerlingen voor de twee afdelingen was als volgt: Frans Ackx, Richard Ackx, Jacobus Brouckaert, Frans Cattoor, Louis Cattoor, Karel Cattoor, Richard Desmidt, Louis Dewaele, Medard De Vliegheer, Jules Spijns, Frans Vandierendonck, Theofiel Vandieren-donck, Achiël Vantorre, August Vantorre, Pieter Vlietinck, Eugène Verpoortere, Désiré Cattoor, Jan Couwijzer, Medard De Grootte, Constant Dewaele, Leon Dewaele, Pieter Dewaele, Jozef Dewaey, Leopold Helsmoortel, Karel Janssens, Camiel Rappé, Louis Thiel, Louis Vandieren-donck, Jozef Vantorre, Désiré Vlietinck, Jules Vlietinck en Leopold Vlietinck.

In het begrotingsontwerp voor het schooljaar 1904-1905 voorzag Dela-cauw 860 fr ontvangsten, maar 1.850 fr uitgaven. De theorie-lesgever was Camiel De Vliegheer, praktijkleraars de

gebroeders Pieter Vantorre (Piet van Kippens) en Frans Vantorre (Frings). Hun loon bedroeg 300 fr. Het school-reglement gaf de inhoud van de lessen en een programma voor het examen van scheepsjongen op kleine vissersbot-ten. Zolang er te Heist geen vaartui-gen zijn met een donkey als aandrij-ving, is er geen les over dit onderwerp. Om als leerling toegelaten te worden moet men van goed gedrag zijn, 10 en ten hoogste 16 jaar oud op de dag van de inschrijving, jonge vissers zijn of zich op het beroep voorbereiden en kunnen lezen en schrijven. Het regle-ment van inwendige orde sprak over gehoorzaamheid en eerbied van de leerlingen, zij mochten zonder toe-stemming van de leraar hun aange-deuide plaats niet verlaten en ze moesten heel veel zorg dragen voor de hun toevertrouwde voorwerpen. Al wie zonder verwittiging drie opeen-volgende lessen afwezig bleef werd als uitgesloten beschouwd en zijn plaats kan worden ingenomen door een nieu-we leerling. Het lessenrooster sprak van de wereldbeschrijving, het kom-pas, de drift, het lood, het log, zeekaar-ten, koersverordening, verslag van de schipper, rijkswateren, te jonge vis, haringnetten, beroepsongevallen, monsterrol, onderhoud, lees- en schrijf oefeningen, hoofdbewerkingen en oplossing van praktische vraag-stukken.

Directeur en onderpastoor hadden hiermee alle formaliteiten vervuld en de minister kreeg de mogelijkheid om een nader onderzoek te doen in ver-band met de noodzakelijkheid van een derde visserijschool aan de kust.

Intussen was deze werking bij de snel-le persmensen bekend geraakt en volg-de er vooral in streekbladen een eerste commentaar.

In 2005 heeft het visserijonderwijs te Heist om welke reden dan ook, na 101 jaar een punt moeten zetten achter zijn bestaan. (DH)

IN DE NIEUWJAARSEDITIE van HVB plaatsen we traditiegetrouw een *kerstverhaal*. Dit jaar geven we de voorkeur aan een stuk echt gebeurde *maritieme geschiedenis*; een drama dat zich afgespeeld heeft vijf dagen (!) voor het einde van de Tweede Wereldoorlog.

Maar wat heeft dat met de kerstperiode te maken, zo vraagt u zich af. Wel, kerst is het feest van de *wrede*. Het is de periode waarop velen het met ons eens zijn dat de kanonnen horen te zwijgen, omdat het in een oorlog *ALTIJD* de *machtelozen* zijn die lijden. Wie daarvan nog niet overtuigd is, zal dat zeker zijn nadat hij *dit stuk gelezen* heeft. En onthoud vooral: altijd iemands vader, altijd iemands kind.

Het tragische einde van de Cap Arcona

OP 3 MEI 1945, op het einde van de tweede wereldoorlog, greep op zee een slachting plaats die tot de ergste uit de geschiedenis gerekend wordt. Meer dan 7.500 'passagiers' aan boord van de Cap Arcona en nog twee kleinere vaartuigen verloren toen het leven.

De scheepsramp is onbekend bij het grote publiek. Het gebeuren werd dan ook verzwegen door de betrokken oorlogsvoerende naties. De Duitsers hadden daar alle redenen toe, zo zult u begrijpen als u onderstaand stuk leest. Maar ook de Britse overwinnaars wilden niet dat aan dat stuk krijgsgeweld teruggedacht zou worden. Maar waarom?

HET PASSAGIERSCHIP *CAP Arcona* was een bijzonder luxueus schip. Tijdgenoten noemden het de *Queen-Mary-II*. Het spreekt dan ook vanzelf dat voor wat betreft het interieur niets aan het toeval overgelaten werd: een koninklijke suite, Victoriaanse cabines, kostbaar meubilair, een tennisveld, een wintertuin, een sportzaal... Toch wordt het schip op 25 augustus 1939 door de overheid gevorderd om het oorlogsgeweld van dienst te zijn. Na de Duitse inval in Polen wordt het naar de haven van Dantzig (Gdansk) gestuurd om er als logies voor de *Kriegsmarine* te dienen. Maar dat was nog maar het begin van de afgang.



