



boomkorvaartuigen aan rand afgrond  
naar één vismijn, maar wáár...  
het einde van de vindictive



*De O 88 John in de thuishaven. Het vaartuig (bouwjaar 1918, met stoommachine van 60 pk) werd uitgereed door de Pêcheries à Vapeur. (Uit '75 jaar onderzoeksraad voor de zeevaart', 2002.)*

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, matrozen, 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.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

Oostende ziet fusie met Zeebrugse Visveiling wel zitten

# “Eén vismijn volstaat”

DE HALFJAARCIJFERS VAN de Oostendse vismijn sterkt de AGVO-top Miroir-Pollet in zijn ambities. *“Het gaat er niet om de grootste te zijn, maar om te overleven. Wij ambiëren om als enige rendabele vismijn over te eind te blijven. De resultaten van de komende twee jaar zullen doorslaggevend zijn.”*

DE UITSPRAKEN KOMEN van voorzitter Yves Miroir en afgevaardigde bestuurder Freddy Pollet tijdens een persbabbel. Op jaarbasis verwacht de Oostendse vismijn een omzetstijging van 7,5 miljoen euro ten opzichte van vorig jaar. *“We zijn op de goede weg”,* zegt Miroir die het resultaat van de eerste zes maanden bekend maakte en zegt dat de groei uit Nederland gehaald werd, hoofdzakelijk door het aantrekken van zeven vaartuigen uit Breskens. Met een groei van 3,6 miljoen euro is de helft van de weg naar de doelstelling reeds afgelegd geloven de vismijntenen.

*“Behalve juni was iedere maand al beter dan vorig jaar. We rekenen er op dat de trend zich doorzet. De toegenomen aanvoer van buitenlandse vaartuigen, nu al goed voor 7 tot 8 procent van de aanvoer, ondersteunt deze trend”,* zegt Miroir. Hij stelt tevens vast dat steeds meer vis per koeltransport of via de luchthaven in Oostende belandt. Slechts 40 procent van het aanvoergewicht wordt nog daadwerkelijk per visersvaartuig aangeland. *“De aanvoer in Oostende was vorig jaar afkomstig van 80 vaartuigen. De totale omzet van de vismijn bedroeg toen bijna 38 miljoen euro. Dit jaar is ons streefcijfer 44 miljoen euro. Dat houdt onvermijdelijk in dat de omzet in Zeebrugge onder de 50 miljoen*

*euro zal dalen en dat is onvolgende om echt rendabel te zijn.”*

## Blokverkoop

De grotere aanvoer laat ook een andere werkwijze toe. Het is van oudsher gebruikelijk dat de vis per schip wordt gesorteerd en

## “Al wat tussen 1980 en 2000 in de vismijn gebeurde was een historische vergissing” (Yves Miroir)

geveild. *“Dat is een tijdrovende bezigheid. Daarom zou het beter zijn dat de verkoop per soort gebeurt”,* denkt Freddy Pollet. *“Dat kon vroeger niet omdat de kritische massa niet aanwezig was om blokverkoop te organiseren.*

*Blokverkoop in het buitenland bewijst dat de veiling sneller verloopt en prijsverhogend werkt. Het laat de grote (Nederlandse) kopers toe sneller te handelen en hun aankopen onmiddellijk op transport te zetten waardoor ze dezelfde dag nog kunnen verwerkt worden. Nu kopen ze een partij tong of schol van het ene schip en moeten dan wachten tot de platvis van het volgende vaartuig op het scherm verschijnt. Bij blokverkoop kunnen ze in één beweging het gewenste aantal kisten kopen. Als er een tekort dreigt zullen de andere kopers wel hoger moeten bieden om aan hun gerief te geraken. In het huidige systeem weet iedere koper hoeveel tong of schol nog moet geveild worden en kan hij speculeren op een dalende markt. Het probleem is dat de reders niet overtuigd zijn van de voordelen van blokverkoop. Daarom plannen we een voorlich-*



Miroir en Pollet willen van hun vismijn de grootste maken.

# COLOFON

# HVB 73

## HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine  
van de zee**

MEDEWERKERS: Robert Coelus,  
Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De  
Zetduivel, Philippe Godfroid, L.A. In-  
gelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing  
(†), Willem Lanzsweert, L.K. Merate,  
Edmond Volk, Guido Walters (redactie;  
te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of  
GSM 0496-266 873.).

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

VZW Liefkemores.  
Redactie, publiciteit en  
alle correspondentie:

HVB,  
Brusselstraat 12,  
8450 Bredene

Pas op: geen fax meer!  
E-mail:

het.visserijblad@telenet.be  
ISSN: 0776-6912

Omslagfoto Guido Walters

Losse nummers: **2,50 euro**  
Abonnementen!

\* Jaarabonnement België (12 opeenvol-  
gende nummers startend vanaf de beta-  
ling) door overschrijving van 29,75  
euro op rekening  
384-0596581-18 van  
Het Visserijblad,  
met vermelding abo HVB.

\* Jaarabonnement Nederland (12 op-  
eenvolgende nummers startend vanaf  
de betaling) door storting van 51,29  
euro op nummer 64.14.29.592 t.n.v.  
vzw Liefkemores [Fortis Bank Neder-  
land, Lange Wolstraat 10-12 te 4524  
CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Laat u niet  
(vis)kisten  
Neem een  
abonnement

*tingscampagne om blokvorming te  
promoten.”*

Vismijnmanager Pollet gaat er  
vanuit dat de aanvoer in  
Oostende in de toekomst alleen  
maar zal toenemen en dat  
Oostende voor de vishandel *the  
place to be* wordt. Deze redenering  
houdt in dat bij een krimpende  
vloot steeds minder vis in andere  
vismijnen terecht zal komen.  
Pollet twijfelt er niet aan dat de  
Oostendse vismijn in de toekomst  
een toonaangevende rol zal ver-  
vullen.

*“Oostende heeft de jongste jaren  
een serieuze inhaalbeweging  
gedaan en Zeebrugge bijgehaald.  
Op basis van de resultaten zullen  
de komende jaren economische  
beslissingen genomen worden.  
Dan zal blijken dat er slechts  
plaats is voor één vismijn.”*

Het is duidelijk dat daarmee  
Oostende wordt bedoeld.

*“Een vijandelijke overname van de  
ZV is geen oplossing, maar een  
fusie behoort tot de mogelijkheden,  
tenminste als de twee partijen het  
kunnen eens worden. Eens zover is  
het een kwestie van taakverdeling.  
Oostende kan zich dan verder toe-  
leggen op de aanvoer en verkoop  
van verse vis. Zeebrugge heeft door  
de aanwezigheid van een contai-  
nerhaven mogelijkheden om zich  
te specialiseren in de diepvries- en  
groentendistributie”,* meent Pollet.

### Territoriumstrijd

Ook andere Oostendse autonome  
gemeentebedrijven hebben hun  
oog laten vallen op de resterende  
vrije ruimte op de Oosteroever,  
decennialang het territorium van  
de visserij. Zowel AG Haven  
Oostende als AG Stads-  
vernieuwing Oostende hebben  
reeds hun uitgesproken belang-  
stelling getoond voor bepaalde  
terreinen.

*“De drie autonome gemeentebedrij-  
ven zouden inderdaad wel eens  
elkaars grootste concurrenten kun-  
nen worden. Ze lopen allemaal  
met plannen rond om terreinen in  
te palmen en daar zijn we niet  
gelukkig mee omdat ze de toe-  
komstplannen van de vismijn in  
de weg staan. Zo zijn we helemaal  
niet gelukkig met de geplande her-  
aanleg de van de Vismijnlaan  
waarvoor de werken wellicht na  
de zomer van start gaan. Ik vraag  
mij af of de Oostendse politici wel  
achter hun vismijn staan”,* vraagt  
Miroir zich af. Volgens de plannen  
wordt de verbinding naar de vis-  
mijn gedeeltelijk omgevormd tot  
een containerparking. Het verkeer  
naar de vismijn zal dan via de  
Haringstraat verlopen. Dat ziet  
het vismijnbestuur niet zitten  
omdat het de plannen voor de  
bouw van een nieuwe vismijn  
hypothekeert. (gw)

### ZV-reactie:

**“Oostende moet ons geen strategie dicteren”**

DE ZV-DIRECTIE REAGEERDE onmid-  
dellijk met een persbericht op de  
berichtgeving over het fusievoor-  
stel van de kopstukken van AG  
Vismijn Oostende. De Zeebrugse  
Visveiling zegt dat ze met enige  
verwondering kennis heeft geno-  
men van diverse artikels in de  
media en beweert dat er naast  
foutieve cijfers ook een verkeerd  
beeld over de toekomst van de ZV  
wordt gegeven.