Tijdgenoten noemden de Cap Arcona de *Queen-Mary-II*

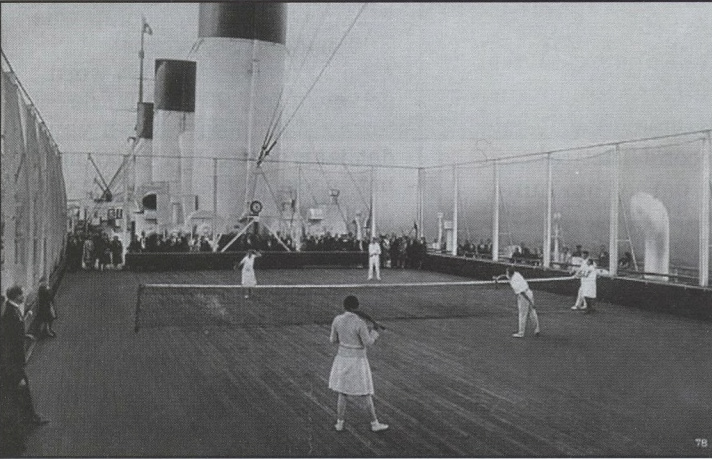
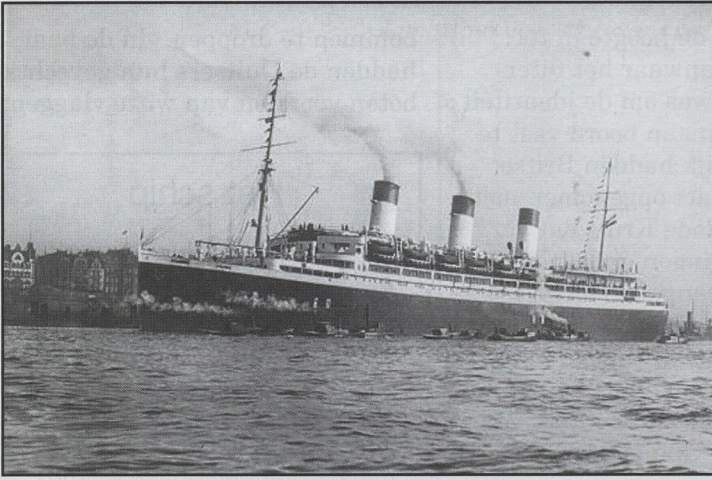
Dodenmarsen

IN 1944 MOETEN de Duitsers Dantzig verlaten, want de Russen zijn aan een onstuitbare opmars bezig. De *Cap Arcona* wordt nu ingezet om Duitse troepen en collaborateurs uit de stad weg te halen. Op weg naar Kopenhagen heeft het schip echter af te rekenen met motorpech en zelfs na reparatie lijkt het einde van de *Cap Arcona* nabij te zijn. Het vaartuig wordt op 14 april 1945 verankerd in de baai van Lübeck, waar het deelgenoot zal worden van de bloedigste slachting ooit die in een oorlog ter zee plaatsgegrepen heeft. Diezelfde dag immers beslist Himmler, de grote chef van de SS, dat geen enkele gevangene uit de kampen levend in handen van de geallieerden mag vallen. Opdat de praktijken in de uitroeiingkampen voor altijd verborgen zou blijven begint de SS alle kampbewoners te liquideren. Maar het ter plekke doden van mensen gaat te traag en men zoekt middelen om de productiviteit te verhogen.

Daarom stuurt de SS de resterende gevangenen de weg op, tochten die later zouden omschreven als de *dodenmarsen*. Zo komt het dat de geallieerden op 4 mei 1945 het kamp van Neuenhamme helemaal leeg aantreffen. Nochtans werden daar tussen 1938 en 1945 ongeveer 106.000 mensen naartoe getransporteerd.

De doodsmarsen waren even tragisch als ze efficiënt waren om het doel te bereiken. Vele gevangenen kwamen onderweg om. Wie niet meekon werd onderweg gefusilleerd; maar velen slaagden er ook in weerstand te bieden tegen de slagen, de honger en de dorst. Zij kwamen toe in Lübeck.

Maar nog was er geen einde gekomen aan hun lijdensweg. De nazi's bedachten voor



Foto's van boven naar onder / Het luxueuze passagiersschip *Cap Arcona* had niet alleen een tennisveld aan boord, ook de salons en de eetzaal (onder) waren het top punt van luxe.

hen een verschrikkelijk einde. Om geen enkel spoor na te laten besloot de SS de overgebleven gevangenen aan boord te brengen van een aantal vaartuigen die ze nadien in volle zee zouden torpederen.

Karl Kaufmann, de Hamburgse chef van de nazi's, gaf bevel aan de SS om de gevangenen richting Lübeck te laten marcheren waar de *Cap Arcona* voor anker lag en ook de cargoschepen *Thielbek*, *Athen* en *Deutschland*. Op 18 april 1945 stapt deze SS'er aan boord van de *Cap Arcona* en brengt er de officieren van op de hoogte dat het schip ingezet zal worden in een 'speciale operatie'. Kapitein Heinrich Bertram en zijn collega John Jacobsen van de *Thielbek* krijgen evenwel het hele verhaal te horen. Jacobsen licht prompt zijn bemanning in en deelt hen tegelijk mee dat hij weigert de opdracht uit te voeren. Jacobsen verliest daarmee meteen het bevel over zijn schip. Hij wordt gedegradeerd.

Luxueuze cabines

voor miserabele gevangenen

TUSSEN 19 EN 26 april bereiken meer dan 11.000 gevangenen de haven van Lubeck. Op 20 april begint de inschepping. Kapitein Fritz Nobmann van de cargo *Athene* krijgt bevel 2.300 weggevoerden en 280 SS-ers aan boord te nemen en ze naar de *Cap Arcona* te brengen die vier kilometer ver in 't water ligt. Maar als de cargo het luxeschip nadert weigert kapitein Heinrich Bertram de 'passagiers' aan boord te halen.

De SS heeft vijf dagen nodig om het probleem op te lossen. Op 26 april komt de SS met de kapitein 'onderhandelen'. Er zijn twee opties: ofwel neemt hij de gevangenen aan boord, ofwel krijgt hij de dood met de kogel. Heinrich Bertram capituleert.

Het schip wordt vervolgens onder SS-toezicht in orde gebracht: alle reddingsvesten en ander materiaal dat zou kunnen dienen om aan de verdrinkingsdood te ontsnappen worden verzameld en 'veilig' weggeborgen. Tegelijk wordt de overbrenging van 6.500 gevangenen tot een goed einde gebracht.

Al vlug verandert het luxeschip in een hel. Dagelijks sterven er twintig tot dertig mensen aan boord. Een sloep zorgt dan ook dagelijks voor de aanvoer van vers water en... de afvoer van de lijken.

De cargo *Athene* voert zijn laatste traject naar de *Cap Arcona* uit op 30 april, dit keer niet om nog meer mensen aan boord te brengen, maar om een aantal gevangenen van boord weg te halen. De situatie was immers zo erg geworden dat de SS-bewakers ook niet meer konden overleven op het overvolle schip, vol rottende lijken.

Op 30 april 1945 vernemen de gedeporteerden dat Hitler zelfmoord gepleegd heeft, dat

Berlijn door de Russen ingenomen werd en dat de oorlog ei zo na afgelopen is. Maar nog steeds komen gedeporteerden toe in de haven van Lübeck en ook zij moeten nog een plaats op de doodsboten te krijgen.

Onvoorstelbaar drama

OP 3 MEI liggen de duikboten klaar, wachtend op het sein om de *Cap Arcona* te torpederen, maar de Britse tanks staan ook al voor de stad. Diezelfde ochtend had een Brits verkenningsvliegtuig de haven overvlogen en de *Cap Arcona* opgemerkt. De gevangenen hadden enthousiast naar het vliegtuig gewuifd, maar omdat er vanaf de cargo *Athene* op het vliegtuig geschoten

werd ging het de hoogte in tot 10.000 voet, vanwaar het uiteraad moeilijk was om de identiteit van de mensen aan boord vast te stellen. Tegelijk hadden Britse officieren contact opgenomen met het Zweedse Rode Kruis dat verschillende pogingen ondernomen had om de gevangenen van de schepen weg te halen. De officieren kregen daar de nodige informatie over de gevangenschepen en ze hadden het Rode Kruis ook beloofd om met die mensen rekening te houden.

Te laat, zo bleek echter, om de geplande raid te kunnen stoppen. De RAF-vliegtuigen waren al in de baai aangekomen. Vier eskaders van de 'Second Tactical Airforce' waren paraat om hun

bommen te droppen. In de baai hadden de Duitsers hun gevechtsboten voorzien van witte vlaggen;

Het schip

De *Cap Arcona* was een Duits passagiersschip dat tussen Hamburg en Zuid-Amerika voer (uitgereed door de HSDG, *Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft*). Het werd genoemd naar de kaap Arcona die zich op het Duitse eiland Rügen bevindt. Het schip was 206 meter lang en mat 27.500 ton (BRT). Het werd gebouwd in 1927 en bij de tewaterlating op 14 mei van dat jaar heette het vaartuig het meest luxueuze schip van die tijd te zijn.

In 1940 werd het opgevorderd door de *Kriegsmarine* die het inzette in de Baltische Zee. In 1942 werd het schip nog gebruikt om er een Duitse film op te draaien waarin de ondergang van de *Titanic* uitgebeeld werd. Vanaf 1944 werd het ingezet om vluchtelingen vanuit Oost-Pruisen te transporteren naar het Westen van Duitsland.

Op 26 april 1945 werd de *Cap Arcona* volgestouwd met gevangenen uit het concentratiekamp van Neuenhamme en samen met twee kleinere schepen (*Thielbek* en *Athen*) liet men het vaartuig ankeren in de baai van Lübeck. Daar wilde de Duitse SS de schepen laten zinken om het 'bewijsmateriaal' (de overlevenden!) uit de concentratiekampen te vernietigen.

In die baai werden de schepen vervolgens aangevallen door Britse vliegtuigen. De *Cap Arcona* kreeg zodoende de reputatie een van de schepen te zijn die bij het zinken het grootste aantal slachtoffers ooit maakte; een triest record!