De ZV spreekt bewering: *“De groei  
van Oostende betekent concreet  
dat Zeebrugge onder de economi-  
sche leefbare grens komt”* met  
klem tegen.

*“De Zeebrugse Visveiling behaalde  
de laatste jaren steeds een positief*

*resultaat. Ook de ZV-balans van  
werkjaar 2005 (neergelegd op 12  
juli 2006, de dag dat het persbe-  
richt werd verspreid) toont een  
positief beeld van Vlaanderens  
grootste visveiling”,* zegt de ZV-  
directie. *“Kan Oostende dezelfde  
gunstige resultaten voorleggen?  
Spijtig genoeg kan enkel hun  
balans van 2004 worden bekeken,  
want de Oostendse resultaten van  
2005 zijn nog niet gekend.”*

*“Waarom spreekt de visveiling van  
Oostende enkel over omzet en niet  
over de torenhoge financiële verlie-  
zen (zie balans 2004)? Hoe renda-  
bel is de massale import van bui-  
tenlandse vis in Oostende? Wat is  
de impact van de diverse leningen*

aan rederijen en visverwerkende bedrijven op de Oostendse resultaten”, luiden de vragen die de ZV naar voor schuift.

De media schrijven ook dat “Zeebrugge zal dalen tot een omzet van 30 miljoen euro. Dat zal gevolgen hebben voor de toekomst van Zeebrugge.” In haar reactie zegt de ZV dat de vennootschap in 2005 een visomzet van 48.722.000 euro behaalde. Tijdens de eerste zes maanden van 2006 werd een visomzet van 23.700.000 euro gerealiseerd. Voor het volledig jaar 2006 verwacht de ZV een visomzet van 50 miljoen euro. “Op basis van deze omzetcijfers blijft de Zeebrugse Visveiling dus onmiskenbaar de grootste visveiling in Vlaanderen”, zegt het persbericht.

Het persbericht citeert verder: “...verse vis in Oostende gemijnd wordt en Zeebrugge zich kan specialiseren in diepvries en groenten”, ook een uitspraak die kwaad bloed zet bij de ZV.

“Het verrast ons dat de visveiling van Oostende oplossingen klaar heeft voor onze toekomst. Nochtans lazen wij in eerdere krantenberichten dat zij zich zelf gingen toelagen op de veiling van vers fruit en groenten. Is hun strategie inmiddels gewijzigd?”, vraag de ZV-directie zich af.

“Laat het echt duidelijk zijn: de raad van bestuur, de directie en het personeel van de Zeebrugse Visveiling NV staan pal achter de reders en wensen, samen met de 90 bedrijven van het EFC-cluster, de strategie die 20 jaar geleden werd gekozen, aan te houden. Het is totaal onverantwoord dat de

visveiling van Oostende als overheidsbedrijf de strategie van een privé-bedrijf dicteert.”

Het persbericht besluit: “Samen met de visserijsector van de Oostkust hoopt de Zeebrugse

Visveiling NV bij deze de niet aflatende geruchtenstroom vanuit Oostende voor eens en altijd te weerleggen, en hoopt tevens dat in de toekomst correcte informatie zal verspreid worden. De sector heeft het zo al moeilijk genoeg.” (gw)

## Oostendse vismijn betreedt nieuwe paden

### Kingcrab moet geld voor nieuwbouw opleveren

De plannen voor de bouw van een nieuwe vismijn te Oostende zijn bekend. Voor het project is 12,5 miljoen euro nodig, geld waarover AGVO niet beschikt.

“We moeten op een of andere manier 8 à 9 miljoen kunnen verdienen. Daarom nemen we een aantal buitenlandse initiatieven waarin we potentieel zien. Een ervan is het project om kingcrab op de markt te brengen. De onderhandeling met Noorwegen zitten in reeds in een vergevorderd stadium. We hebben al een proeflicentie om 7.000 krabben op te vissen. Als we er in slagen om levende kingcrab in Azië te verkopen zit daar behoorlijk wat winst in”, beweert Miroir.

Kingcrab (koningskrab, Paralithodes camtschaticus), is een reuzenkrab van om en bij de twee meter



koningskrab

en meer dan tien kilogram zwaar. De krabben zijn zeer talrijk aanwezig in de noordelijke wateren. De stock in de Barendtszee wordt geraamd op 15 miljoen stuks. Door gebrek aan natuurlijke vijanden zijn ze met honderdduizenden opgerukt naar Noorse wateren waar ze amper worden opgevisst. Het vlees in de scharen heeft een hoge marktwaarde.

### AGVO koopt Noors schip en fabriek

AGVO (de vismijn te Oostende) wordt mede-eigenaar (49 %) van de Noorse ijsbreker en gewezen zeehondenjager “Kvitblorn” voor een bedrag van 285.000 euro. Het schip moet nog verbouwd worden om levende koningskrabben aan boord te kunnen houden. De verbouwingskosten worden geraamd op 190.000 euro. Daarnaast zullen overeenkomsten afgesloten worden met enkele Noorse vissers die eveneens reuzenkrabben willen aanvoeren

Het Oostendse vismijnbedrijf heeft ook een optie genomen op een instapklare verwerkingsfabriek in de buurt van Tromsø. Als

## SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

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

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



de koop doorgaat vergt dit een investering van 350.000 euro.

## Interesse voor tongkwekerij

Het Oostendse vismijnbedrijf AGVO volgt met belangstelling de ontwikkelingen van dossier rond de oprichting van een tongkwekerij die in een van onze vorige nummers werd aangekondigd. Het is mogelijk dat de AGVO toetreedt als stille vennoot. Momenteel is nog geen locatie bekend voor de oprichting van het Oostendse aquacultuurbedrijf met een jaarproductie van 150 tot 600 ton tong en waarvoor het Instituut voor Landbouwkundigen en Visserij Onderzoek (ILVO) van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap het voorbereidend

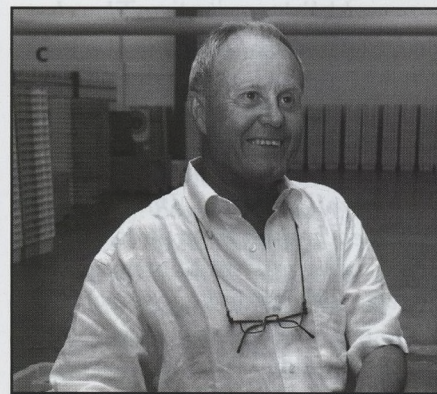
wetenschappelijk onderzoek verrichtte. De kosten voor de installatie worden geraamd op twee tot drie miljoen euro.

## Herwaardering van Ostend First Quality

AG Vismijn Oostende heeft het label "Ostend First Quality" (OFQ) niet opgeborgen. Freddy Pollet gaat het initiatief reactiveren. *"Het label werkte niet omdat we de reders een meerprijs garandeerden op basis van de gemiddelde prijs van hun vangst. Dat werkte blijkbaar niet stimulerend genoeg. We bekijken nu de mogelijkheid om een extra percentage te geven op hun hoogste prijs. Daardoor wordt het interessanter om de OFQ-vis, de zogenaamde tong en schol van de laatste trek, apart aan te bieden."*

## Aqualife-docking station even weg

Het docking station van Aqualife en Maersk naast de vismijn, een container met opslagtanks voor Deense mosselen, schaal- en



*Freddy Pollet leidt de Oostendse vismijn naar spectaculaire hoogten. Een reus op lemen voeten, zeggen ze in Zeebrugge.*

schelpdieren, is al enige tijd uit beeld verdwenen. Het ging om een proefproject van zes maanden waarvan de primeur naar Oostende ging, maar zo lang bleef de koelinstallatie echter niet staan. De in maart ingehuldigde installatie vertoonde enkele technische mankementen en keerde terug naar de fabrikant voor herstelling van de fouten. Volgens Exploitatie Vismijn Oostende (EVO) komt de installatie terug.

# VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport  
Scheepstransport  
Spoortransport  
Luchttransport



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

# YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

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

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

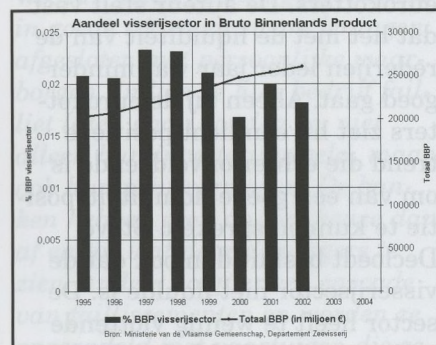
Opbrengsten te laag, kosten te hoog

# Visserijsector niet rendabel

STEVE DECLOEDT, 23 jaar geleden geboren in Oostende en nu woonachtig in Diksmuide, heeft zijn mastergraad (licentie) in de handelswetenschappen aan de Vlaamse Economische Hogeschool (VLEKHO business school) in Brussel behaald met een thesis

over *“De economische haalbaarheid van de Belgische visserijsector”*. Vooral het hoofdstuk over de financiële analyse legt de pijnpunten van de aanvoersector bloot. De student komt tot de conclusie dat de sector niet rendabel is. *“In de laatste 5 jaar (2001-2004) kleuren de netto rendabiliteitscijfers rood”*, zegt de jonge econoom in zijn besluit. *“Niet alleen de rendabiliteit, maar ook de liquiditeit en de solvabiliteit zien er over het algemeen niet goed uit. Er zijn dus op korte termijn problemen op te lossen”*, stelt hij in zijn algemeen besluit.

Eddy Tessens van de Dienst Zeevisserij. Zijn eindwerk, waarmee hij goede punten scoorde, is opgedeeld in vijf hoofdstukken. Het eerste deel schetst de evolutie van de Belgische visserij sinds 1950 en het belang van de Belgische visserij voor de economie. In dit hoofdstuk treffen we een tabel aan die we niet eerder onder ogen kregen. De gegevens zijn afkomstig van een intern document van het departement Zeevisserij en toont het bescheiden aandeel van de visserijsector in het bruto binnenlands product (BBP):



Terwijl het BBP jaar na jaar in stijgende lijn gaat volgt het (bescheiden) aandeel van de visserij deze trend niet. In 2002 lag het aandeel van de visserij 12,5 procent lager dan in 1995.

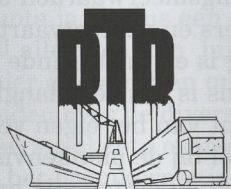
Het tweede hoofdstuk brengt alle instanties in beeld die bij de sector betrokken zijn. Hoofdstuk drie handelt over het visserijbeleid en de Europese regelgeving. De financiële analyse van de sector in hoofdstuk vier is ongetwijfeld het meest relevante deel van zijn werkstuk dat afsluit met de enkele aanbevelingen voor de toekomst.

## Liquiditeit

Op basis van balansen en resultaatrekeningen van de vennootschappen heeft de student handelswetenschappen zowat 80 procent van de sector in kaart kunnen brengen. Eenmanszaken vallen buiten zijn onderzoek. Het zwaartepunt van de analyse ligt bij de boomkorvaartuigen en de

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 Peurquaetstraat 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

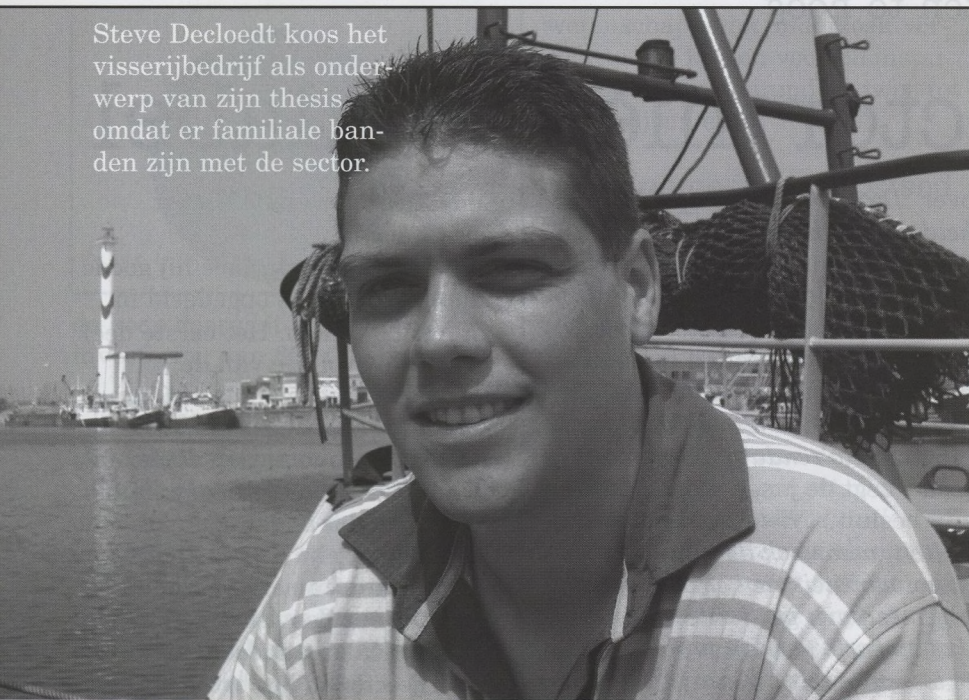
E-mail: btbzee@pi.be

STEVE DECLOEDT KOOS het visserijbedrijf als onderwerp omdat er familiale banden zijn met de sector. Zijn overgrootvader Désiré Bruyneel (echtgenoot van Maria Schroyen) was visser-motorist en woonde op de Oostendse Vuurtorenwijk. Op 57-jarige leeftijd verloor hij het leven bij het vergaan van de O.186 Erna in november 1965, (vermoedelijk) nabij Land's End. Diens zoon Jozef Bruyneel, broer van Steves grootmoeder die op de Opex woonde, werkte eveneens als visser. Hij was een van de drie overlevenden van de schipbreuk met de O.65 Willy Jeanine in 1953 nabij Texel en is enkele jaren geleden overleden.

Om die redenen voelt de ex-student (in september gaat hij aan de slag bij een internationaal consultancybedrijf) zich nauw verbonden met de visserijsector waarvan de problematiek regelmatig in de actualiteit staat. Voor zijn thesis ging op onderzoek naar de omvang van de problematiek waarmee de visserij te kampen heeft en vroeg zich af of daar oplossingen voor bestaan. De centrale vraag die hij zich stelde is of de Belgische visserijsector nog rendabel is.

Als promotor koos Steve Decloedt prof. Herman Van Rompuy (gewezen Minister van begroting) en als co-promotor deed hij beroep op Ir.

Steve Decloedt koos het visserijbedrijf als onderwerp van zijn thesis omdat er familiale banden zijn met de sector.



eurokotters. De auteur stelt vast dat het met de liquiditeit van de rederijen ieder jaar wat minder goed gaat. Alleen bij de eurokotters ziet hij een licht positieve trend die echter onvoldoende is om van een goede liquiditeitspositie te kunnen spreken. Steve Decloedt besluit dan ook dat de visserijsector niet liquide is. De sector heeft te weinig vlottende activa om de schulden op korte termijn af te lossen, waardoor het nettobedrijfskapitaal negatief is. Hij stelt ook vast dat het aantal dagen leverancierskrediet zo hoog ligt omdat de rederijen hun leveranciers soms niet op tijd kunnen betalen.

### Solvabiliteit

De analyse toont ook aan dat de schuldgraad, vooral bij de boomkorvaartuigen en de eurokotters, zeer hoog ligt. De kustvissers, staande netten-vissers en de plankenvisserij staan er iets beter voor. Toch kunnen we niet zeggen dat ze solvabel zijn, schrijft de auteur die in de hoge schuldgraad (en lage financiële onafhankelijkheid) een hoog financieel risico ziet voor de schuldeisers. Hij wijst ook op het gevaar van minderwaarden. Hij gaat er vanuit dat alles wat op de actiefzijde staat aan boekwaarde kan verkocht worden, maar bij faillissement is dat meestal niet het geval. Daarnaast stelt hij vast dat de

boekwaarde soms afwijkt van de werkelijk waarde. Kenmerkend voor de visserij is dan weer dat de resultaten jaarlijks sterk kunnen verschillen omdat er nu eenmaal goede en slechte vangstjaren zijn. Hierdoor zijn de liquiditeiten van de ondernemingen ook variabel. Een constante financieringskost gekoppeld aan een variabele liquiditeit creëert bijgevolg een financieel risico dat toeneemt naarmate de schuldgraad hoger ligt. Er worden ook vaak *herwaarderingsmeerwaarden* geboekt. Dit wordt doorgaans gezien als een middel om de balans te verfraaien. Herwaarderingsmeerwaarden moeten ook afgeschreven worden en dat knaagt aan de winst. De auteur stelt vast dat de post herwaarderingsmeerwaarden bij de eurokotters en de kustvaartuigen zeer hoog is en in stijgende lijn gaat. Soms is het de belangrijkste component van het eigen vermogen. Enkel bij de plankenvissers en de staande netten zijn er geen herwaarderingsmeerwaarden geboekt. Deze (kleine) segmenten zijn dan ook de meest solvabele van de vloot. Ook met de graad van zelffinanciering zit het niet goed. Uit zijn onderzoek blijkt dat het merendeel van de rederijen niet tot autofinanciering in staat zijn. Dit komt omdat de overgedragen verliezen vaak groter zijn dan de reserves. In zijn besluit zegt de auteur dat hij in alle ratio's een slechte solva-

# GARDEC

**VJ n.v.** Tel. 050 54 45 41  
Fax 050 54 58 37

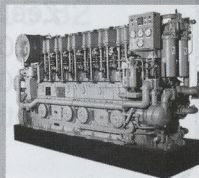
Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouwschepen  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaafwerk  
Inox- en aluminiumconstructie  
Verhuur telescopische kranen

**SDS n.v.** Tel. 050 54 51 78  
Fax 050 55 03 67

Leveren, plaatsen en herstelling van:  
alle dieselmotoren  
keerkoppelingen, pompen, compressoren e.a.  
**DROOGDOK**  
Schroeven en schroefassen  
Las- en leidingwerk



**Bureel - Werkplaatsen:**  
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge  
GSM 0477 / 41 20 93  
24 u / 24 u.



biliteit voor het grootste gedeelte van de sector constateert. De trend 2000-2004 toont ook een achteruitgang van de solvabiliteit. Het meest opvallende is dat de middelgrote boomkorkotters in 2004 zware klappen kregen met een schuldgraad van meer dan 100 procent tot gevolg en een negatieve cashflow. Die situatie is problematisch voor de aflossing van het vreemd vermogen.