Meer over de *Cap Arcona* vindt u in:

* [Franck Mazoyer, Une crime passé sous silence. La tragédie du paquebot-prison 'Cap-Arcona' in Le Monde Diplomatique, augustus 2005;](#)

* [op het internet www.cap-arcona.com](http://www.cap-arcona.com) (waarop talrijke links te vinden zijn die u verder brengen).



Een wervende affiche voor het meest luxueuze schip uit die tijd.

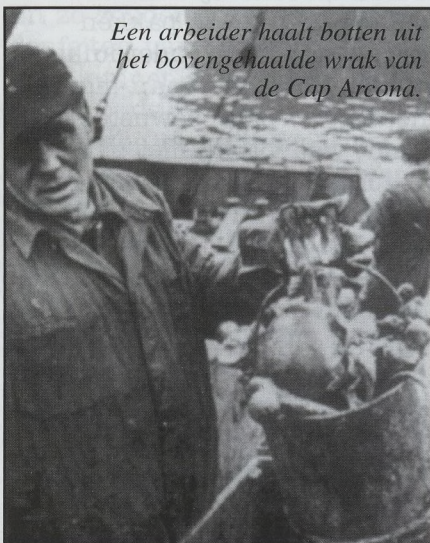
Luchtfoto van de brandende Cap Arcona



de *Cap Arcona*, de *Athen*, de *Thielbek* en de *Deutschland* voeren evenwel nog steeds de swastika.

Om 14,30 uur wordt het bevel tot de aanval gegeven. De Britse kapitein Martin Scot Rumbold leidt de aanval. De *Cap Arcona* en de andere gevangenis-schepen worden gebombardeerd en gemitrailleerd.

Aan boord breekt paniek uit. De gevangenen die niet in het bombardement gedood werden, niet in de daaropvolgende brand omgekomen waren en niet verdronken, probeerden zich vast te klampen aan alles wat op het water dreef. Velen onder hen kwamen door onderkoeling om, anderen werden in het water doodgeschoten. Duitse vissers slaagden erin enkele drenkelingen te redden. Aan wal vroegen deze overlevenden



Een arbeider haalt botten uit het bovengehaalde wrak van de *Cap Arcona*.

aan de Britten om reddings-sloepen naar de doodsschepen te sturen.

Intussen is de *Thielbek* al aan het zinken. Van de 2.800 gedeporteerden zullen er slechts 50 overleven. Alle SS-wachten en alle matrozen zullen eveneens aan boord sterven; hetzelfde lot is de moedige, gedegradeerde kapitein Jacobsen beschoren. De kreten van de stervende waren naar verluidt tot in het stadscentrum van Lübeck te horen. Op de *Cap Arcona* waren er 4.500 gevangenen, slechts 316 worden er gered. De gevangenen van de *Athen* hadden meer geluk, zij werden alle gered. In totaal stierven in de baai in een half uur tijd 7.500 krijgsgevangenen van 28 verschillende nationaliteiten. Tragisch detail: vier dagen later was de oorlog afgelopen. Maar tot in de jaren 1970 wierp de Baltische Zee resten van omgekomen gevangenen op het strand.

Geschiedenisboeken

HET IS BEKEND dat de geschiedenis door de overwinnaars geschreven wordt. Zo worden ook de misdaden van Saddam Hoessein vandaag breed uitgesmeerd maar wordt er zedig gezweven over de oorlogsmisdaden van de Amerikaanse president Bush. Zo zijn ook de criminele oorlogsdaden van de Duitsers ons goed bekend,

maar zwijgen de Engelsen al te veel over hun eigen streken. De archieven van de RAF zullen bijvoorbeeld slechts in 2045 geraadpleegd kunnen worden. En zo komt het dat het Duitse volk een oorlogszuchtig imago heeft en dat we het Verenigd Koninkrijk zien als een vredelievende natie; terwijl de Britten al sinds mensenheugenis oorlog aan het voeren zijn.

André Migdal (*) behoort tot de overlevenden. Over dit drama zegt hij het volgende: *'Hoe valt het stilzwijgen van de Britse overheid te verklaren en het schuldige verzuim om ons ter hulp te komen. Nooit heb ik de deelname van de Britten aan de oorlog in vraag gesteld, maar hoe valt die krampachtige wil om te vernietigen uit te leggen, als we weten dat de oorlog vijf dagen later afgelopen was, dat er geen enkel militair doelwit te viseren viel en dat de slachting vermeden had kunnen worden.'* Maar de Britten blijven zwijgen, ook vandaag.

Gelukkig zijn er nog dwarse intellectuelen aan het werk die ook onder deze steen kijken. In 2000 viste de Duitse historicus *Wilhelm Lange* uit dat de Britten al een dag voor de bombardementen op de hoogte waren van het bestaan van deze gevangenisboten. Maar deze informatie geraakte niet tot bij de bevelvoerders van de actie. Het betreft hier dus een oorlogsmisdaad die nooit de leerboeken geschiedenis gehaald heeft.