### Rendabiliteit

De brutoverkoopmarges in de visserij liggen aan de hoge kant. Hieruit mag men echter niet

besluiten dat de sector efficiënt werkt, meent Decloedt. Er is wel voldoende omzet om de variabele kosten (kaskosten zoals lonen, brandstof, materialen, diensten) te dekken. Na een forse daling in 2002 is de evolutie de laatste twee jaar zelfs positief. Het enige segment dat het moeilijker kreeg waren de middelgrote boomkorvaartuigen (221-661 kW) waar de trend dalend tot negatief is.

De visserij heeft echter ook grote investeringskosten. Bij beschouwing van de nettoverkoopmarges (die rekening houden met afschrijvingen en investeringen) komt

aan het licht dat de niet-kaskosten zwaar wegen op de verkoopmarge. De gemiddelden komen niet boven het nulpunt uit en dat is voor een stuk toe te schrijven aan de boeking van hoge herwaarderingskosten in sommige segmenten. Decloedt besluit dit hoofdstuk met de conclusie dat de sector, rekening houdend met alle opbrengsten en kosten, niet rendabel is.

### Toekomstperspectieven

Steve Decloedt stelt dan ook de cruciale vraag waarom een bedrijfssector met negatief kapitaal, abnormaal leverancierskrediet, hoge schuldgraad en lage solvabiliteit niet overgaat tot massale bedrijfsbeëindigingen. Hij legde die vraag voor aan reder Willy Versluys en kreeg volgend antwoord: *"Velen hebben geïnvesteerd in goede tijden en zware leningen afgesloten met persoonlijke waarborgen. Indien ze hun bedrijf failliet laten gaan zouden ze, niet alleen hun investeringsgeld, maar ook hun privevermogen. De banken hebben geen andere keuze dan af en toe wat door de vingers te zien, anders volgt er een cascade van faillissementen en worden ze opgezadeld met vaartuigen die ze nergens kunnen verkopen."*

Om uit de financiële problemen te geraken zijn een aantal maatregelen nodig. De realiteit is dat er zonder verandering nauwelijks hogere opbrengsten mogelijk zijn die de toegenomen kosten compenseren. Ook de prijsvorming heeft de reder niet in de hand. Een pasklare oplossing om de financiële situatie te saneren is er dus niet.

### Individuele en omwisselbare quota?

Beroep doen op individuele quota op vrijwillige basis is sinds begin dit jaar mogelijk. Slechts één reder heeft echter van die mogelijkheid gebruik gemaakt. Ondanks de jarenlange roep naar individuele quota is dit dus een slechte start. De reder in kwestie staat helemaal alleen en kan bij gebrek aan een tegenpartij op geen enkele manier quota ruilen om zijn visserij-inspanningen efficiënter te spreiden over de diverse visgronden.

Is een verplichte overschakeling op individuele quota wenselijk? Met het boomkornet is het onmogelijk om gericht op één vissoort te vissen. Er worden dan ook vissoorten gevangen waarvan de quota al uitgeput zijn en die eigenlijk niet aan boord mogen blijven. Deze vis moet dan terug in zee geworpen worden, maar heeft doorgaans geen overlevingskansen meer. De visser doet dat met tegenzin omdat de verleiding groot blijft om de vis via niet officiële kanalen te verkopen.

Steve Decloedt schrijft daarover: *"Het systeem van quota geeft bovendien een aansporing aan een individu om zelf zo vlug mogelijk, zoveel mogelijk vis te vangen. Een individu heeft er natuurlijk alle baat bij om zelf zoveel mogelijk van de quota op te vissen. Dit leidt tot de bouw van grotere schepen, met als gevolg overbevissing. In het laatste hoofdstuk van mijn thesis zien we dat grotere schepen een veel sterker negatief effect hebben op het milieu dan kleinere. De vissterfte stijgt, omdat deze boten meer schade toebrengen aan de zeebodden. Een oplossing zou een verplichte invoering van een systeem met individuele quota kunnen zijn, waarbij elke reder dan een individueel quotum zou krijgen. Deze quota zouden ook omwisselbaar moeten zijn met andere reders."*

# N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende -*

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

Zijn er mogelijkheden om efficiënter te werken en de kosten te reduceren? Dat kan door een brede toepassing van brandstofbesparende technieken, volledig benutten van de quota (en minder quota-ruilen), vissen op niet-gequoteerde soorten en gericht vissen.

Op vlootniveau moeten grote vaartuigen (kostelijk in exploitatie) geleidelijk vervangen worden door kleinere. De overheid zou kleinere vaartuigen een betere bescherming moeten bieden omdat ze ecologisch vissen. Betere behandelings technieken aan boord laten toe om de vangst in betere omstandigheden aan te voeren waardoor kwaliteit en prijs stijgen.

Decloedt ziet innovatie als een belangrijk factor voor de toekomst. Ontwikkelen van nieuwe vistechieken, onderzoek naar de relatie tussen de temperatuur van het zee water en de migratie van vissoorten, gebruik maken van biodiesel(motoren) enz.

Tot slot benadrukt de auteur dat een grotere samenwerking een goede zaak zou zijn voor de efficiëntie. Dat kan lagere kosten of stijgende opbrengsten opleveren. Een groepering van reders kan namelijk betere prijzen bedingen bij leveranciers dan een individu. Door samenwerking is het ook mogelijk om nichemarkten te creëren en zo de productie en de verkoop zelf te regelen. Dit kan leiden tot een betere opbrengst en stabielere prijzen. (gw)

## Samenvatting

### De economische haalbaarheid van de Belgische Visserijsector

SINDS 1950 is het aantal vaartuigen van de Belgische vloot gedaald van meer dan 450 naar nog geen 123 in 2004. Sindsdien is ook de jaarlijkse aanvoer met meer dan 50 % gedaald. Het ziet er na uit dat de visserij in een neerwaartse spiraal is terechtgekomen. Het doel van de masterproef is nagaan of de Belgische visserij nog rendabel is en wat de vooruitzichten zijn.

#### Het beleid

Om de problematiek omtrent de visserij in een ruimer kader te kunnen schetsen, moeten we eerst wat meer vertellen over het visserijbeleid. De regelgeving voor de visserijsector is vooral een Europese aangelegenheid, die streeft naar een duurzame visserij. Het doel is om overbevissing tegen te gaan en op termijn een evenwichtige balans te hebben tussen ecologie en economie. Daarom moet de visvangst verminderen, deze is nu immers te hoog en dus niet duurzaam. De belangrijkste maatregelen hiervoor zijn: het opleggen van maximale vangstquota, het beperken van het aantal visdagen en het stimuleren om vaartuigen uit de vloot te halen, door middel van slooppremies. Verder kan de Europese Commissie ook een herstelpunten invoeren of noodmaatregelen nemen, indien een vissoort bedreigd wordt. Daarnaast is het voortaan ook zeer moeilijk om een nieuw vaartuig in de vloot te brengen, door het opleggen van maximale referentieniveaus op het vlak van de capaciteit. Tenslotte geeft Europa ook subsidies aan de visserijsector, onder meer voor: het zoeken naar nieuwe afzetmarkten (als dit geen bedreiging is voor duurzame visserij), innovatie, omscholing van vissers naar een ander beroep, definitieve stopzetting van het beroep en bij tijdelijke stopzetting van de activiteiten in het kader van noodmaatregelen. Het Vlaamse beleid streeft ernaar om het hele jaar door te vissen, zodat de quota niet in de eerste maanden van het jaar reeds opgevoerd zijn. In 2006 introduceert de Vlaamse overheid een nieuwe structuur in het kader van het beter bestuurlijk beleid. Hierbij worden vooral de instanties hervormd, om zo transparanter te zijn en sneller

te kunnen reageren op de noden van het bedrijfsleven.