Wie destijds wel interesse hadden voor het verhaal van de *Cap Arcona* waren de ingenieurs van *Rolls Royce*. Toen het wrak in 1950 boven water gehaald werd stonden zij klaar om het te bestuderen. *Rolls Royce* had immers de bommen geproduceerd die het schip vernietigd hadden. Het wrak was dan ook prachtig studiemateriaal om de bommen in de toekomst nog te perfectioneren. Of: hoe cynisch de economie kan zijn.

Tekst Edmond Volk
Foto's dstef.club.fr

(*) André Migdal is een weerstander die naar het kamp Neuenhamme gedeporteerd werd. Tijdens het bombardement bevond hij zich aan boord van de *Athen*. Hij is de auteur van het boek *'Les plages de sable rouge'*, Paris 2007.

Enkele grepen uit het leven van Désiré Decrop

Désiré Decrop is niet meer

**Een uitstekend visser,
een knap redder
en een goed mens is heen-
gegaan**

Zondagmorgen is de heer Désiré Decrop, vader van de heren Lucien en Charles Decrop, voor goed heengegaan na een uiterst werkzaam en moedig leven te hebben geleid.

Van hem kan men zeggen: hij heeft zijn tijd niet in ledigheid doorgebracht. Hij was de 86 jaar voorbij en zou het waarschijnlijk nog lang uitgehouden hebben, moest een klein ongevalletje zes weken geleden hem niet geknakt hebben. Heden donderdag 19 januari, werd te 11 uur in de O.L.V.-kerk van De Panne, waar hij meer dan 70 jaar woonde, een plechtige lijkdienst gehouden. Gans De Panne en talrijke personen uit de visserij en vishandel waren tegenwoordig. Visserskinderen zongen er het vissersliedje dat onwillekeurig deed denken aan de noeste arbeid van een man, die een werker, een self-made man en een zeer goede mens was.

Na de plechtigheid had een receptie plaats in het hotel du Parc, waar nog lang nagepraat werd over het goede, het knappe, dat hij tot stand bracht. Aan zijn familie biedt ons blad zijn innige deelneming in de grote rouw die hen komt te treffen.

DE REDACTIE

Voor de duizenden die Diesje, want zo noemden ze hem, gekend hebben, was het geweten dat hij een knap mens, een ferme redder en een vooruitstrevende visser was. Wij menen het daarom niet ongepast, te dezer gelegenheid, enkele anekdoten uit dit werkzaam leven weer te geven omdat het getuigen zal van zijn grote gaven en van het feit dat dit kloek en moedig ras langzaam weg sterft.

We leerden hem voor het eerst kennen in 1928. Hij was de bootsman van de reddersploeg van De Panne. Hij was toen 60 jaar en omringd door een jonge ploeg. Hij stond er in vissersplunje, blootsvoets, naakte benen, een korte baaien broek, heftig te discuten dat zijn ploeg de eerste moest zijn geweest.

Den Dies was immers een afstammeling van Inghel Decrop, kapitein van een geducht kapersschip dat tegen de Hollanders vocht. Dit vinden we immers terug in het Staatsarchief en in het werk van H. Malo <<Les Corsaires Dunkerquois>>.

Dit zijn de adelprijsbrieven van Dies Decrop, de simpele bootsman van de reddingsboot van De Panne. De zee zat hem in het bloed. Hij kende de verraderlijke banken die zich uitstrekten van het Nauw van Kales tot aan de Schotse kust. Dies scheepte reeds als jongen in op 10-jarige ouderdom. De 17-jarige is reeds meester en hij voert zelf zijn boot. 't Waren immers toen <<boten>>.

Er bestond in die tijd onder de vissers van De Panne grote naijver. De ene wilde niet onderdoen voor de andere en het was een schande geweest minder vis dan een ander aan te brengen.

Dies gebruikte volgens het seizoen reeds zes soorten netten

en wel het roggenet, het stokjesnet, het tongennet, het grote want, het kleine want en het haringnet.

Hij naderde de vijftig toen hij nog dienst wilde doen in het leger, maar men moest een reden vinden om hem af te schepen.

Alles ontbrak in De Panne tijdens de oorlog 1914-1918. Op aandringen van de burgemeester, wist Dies gedurende maanden de gevaarlijke verbinding met Engeland te behouden om er eten te halen voor de gemeente. Hij deed het zonder bluf en zonder schrik. Hij redde in zijn leven niet minder dan 23 mensenlevens. Van 1893 tot 1934 maakte hij immers deel uit van de reddingsploeg van De Panne. In 1901 haalde hij ook een drenkeling uit de dokken te Oostende; nog hetzelfde jaar deed hij een tweede redding in dezelfde dokken. In 1904 was zulks het geval in Kales, hetzelfde jaar nog te Nieuwpoort. In 1907 worden twee baders, een man en een vrouw, door de stroom voor De Panne naar volle zee gesleept. Het gevaar is groot. Dies moet tot driemaal zijn poging hernieuwen om bij de vrouw te komen. Hij gelukte er slechts in na zich van alle klederen ontdaan te hebben, zodat hij haar in adamskostuum te pakken krijgt, met haar onderduikt omdat hij ook de man moest houden en haar bewusteloos slaat, waarna hij met zijn twee vrachten met de stroom langzaam het land bereikt voor het oog van honderden mensen. Het was niet het burgerskruis dat hem ergerde maar wel het feit dat hij, thuis gekomen van moeder Odile een uitbrander kreeg. Hij had immers zijn klederen in zee achtergelaten en als vader van familie geriskeerd te verdrinken, want nie-

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

*Deze maandelijke
rubriek is gebaseerd op
HVB van 1956.*

mand had het aangedurfd de redding te doen. Om geen verdere ruzie te hebben, ging hij zijn nood klagen bij familie want het kon er bij Dies niet in een mens te laten verdrinken voor een beetje ruzie thuis en hij verkoos het laatste. 't Zou toch overgaan.

Die ruzie met moeder Odile hielp immers niet want enkele tijd later deed hij weer van zich spreken en al vertelde hij zelf niet wanneer hij thuis kwam, toch deed hij zijn zin. In 1910 liep voor De Panne een klein yacht met vier personen bemand, gevaar van schipbreuk, daar het afdreef. Dies redde de bemanning en bracht het yacht buiten gevaar.

In 1915 bracht hij eens te meer twee mannen op 't strand, die door de stroom misleid, aan 't verdrinken waren.

En zo zouden we nog vele heldenfeiten van de eenvoudige Dies kunnen weergeven. Want 't zijn oude Pannenaars die dat wisten te vertellen. Van Dies zelf waren er nooit over zijn daden inlichtingen te bekomen. Hij vond dit alles gewoon.

Dat hij ondertussen als visser een welstellend burger werd, had hij te danken aan zijn hard werken, aan zijn vooruitziende gedachten. Het wisselvallig rad der fortuin had hem begunstigd, maar hij heeft de

eenvoudige visser nooit verloochend. Hij is het zelf met hart en ziel gebleven, en zijn grootste genoegens was tussen de vissers te kunnen spreken van vroeger, want ook hij was het, die het eerste vissersvaartuig liet bouwen te Grevelingen, in Lowestoft er een donkey liet bouwen en met dit vaartuig naar Nieuwpoort kwam. Het maakte geweldig veel ophef. 't Was immers het eerste vaartuig dat door de Pannenaars als geen boot aanzien werd. En daarmee bleef Dies in zee met alle winden, bij alle weer; Zo'n schip kon niet vergaan.

Sprak hem niet van zijn reddingsdienst, want alle jaren had hij als bootsman met hen een smulpartijtje, door Dies bekostigd, en dat was voor hem de schoonste dag, want dan werd er niet verteld over <<zijn>> reddingen. Dat wilde hij niet omdat Odile niet alles mocht weten, maar dan vertelde men van de Pannenaars die met de Fransen naar Ysland en Terre Neuve zeilden, van Bella Stock, van schepen die

op het strand kwamen, van de wonderbare vangsten en storm, en hoe hij temidden onweer naar zee trok met als bemanning zijn twee zoons.

Men vertelt zelfs hoe ze te Oostende moesten komen schuilen, en hoe Dies reeds te De Panne was, toen zijn zoons hem nog te Oostende zochten.

Zijn beide zoons danken hem alles, want hij was een eenvoudig visser, moedig en ... doorbraaf. En als ze van vader vertellen, dan zeggen ze eenvoudig: <<Hij was een eenvoudig visser, wij danken hem alles. Hij heeft van ons gemaakt wat we zijn>>.

Dies Decrop heeft de visserij, en vooral De Panne voor goed verlaten. Hij heeft in gans zijn leven talrijke bewijzen gegeven van de hoogste burgerlijke deugden. Zijn verdiensten hebben we beknopt geschetst, vele van zijn heldenfeiten verzwegen, omdat hij ... ze zelf heeft verzwegen.

Désiré Decrop, of liever vader Dies, ontvangt langs deze weg de erkentelijkheid van gans De Panne, van al uw vrienden, want vijanden hadt ge niet, en van alle vissers zonder onderscheid. Gij zijt en blijft een voorbeeld voor het nageslacht.

P. Vandenberghe

De familie Decrop ;
De familie Velghe ;
De familie Debra ;
De familie Thery,
melden met diepe droefheid
het afsterven van

MIJNHEER

Désiré-Léopold DECROP

Weduwnaar van Mevrouw
Odile VELGHE

Overleden te Oostende op
15 januari 1956 in de
ouderdom van 86 jaar

De begrafenis heeft plaats gehad.

Volgens de wens van de afgestorvene zal de rouw niet gedragen worden.

Vrienden en kennissen die per vergeetelheid geen rouwbericht ontvingen, worden verzocht dit bericht als dusdanig te willen aanzien.

Villa Bon Pic, Zeedijk, 106,
Oostende. 4815N

0.322 te water - Zaterdag 21 januari werd de trawler 0.322 René Goe-man te water gelaten op de werf Beliard-Crighton in Oostende. Het schip werd gebouwd voor de Sociéte Pêche Maritime du Congo NV uit Brussel voor de visserij op de Congostroom.