#### Faling van het quotasysteem

Het quotasysteem zoals het vandaag wordt toegepast is niet ideaal. Elk individu heeft er belang bij om zoveel mogelijk van die quota zelf op te vissen. Dit leidt tot grotere vaartuigen, die minder ecologisch zijn en dus meer schade toebrengen aan de zeebodem, met als gevolg een grotere vissterfte. Ook is dit systeem moeilijk toepasbaar in de gemengde visserij, in de netten komen namelijk verschillende soorten vis terecht. Een eventuele oplossing hiervoor is het verplicht invoeren van een individueel quotasysteem met de mogelijkheid dat vissers quota onderling kunnen ruilen.

#### Financiële analyse

De financiële analyse van de visserijsector is opgedeeld in de 6 belangrijkste segmenten, afhankelijk van de grootte van het vaartuigen en het motorvermogen. Van ongeveer 80 % van de vaartuigen waren er gegevens beschikbaar, die opgenomen zijn in het onderzoek. Verder is er ook een analyse voor de sector in zijn geheel. Uit het onderzoek kunnen we besluiten dat de sector niet liquide is, dit is vooral te zien aan de current ratio, die niet hoger komt dan de minimumnorm van 1 (gemiddeld 0,62). Door het liquiditeitsgebrek kunnen de vissers hun leveranciers moeilijk betalen, dit is vooral te zien aan het hoge aantal dagen leverancierskrediet (gemiddeld 260 dagen). Opmerkelijk is wel dat de plankvisserij een zeer zware klap kreeg in 2004 op vlak van de liquiditeit, een daling van ongeveer 85 %. Ook de solvabiliteit van de visserijondernemingen is niet goed. De gemiddelde schuldgraad is bijna 82 %, dit is veel te hoog als je weet dat de maximumnorm 67 % is. Door de opgestapelde verliezen daalt ook het eigen vermogen van de bedrijven, met als resultaat dat de ondernemingen geen interne financiering kunnen opbouwen, door het aanleggen van reserves. Over het algemeen hebben de bedrijven echter wel een positieve cashflow, maar deze is

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

niet voldoende om de schulden af te lossen. Met de gegeneerde cashflow zou het immers meer dan 11 jaar duren om alle schulden af te lossen. Bij de rendabiliteit zien we een groot verschil tussen de bruto en de netto ratio's. De bruto ratio's houden geen rekening met de vaste kosten, terwijl de netto ratio's dit wel doen. We kunnen hieruit besluiten dat er veel vaste kosten zijn, waaronder de afschrijvingen. Dit is deels te wijten aan de hoge investeringskost, maar ook aan de post herwaarderingen. Na onderzoek bleek dat de herwaarderingsmeerwaarden een belangrijke balanspost is, die bijgevolg ook afgeschreven moet worden. De gemiddelde netto rendabiliteit (na vaste kosten) van het totaal actief is negatief (-0,79 %) en de netto rendabiliteit van het eigen vermogen (Return on equity) ligt stukken lager met - 23,97 %. We besluiten dus dat de visserijsector niet rendabel is en dat de hoge afschrijvingskost de rendabiliteit nog meer onderdrukt. Niettegenstaande deze slechte financiële positie proberen de reders het hoofd boven water te houden, er is immers geen andere uitweg. In de eerste plaats hebben vele reders grote investeringen gedaan in "betere tijden", met persoonlijke waarborgen, zodat ze bij een faillissement niet alleen hun investeringsmiddelen verliezen, maar ook hun persoonlijk vermogen. Ten tweede is het voor hen ook moeilijk om een andere baan te zoeken, aangezien de meeste vissers geen andere opleiding hebben.

#### **Toekomstmogelijkheden**

Om deze problemen het hoofd te bieden, kunnen een aantal maatregelen genomen worden. Ten eerste moeten we nadenken over het gebruik van alternatieve vismethoden zoals de outrigger bordentrawl, twin rigging, rolsloffen, pulskor, het jigging systeem, fuiken en het gebruik van square rock hoppers. Vervolgens zou er naast de huidige vissoorten ook op andere vissoorten moeten gevestigd worden, zoals sprot, haringen, schelpen e.a. . Ten derde zou er meer samenwerking moeten komen tussen de reders onderling, dit kan leiden tot betere prijzen bij de leveranciers. Als vissers zich verenigen, kunnen ze ook zelf hun kopers zoeken en zo nieuwe producten en afzetmarkten creëren, die dan kan leiden tot hogere verkoopprijzen. Zo hebben een aantal reders nu een kwaliteitsproduct op de markt gebracht met

een eigen label "de Vlaamse grijze garnaal". Bovendien zouden op termijn de grote boomkorvaartuigen vervangen moeten worden door kleinere, die vissen met planken in plaats van met een boomkor. Deze schepen zijn ecologisch en verbruiken minder brandstof. Een andere optie voor duurzame visserij kan zijn om de broedplaatsen van vissen in bepaalde perioden te beschermen, om zo op termijn meer stock aan vis te hebben.

#### **De hoge brandstofkost**

De rendabiliteit van een visserijonderneming is sterk afhankelijk van de prijs van de brandstof. Zelfs een kleine stijging in de brandstofprijs kan een grote stijging in de kosten veroorzaken. Het verbruik van een vaartuig is immers zeer hoog, een groot boomkorvaartuig bijvoorbeeld verbruikt 4500 l. tot 5000 l. per 24 uur. Om het verbruik te laten dalen kan er gebruik gemaakt worden van bepaalde alternatieve vismethoden, die minder wrijving met de grond creëren en dus minder weerstand bieden. Ook passieve visserij kan hiervoor een oplossing bieden, zoals warrelnetten, hengelvisserij, fuiken, e.a. .

#### **Conclusies**

In het onderzoek hebben we vastgesteld dat de Belgische visserijsector niet meer rendabel is, maar er is meer. Zo verkeert de sector ook in een slechte liquiditeits- en solvabiliteitspositie. De redenen hiervoor zijn onder meer het strenge Europese beleid, die vooral gericht is op het behoud van de visbestanden, maar daarnaast ook de stijgende kosten, waarbij de brandstofkost de belangrijkste is. Voor een oplossing in de toekomst moet er vooral gewerkt worden rond alternatieve vismethoden en een betere samenwerking tussen de verschillende partijen in de sector. Tenslotte moet ook het quotasysteem grondig herbekeken worden.

Steve Decloedt 15 mei 2006

(\*) Samenvatting van de masterproef ingediend tot het behalen van de graad van Master in de handelswetenschappen.

Campus VLEKHO – Departement Handelswetenschappen van de Hogeschool voor Wetenschap en Kunst Academiejaar 2005-2006

Promotor : Prof. Van Rompuy H. Steve Decloedt, Pluimstraat 4, 8600 Diksmuide, 0478/93 14 58

## **Oppositie in Rederscentrale vangt bot**

In juli meldden we in HVB dat zesentertig reders een brief ondertekend hadden, waarin ze een herverkiezing van hun bestuur eisten. De Rederscentrale (RC) liet de opposanten inmiddels weten dat ze daarmee niet aan het nodige aantal kwamen. Weliswaar was het aantal ingediende handtekeningen voldoende, maar twintig van de ondertekenaars bleken ofwel geen lid meer te zijn van de RC of hadden hun handtekening inmiddels teruggetrokken. Volgens de initiatiefnemers wordt de actie bemoeilijkt doordat de RC weigert hun de ledenlijst te overhandigen. Een reder liet echter ook in een (anonome) brief weten dat zijn naam ten onrechte aan de lijst toegevoegd werd.

## **Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen**

JANUARI-AUGUSTUS 2006

#### **Adreswijziging:**

O.82 NAUTILUS, eig.: BVBA Saint-Antoine, H. Baelskaai 27, 8400 Oostende. Zeebrief: 24.06.06

#### **Verandering van eigenaar:**

Z.56 Pieter, eig.: BVBA Christoph, Fruithoflaan 124/14, 2600 Berchem Zeebrief: 13.06.06

#### **Uitbreiding visserijuitrusting:**

O.124 Fighter, eig.: BVBA Rederij De-zutter, Victor Demeyerelaan 14, 8670 Oostduinkerke:

Uitrusting: boomkor en planken

Zeebrief: 14.08.06

#### **Verhoging motorvermogen:**

Z.121 DEBORAH, eig.: BVBA Rederij Seabird, Magere Schorre 29, 8300 Knokke-Heist

Motorvermogen: 1.042 kW (voorheen 957 kW)

Zeebrief: 13.06.06

Z.483 JASMINE, eig.: NV Rederij Nathalie, Heistlaan 315, 8301 Knokke-Heist

Motorvermogen: 1.041 kW (voorheen 955 kW)

Zeebrief: 20.06.06

## **Purus stunt in Ronde van Frankrijk**

De promotors van het Vlaamse garnaal-label Purus hebben in de Ronde van Frankrijk een geslaagde promotiestunt gerealiseerd. De Vlaamse televisiekijkers konden in het drukbekeken programma *Vive le Vélo* zien hoe de huis-kok van de ploeg Davitamon-Lotto na een zware rit zijn renners verblijdde met het aanbieden van dagverse garnaal uit Vlaanderen. Reder Willy Verlsuys was ervoor helemaal tot in het diepe Frankrijk gereden. Zijn reactie: 'Iemand moet het doen hé.'