0.15 in de vaart - Donderdag 19 januari werd de 0.15 Neptune gedoopt in de Zeebrugse vissershaven. Het nieuwe houten vaartuig van 16,59 m. werd gebouwd op de scheepswerf Frans Borrey in Oostende voor reder Albert Major.

boekbesprekingen



frank neyts

Verkeersregels op zee

Met "Verkeersregels op zee", van Klaas van Dokkum, verscheen onlangs bij Dokmar Maritime Publishers BV in het Nederlandse Enkhuizen een buitengewoon interessant en bovendien nuttig boek. Het blijkt een absolute must voor iedereen die de zee op gaat, zij het nu beroepsmatig of tijdens de vrije tijd. De 'Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee', kort gezegd de 'verkeersregels op zee', dienen door elke gebruiker van de zee te worden toegepast. De regels zelf en zeker de toepassing ervan moeten voor iedereen eensluidend zijn, ongeacht iemands opleiding en ongeacht of men zich bevindt op een surfplank of een supertanker. Door het gebruik in dit boek van vele foto's en 3D-afbeeldingen wordt de betekenis van de navigatielichten op verschillende typen schepen direct duidelijk. In snel tempo kan men zich alle uitwijkregels eigen maken, daarbij geholpen door een bovenaanzicht en een blik vanaf de brug van de betrokken schepen. Het boek is zeer bruikbaar voor zelfstudie op alle niveaus van de relevante beroepsopleidingen. Ook voor de pleziervaart is het een uitermate geschikt hulpmiddel.

"Verkeersregels op zee" (ISBN 90-806330-5-4) werd op A4-formaat met harde kaft uitgegeven, telt 190 pagina's en kost 29,90 euro. Aankopen kan bij de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Dokmar Maritime Publishers BV, PO Box 360, NL-1600 AJ Enkhuizen, Nederland. Tel +31.228.321343, Fax +31.228.326707, e-mail: info@dokmar.com.

Vliegveld in zee

De naam 'Karle Doorman' is voor altijd verbonden aan de vliegekampschepen van de Koninklijke Marine, waarbij vooral het tweede vliegekampschip met deze naam bekendheid verkreeg. Van 1948 tot 1968 vormde dit schip de kern van de Nederlandse vloot. Met een lengte van meer dan twee voetbalvelden en een meer dan 1.500 koppen tellende bemanning was het het grootste schip van de Nederlandse oorlogsvloot. Een schip dat ook tegenwoordig nog steeds

velen tot de verbeelding spreekt. Kunstenaar, oud-marineman en auteur Bert Brand maakte van dit gegeven een schitterend boek. Brand verhaalt over Hr. Ms. Karel Doorman en het vliegebied. De dynamiek van een vliegekampschip en zijn historie. Het boek is vooral bijzonder vanwege de vele gedetailleerde illustraties van de auteur.

"Hr. Ms. Karel Doorman" (ISBN 90.8616.001.8) werd als softback uitgegeven. Het boek telt 127 pagina's, en kost 27,50 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever, Lanasta, Slenerbrink 206, 7812 HJ Emmen (NL). Tel./Fax : +31.591.618747, E-mail: info@lanasta.nl.

In België wordt het verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/78.87.00. Fax 053/78.26.91. E-mail: info@agorabooks.com.

Zeilende Schaalmodellen

Bij Lanasta verscheen kortgeleden het buitengewoon nuttige en interessante boek "Ontwerp en Bouw van Zeilende Schaalmodellen". De auteur, ir. N. Theo van Harpen, was een een getalenteerde ontwerper en bouwer van zeilende schaalmodellen, voornamelijk enkelmast jachten. Vanaf december 1998 was hij tevens voorzitter van de Stichting MiniSAIL Nederland en in die periode ontstond het plan voor het schrijven van een boek met als titel: "Ontwerp en Bouw van Zeilende Schaalmodellen". De achterliggende doelstelling was informatie bijeen te brengen en op logische wijze te rangschikken zodat het zowel de beginnende als de gevorderde scheepsmodelbouwer een leidraad zou bieden bij de bouw van zeilende schaalmodellen. De titel is misschien wel ietwat misleidend. Het is een boek geworden waarin voor iedere scheepsmodelbouwer van varende schaalmodellen heel wat belangrijke basiskennis is verzameld. Een echte aanrader voor al wie zich met varende scheepsmodellen inlaat.

"Ontwerp en Bouw van Zeilende Schaalmodellen" (ISBN 90-807822-0-3) werd als softback uitgegeven. Het boek telt 190 pagina's, en kost 27,50 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever, Lanasta, Slenerbrink 206, 7812 HJ Emmen (NL). Tel./Fax : +31.591.618747, E-mail: info@lanasta.nl.

In België wordt het verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/78.87.00. Fax 053/78.26.91. E-mail: info@agorabooks.com.

Van Pantserboot tot kanonneerboot

Bij de Nederlandse Uitgeverij Aprilis verscheen kortgeleden een buitengewoon interessant boekje onder de titel "Van Pantserboot tot kanonneerboot.

De Brinio-klasse". Het boekje werd samengesteld door Huub Ummels.

Op 7 maart 1911 werd de opdracht verstrekt tot de bouw van een drietal pantserboten voor de Koninklijke Nederlandse Marine. Ze waren primair bestemd voor de verdediging van de zee-gaten langs de Nederlandse kust. In 1935 werden deze pantserboten, bekend geworden onder de namen 'Brinio', 'Gruno' en 'Friso', geclassificeerd als kanonneerboten. In die hoedanigheid zijn de schepen betrokken geweest bij de strijd in de meidagen van 1940. Nauwelijks 500 ton groot, beschikten deze schepen over een aanzienlijke vuurkracht. Niet alleen de techniek, maar ook het boordleven en de strijd tegen de Duitse invaller krijgen in dit boek alle aandacht.

"Van Pantserboot tot kanonneerboot. De Brinio-klasse" (ISBN 90-5994-091-1) telt 84 pagina's en kost 19,50 euro. Aankopen kan 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@agorabooks.com.

Onderzeeboten

Bij Ars Scribendi in het Nederlandse Etten-Leur verscheen onder de titel "Onderzeeboten" een verhelderend jeugdboek over duikboten. Kevin Doyle tekende voor de tekst van dit boekje. Onderzeeboten houden zich diep onder het oppervlak van zeeën en oceanen schuil, klaar om ogenblikkelijk operationeel te worden. Aangedreven door kernenergie, kunnen ze jarenlang varen zonder bijtanken. Onderzeeboten zijn, bewapend met raketten en torpedo's, het beste verdedigingswapen van een marine. In dit boek een overzicht van deze onderwaterwapens, van de dodelijke Duitse U-boten uit de Eerste Wereldoorlog tot de moderne hightech 'hunter-killers'.

"Onderzeeboten" (ISBN 90-5495-824-3) werd keurig uitgegeven met een harde kaft en telt 48 pagina's. Bovendien werd het boekje uitgebreid geïllustreerd met talrijke foto's en diagrammen. Aankopen kan via de boekhandel. Het kost 13,50 euro. Aankopen kan 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@agorabooks.com.



Het
eerstvolgende
HVB
in uw bus op
vrijdag 3
februari

De Belgische visserijvloot (13)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

Z.75 Zeldenrust

(ex-N.75 Sarvy)

Lengte: 23,75 m. (oorspronkelijk

19,35 m., verlengd in 1988)

Breedte: 6,28 m.

Tonnage: 89 bt

Bouwjaar: 1986

Werk: West-Vlaamse

Scheepswerven, Oostkamp

(casco) en De Graeve, Zeebrugge

Motor: Cummins (1997)

Vermogen: 218 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

PVBA Cardijn, 8450 Nieuwpoort

(1986)

BVBA Cardijn, 8450 Nieuwpoort

(1991)

BVBA Op Hoop van Zegen, 8377

Nieuwmunster (2004)



COPYRIGHT gwo

Z.76 Zeejager

Lengte: 34,90 m.

Breedte: 8,49 m

Tonnage: 273 bt

Bouwjaar: 1985

Werk: West-Vlaamse

Scheepswerven, Oostkamp

(casco) en De Graeve, Zeebrugge

Motor: ABC (1995)

Vermogen: 883 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

PVBA Romeo, 8390 Knokke-Heist

(1985)

BVBA Romeo, 8390 Knokke-Heist

(1987)

BVBA Rederij Zeejager, 8301

Knokke-Heist (1993)



COPYRIGHT gw

Z.78 Vertrouwen

Lengte: 34,90 m

Breedte: 8,49 m

Tonnage: 274 bt

Bouwjaar: 1984

Werk: De Graeve, Zeebrugge

Motor: Stork (1984)

Vermogen: 905 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar

Vantorre-Dobbelaere PVBA, 8380

Zeebrugge (1984)

BVBA Vantorre-Dobbelaere, 8380

Zeebrugge (1989)

NV Vertrouwen, 8380 Zeebrugge

(1993)



COPYRIGHT gw

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

Parijs' zwembad drijft op Oostendse vlotters

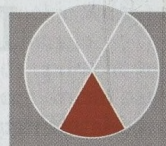


In mei kunnen de Parijzenaars terecht in het drijvende zwembadcomplex van 4.000 ton in de Seine waarvoor het Oostendse scheepsbouwbedrijf IdP de vlotters leverde. Het complex nabij de Pont de Bercy kost 15,5 miljoen euro. Het bevat niet enkel een zwembad met openschuivend dak, maar ook een fitnesscentrum, sauna, cafetaria en zonneterras. De afwerking zit in de laatste fase. Het complex is 90 meter lang en kan 500 bezoekers ontvangen. Het complex is volledig demonteerbaar om onderhoudswerken mogelijk te maken. IdP is het enige Belgische bedrijf dat deeluitmaakt van het consortium dat het drijvend zwembad in opdracht van de stad Parijs realiseert.



ETAMO

Member of Maintenance Partners N.V.



MAINTENANCE PARTNERS

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

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



ABB Marine & Turbocharging

Uw adres voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers

U kunt ons 24 uur per dag, 365 dagen

per jaar bereiken voor onderhoud,

reparatie en verkoop van originele

ABB-onderdelen.

Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe

of gereviseerde onderdelen.

Telefoonnummers:

- Service: 03 - 5443033

- Onderdelen: 03 - 5443025

- 24-uurs dienst: 03 - 5443030

Fax: 03 - 5443020

E-mail: turbo@be.abb.com

ABB Turbocharging

Luiithagen Haven 2 / Unit H, 2030 Antwerpen

www.abb.be