# **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

## Oostende volgt Zeebrugge met brandstoftoeslag van 2 procent

DE VOORBIJE WEKEN hebben vooral de Nederlandse kopers enkele keren met een boycot bedreigd als de Zeebrugse Visveiling de aangekondigde brandstoftoeslag van twee procent op de geveilde vis zou handhaven. Maar nu ook de Nederlandse visafslagen zich bij het Zeebrugse initiatief aansloten kon Oostende niet achterop blijven. Oostende voert de brandstoftoeslag in vanaf maandag 14 augustus. De Nederlandse afslagen kozen 17 augustus als startdatum.

Vanaf 7 juni mochten 25 Belgische vaartuigen die over een goedgekeurde vergunning beschikken het tongquotum van 375 ton beginnen opvissen in de Golf van Biscaje (Ices-gebied VIIa,b). Er was echter een zekere aarzeling merkbaar bij de reders omdat de brandstofkosten naar

het gebied hoog oplopen. Naar het Franse voorbeeld werkte de Zeebrugse Visveiling een toeslag uit van tien eurocent per kilogram verkochte tong. Het bedrag zou als brandstofcompensatie rechtstreeks doorgestort worden naar de betrokken rederijen. Voor de ZV is de Golfcampagne belangrijk omdat meer dan de helft van de vangsten in Zeebrugge belanden. Overleg met de kopers heeft uiteindelijk naar een compromis geleid waarbij de solidariteitsbijdrage op 2 procent werd vastgelegd en dit voor de duur van de Golfcampagne tot eind augustus. Vooral de Nederlandse kopers gingen tegen de regeling in het verzet. Ze dreigden met een boycot als de ZV vasthield aan de toeslag.

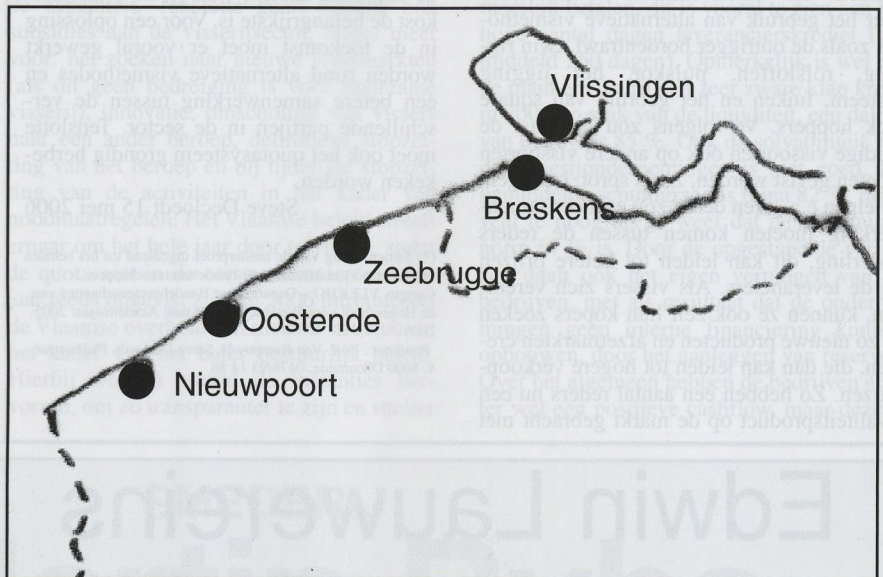
In Oostende hield men zich, tevergeefs overigens, klaar om extra

aanvoer te verwerken. Tot een echte kopersstaking is het nooit gekomen. De invoering van de solidariteitsheffing ter compensatie van de dure brandstof heeft ertoe geleid dat de ZV uiteindelijk meer aanvoer uit de Golf te verwerken kreeg omdat de aanvoerders in de toeslag een meeropbrengst zagen. Dat is in Nederlandse niet onopgemerkt gebleven. De Nederlandse Visfederatie lanceerde een oproep om de ZV te links te laten liggen. Vooral handelsbedrijven met contractverplichtingen reageerden heftig. De handelaars wijzen er op dat de ZV op die manier haar aanvoer wilde beschermen en de prijsverhogende ingreep in het goedkopere importvis aantrekkelijker maakt. Ondertussen is toch overleg gepleegd om de brandstoftoeslag

# Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

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



## ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS  
tel: (+31) 117 3 81 634,  
fax: (+31) 117 382 303

VLISSINGEN  
TEL: (+31) 118 468 464  
FAX: (+31) 118 466 579

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

te veralgemenen. Er was niet meteen eensgezindheid. Vooral de Vereniging van Visgroot-handelaren uit Urk houdt het

been stijf. De Federatie van Visserijverenigingen waarschuwt dat ze nauwlettend zal toekijken of de heffing geen negatieve gevolgen heeft op de prijsvorming.

## Heeft brandstof toeslag zin?

Guus Pastoor, voorzitter van de Nederlandse Visfederatie (1), heeft alvast zijn bezwaren in een open brief verwoord. Als het rommelt in de Nederlandse vissector, dan zijn de gevolgen ook voelbaar in Zeebrugge en Oostende. Daarom publiceren we de zijn tekst.

*“Dat de rentabiliteit in de platvissector momenteel te wensen overlaat is bekend. Het lijkt dus voor de hand te liggen om kostenstijgingen door te berekenen. Maar er is ook nog zoets als een markt. Tong en tarbot behoren tot de duurste vissoorten op de vermarkt. Slibtongen kunnen in groter volume naar het supermarktkanaal, tot een bepaalde prijs. Stijgt de prijs voor deze soorten boven het voor de klant acceptabele niveau, dan zien wij een abrupte afname van de vraag en een grote prijsterugval op de afslag. Schol zit zowel op de versmarkt als in het vriessegment tussen veel alternatieven. De supermarkten schakelen hiertussen, afhankelijk van de inkooprijzen. De marges in de handel en verwerking zijn gemiddeld genomen matig te noemen, door de scherpe concurrentie die de grote afnemers kunnen afdwingen. Zelfs als alle schol door één handelaar/verwerker in de markt gezet zou worden,*

*zou de prijsconcurrentie op de eindmarkten overeind blijven. Schol is geen groot product voor de meeste afnemers; het is meestal meer een ‘bij-product’ naast andere vissoorten. Bovendien gaat de verkoop naar grotere afnemers meestal via contracten voor een langere periode en een vaste prijs. Daarbij komt dat de laatste tijd veel retailers onder druk staan om alleen verantwoord gevangen vis te verkopen. Vissoorten met een MSC-label en diverse kweekvissoorten zijn voor hen veilige opties, die geen kritiek oproepen. Onze platvis staat bij de milieuorganisaties in het rode rijtje. Of dit terecht is, is overigens een andere discussie. Het is echter aan onze sector om inkopers en consumenten te overtuigen dat wij verantwoord bezig zijn. Hoge prijzen maken samen met een verkeerd imago onze platvissoorten extra kwetsbaar. Terug naar de brandstof toeslag. Wij hebben nu eenmaal geen systeem van contractverkoop. Met ons veilsysteem zal de aankoopsprijs daarom bepalend blijven voor afnemers. De opslag betekent een kostentoevoeging in de keten. Veilen, sorteren en brandstofopslag komen samen al op 8%. Als de productprijs daarmee net een grens overschrijdt, is het denkbaar dat de veilprijs hierdoor ineens onderuit gaat.*

*Hoezeer wij ons ook verbonden voelen met de problemen op de vloot, wij kunnen niet anders concluderen dan dat de brandstofopslag niet de oplossing gaat bieden. Per schip zal het te weinig zijn, maar ook structureel zal een dergelijke toeslag de problemen bij de vloot niet kunnen oplossen. Daar zijn andere initiatieven voor nodig, zoals waar de Taskforce mee bezig is. Maar nu wordt van de kopers verwacht dat ze 7 miljoen euro op jaarbasis ophoesten. Als dat het idee is, mag daar dan ook iets tegenover staan? Het tijdig stoppen met veilen op vrijdag (om 11.00 uur) is een wens die al jaren door de handel wordt geuit. De kopers besparen dan de kosten van chauffeurs en personeel in de leegloopuren, voorkomen het maken van overuren 's avonds en kunnen ervoor zorgen dat de vis tijdig bij de klant is. Ook zullen we de vangsten, de handeling en de verkoop beter op elkaar af moeten stemmen. Het komt nog steeds voor dat partijen prachtige vis een slechte prijs opbrengen, omdat de handel vooraf is ingelicht over de grootte van de partij en dus geen kans heeft gehad om klanten te zoeken. Tenslotte: dat een deel van de sector zonder overleg met de rest van de keten zomaar iets doet, past in de tijd van Kniertje en we mogen er toch vanuit gaan dat we die tijd ruim achter ons hebben liggen.”*

(1) De Visfederatie vertegenwoordigt een aantal regionale en/of productgerichte organisaties, zoals de Nederlandse Bond van Haringhandelaren, Vereniging van Visgroothandelaren Urk, Vereniging van Mosselhandelaren en de Nederlandse Zeevisgroothandelsvereniging IJmuiden. De Visfederatie is vertegenwoordigd in het bestuur van het Productschap Vis, een overkoepelende belangenorganisatie van de vis- en schelpdierensector.

## Alle industriële en scheepsherstellingen

— mekaniemiek en plaatwerk

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

GSM Ludo (0477) 33 54 35



**BEMA  
DOET  
HET!**

VLOOT

Te slopen vaartuigen pas in oktober bekend

De namen en nummers van de tien vissersvaartuigen die effectief uit de vloot zullen verdwijnen zullen pas in oktober bekend zijn. Zoals reeds gemeld in ons vorig nummer zullen niet alle vaartuigen van de lijst die bij de bekendmaking van de sloopregeling werd verspreid hun offerte aanhouden. Pas in september zullen de reders de volledige overeenkomst voor de sanering van hun vaartuig ontvangen. In de loop van oktober moeten ze zich dan definitief uitspreken over het financieel plan of hun offerte terugtrekken.

PROMOTIE

Purus-garnaalhapening in Zeebrugge

Wie zijn blad tijdig ontvangt mag dit bericht als een uitnodiging beschouwen voor de garnaalhapening die op zaterdag 12 augustus om 20 uur doorgaat in Zeebrugge. Op de kaai aan de Tijdokstraat in de oude vissershaven wordt de Purus, het keurmerk van de Vlaamse Grijs garnaal, officieel gelanceerd met een klank- en lichtspektakel. Dat gebeurt in aanwezigheid van de Zeebrugge, Oostendse en Nieuwpoortse garnaalvissers die aan het project van de Vlaamse

Visserij Vereniging deelnemen.

ONDERWIJS

Migo-visserijschool in Oostende wordt "De Mercator"

Het Maritiem Instituut van het Gemeenschapsonderwijs (Migo) in Oostende (voorheen Provinciaal Maritiem Instituut) draagt voortaan de naam "De Mercator". De nieuwe naam werd de voorbije maanden al gebruikt voor de promotie van het visserijonderwijs. Vorig schooljaar telde de het Migo nog 110 leerlingen. Het is echter twijfelachtig of dat aantal voor het nieuwe schooljaar gehaald wordt. Bij de inschrijving is vastgesteld dat er minder nieuwe leerlingen van de Oostkust komen. Dat heeft wellicht te maken met de sluiting van de vestiging in Heist. Ook steeds meer leerlingen kiezen voor de kleine handelsvaart en de baggeropleiding. Ondertussen wordt gewerkt aan een nieuw leerprogramma voor de opleiding visserij waardoor de afgestudeerden ook een STCW-certificaat (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) verwerven waardoor ze meer kansen op de arbeidsmarkt verwerven.

EXPORT

Noorwegen exporteert meer gekweekte dan gevangen vis

Tijdens de eerste vijf maanden van dit jaar voerde Noorwegen (geen EU-lidstaat) voor 1,13 miljard vis uit naar EU-lidstaten. Dat is een vijfde meer (21 %) dan in dezelfde periode vorig jaar. De exportwaarde van gekweekte vis overtreft volgens de Noorse Export Raad voor het eerst die van de in het wild gevangen vis. De forse stijging van de waarde van de aquacultuurvis is voor een groot deel toe te schrijven aan de grote vraag naar zalm. In een jaar tijd is de prijs voor verse zalm met de helft toegenomen en vertegenwoordigt nu 53 procent van de exportwaarde van vis naar de Europese lidstaten.

WETENSCHAP

Flume tank in Hull moet dicht

De Sea Fish Industry Authority (bekend als Seafish) heeft geoordeeld dat de vermaarde flume tank in Hull niet meer voldoet aan de hedendaagse eisen om vistuig te testen. In het groot overdekt waterbassin van 17 meter, gebouwd in 1973, werden duizenden proeven gedaan met schaalmodellen van diverse vistuigen. Ook heel wat Vlaamse reders en vissers hebben er tui- gen en netten uitgeprobeerd of de indrukwekkende installatie bezocht. Seafish vindt ook dat de exploitatie van de installatie te duur uitvalt. Het instituut heeft niet de bedoeling om zich terug te trekken uit het onderzoek, maar wil zich meer toeleggen op de moderne technologie met gebruik van computersoftware en video's.

SPANJE

Europees Hof houdt Spanje uit de Noordzee

Vier jaar geleden leidde de toenmalige Spaanse visserijminister Canete een procedure in voor het Europees Hof van Justitie in Luxemburg omdat zijn land geen visrechten kreeg in de Noordzee. Op basis van het toetredingsverdrag uit 1986 kon Spanje (en ook Portugal) per 1 januari 2003 aanspraak maken op onbeperkte toegang tot de gemeenschappelijke wateren. Het Europees hof, het hoogste rechtsorgaan van de EU, heeft de grootste visserijnatie van de EU in het ongelijk gesteld. Spanje nam geen vrede met de toelating om enkel op niet-gequoteerde soorten te vissen en eiste vrije toegang en bijhorende visquota in de Noordzee op. Spanje kon echter geen historische rechten aanvoeren. Bovendien zou de Spaanse armada een verstoring van de relatieve stabiliteit tot gevolg hebben vond de Europese Commissie toen. Op basis van die argumentatie kreeg Spanje een vrije toegang tot de communautaire wateren. Minister Canete was het niet eens met die visie. Hij vond dat met de hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid ook maar eens komaf moest ge-

zaterdag 9 september 2006

# Visserijfeesten Havendag Oostende

- demonstraties
- infostanden
- havenactiviteiten
- scheepsbezoeken
- open bedrijven
- Noordzevistafel
- info opleidingen
- duikersdorp
- ambachten
- folkloristische groepen
- podiumoptredens
- kinderanimatie
- maritieme curiosia
- rommelmarkt
- viskistenstapelwedstrijd
- maritiem diner

in en rond de Oostendse haven en vismijn vanaf 10 uur

Gratis toegang

Kosteloze busverbinding De Lijn tussen station Oostende en Vismijnlaan

www.visserijfeesten.be

maakt worden met het – in zijn ogen illegale – begrip relatieve stabiliteit. Om zijn gelijk te halen stapte hij naar het Europees Hof. Dat een zich dan maar moest oordelen of de houding van de commissie strookte met het Europees recht. Het Europees Hof heeft dat vorige maand gedaan en oordeelde dat Spanje terecht uitgesloten werd van visserijmogelijkheden op de Noordzee en de Oostzee. Het arrest zegt dat de bepalingen die Spanje uitsluiten niet discriminerend zijn en dat voldoende rekening is gehouden met de belangen van de lidstaten, inclusief die van Spanje.

### EUROPESE UNIE Visserijakkoord tussen EU en Marokko

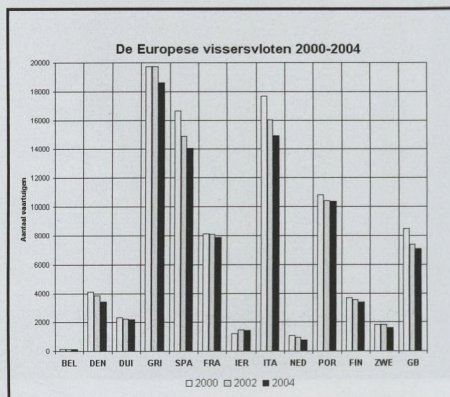
Na jarenlange onderhandelingen kwam de Europese Unie vorig jaar tot een nieuw voorakkoord met Marokko. Het visserijverdrag is vooral van belang voor Spanje dat sinds 1999 verbannen was uit de internationale wateren van Marokko omdat de onderhandelaars het niet eens konden worden over een verlenging van de oude regeling. De overeenkomst zou op 1 maart van kracht worden, maar de officiële ondertekening heeft uiteindelijk tot vorige maande op zich laten wachten.

Het akkoord laat 119 Franse, Portugese en vooral Spaanse industriële vaartuigen toe om de komende vier jaar telkens 60.000 ton pelagische vissoorten op te vissen. De EU betaald hiervoor 36,1 miljoen euro per jaar aan Marokko.

Op 26 juli werd het akkoord in Brussel door alle betrokken partijen ondertekend. Voor Spanje, dat kreunt onder de vangstbepalingen, is de ondertekening van het bilateraal akkoord goed nieuws. In achtergebleven gebieden als Galicië en Andalusië is de werkloosheid in de visserij hoog opgelopen, ondermeer door de stopzetting van het akkoord met Marokko.

## Spanje is sterkste visserijlidstaat

Niet in aantal vaartuigen (zie grafiek), maar in tonnenmaat is Spanje de belangrijkste Europese visserijnatie. In 2004 bedroeg de totale tonnenmaat van de Spaanse visserijvloot 487.880 brt. Op de tweede plaats stond het Verenigd Koninkrijk (222.289 brt), gevolgd door Frankrijk (217.151 brt), Italië (212.712 brt) en Nederland (178.689 brt). België (23.289 brt) beschikt over de tweede kleinste vloot, terwijl Finland (18.270 brt) de rij afsluit. Bij de nieuwe lidstaten is Litouwen (76.445 brt) de koploper, gevolgd door Polen (46.457 brt), Letland (41.932 brt) en Estland (24.939 brt). De kleine broertjes zijn Cyprus (11.999 brt), Malta (4.623 brt) en Slovenië (822 brt).



Op basis van aanvoergewicht (in 2002) stond Denemarken op de eerste plaats met 1.442.042 ton, gevolgd door Spanje (882.981 ton), Frankrijk (699.013 ton), het Verenigd Koninkrijk (689.925 ton) en Nederland (464.036 ton). België voerde 29.027 ton aan.

Bij Grafiek: In zowat alle lidstaten is het aantal vissersvaartuigen verminderd.

### boekbesprekingen



frank neyts

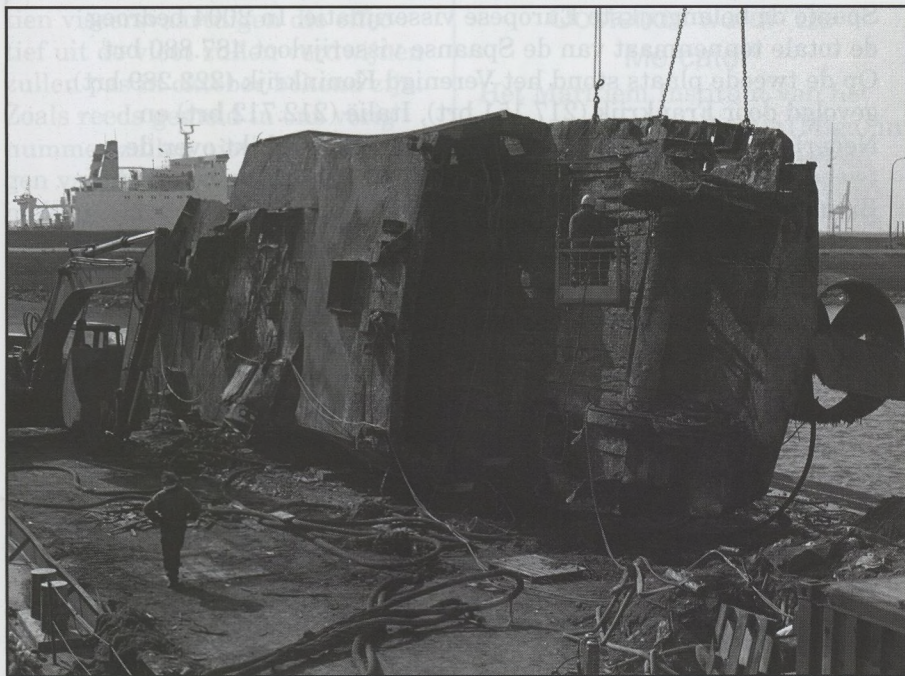
**Jaarboek containers ter zee**  
Malcolm McLean schreef vijftig jaar geleden geschiedenis toen hij op 26 april 1956 met een omgebouwde tanker de allereerste containers verscheepte tussen Port Newark en Houston. Toen bestond een "Containerisation International Yearbook" nog niet, maar in de 37ste editie van dit referentiewerk lezen we dat er halve eeuw later jaarlijks bijna veertig miljoen TEU aan containers over zee worden verscheept. De recentste uitgave van dit gezaghebbende naslagwerk waagt zich in de inleiding aan voorspellingen voor de verdere toekomst, dat in de eerstkomende jaren zal beheerst worden door een groot aantal opleveringen van nieuwe, vaak heel grote containerschepen. Uiteraard wordt de huidige beschikbare vloot aan containerschepen (zo'n 8.000) in deze 900 pagina's tellende 'bijbel van het containergebeuren' grondig besproken, niet alleen de schepen maar ook de operatoren en de geboden scheepvaart-

verbindingen komen aan bod. Het boek bevat gegevens van meer dan 5.000 bedrijven, niet alleen rederijen maar ook van expediteurs, behandelaars, bouwers, conferenties, transporteurs, belangenverenigingen, havens... De opgenomen gegevens zijn gebaseerd op de toestand 2004. Hoewel niet honderd procent up to date, toch is het "Containerisation International Yearbook 2006" het meest volledige naslagwerk terzake en aldus een onmisbaar werkinstrument voor eenieder die in het containergebeuren actief is.

"Containerisation International Yearbook 2006" werd uitgegeven door Informa UK Ltd, 69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, UK. Tel. +44.(0)20.7017.4187. Fax +44.(0)20.7017.4976. E-mail: [chris.rowe@informa.com](mailto:chris.rowe@informa.com).



## Meldplicht voor wrakken



22 jaar heeft het wrak van de O.82 Mariner (gezonken op 17 december 1979) onbeheerd nabij de Oost Dyck-boei (51°22 NB, 2°34,5 OL) gelegen. In de zomer 2001 werd wat er nog van overbleef gelicht. Het laat zich raden dat de hektrawler regelmatig 'toeristen' aan boord kreeg, iets wat de nieuwe wrakkenwet niet meer zal toelaten. (foto gw)

### TE KOOP wegens stopzetting BVBA NOORDSTER Z 122

#### Komplete garnaalvisserij uitrusting waaronder :

- 2x 8,45 meter boelen (korijzers en stokken)
- 3 Garnaalkorren met bollen
- Trommelzeef Verburg (inox)
- Kookketel (douche) inox
- Beirmachine
- Uitlecestafel

#### Kookketel, beirmachinee, uitlecestafel – alles Wisse Kramer (inox)

- 19 Bennen van 50 liter
- 8 Koelers 120 x 40cm.

Alles samen te koop voor 20.000 €

#### Ander vistuig :

- 2 – 4 meter Boelen compleet (vis – tong) – 2500 €
- 2 V-Korren voor 4 meter boelen – 1300 €
- Schotjes voor 4 meter boelen (vissen in de stenen) – 1250 €
- 2 - 8 meter viskorren – 1250 €
- 4 stokken van 8,45 meter – 1000 €
- 4 korijzers (net nagezien) – 2500 €
- Kabeljouwkor 25m. bovenpees – 2500 €
- Makreelstaart (nog nieuw) -
- Planken voor visruim 110 stuks ,wit (120x19x3cm.)
- Stootkar, rubberringen, divers klein tuig.

Voor verdere informatie, Vlietinck Louis, tel. 050/544708

IN HET BELGISCHE deel van de Noordzee zijn circa 270 scheepswrakken bekend en zo'n 300 archeologisch vindplaatsen geregistreerd. De meeste wrakken zijn afkomstig van oorlogsschepen, maar er zitten ook vracht- en vissersvaartuigen bij. De meeste geïdentificeerde sites zijn deze waar zich overblijfselen bevinden van zeven schepen van de Oost-Indische Compagnie (VOC). Een wet uit de tijd van Keizer Karel, het Edict van 1547, beschermt het eigendomsrecht, maar houdt geen rekening met de archeologische of ecologische waarde van de scheepswrakken.

Het Edict van Keizer Karel wordt vervangen door een meldingsplicht voor gevonden scheepswrakken. Dat maakte minister van de Noordzee Renaat Landuyt enkele weken geleden bekend op een studiedag in Oostende. Alle wrakken in de Belgische wateren krijgen door de nieuwe wet een archeologische bescherming en een tiental worden als ecologisch waardevol beschouwd. Ze mogen niet door duikers betreden worden.

De oude wettekst zegt dat al wat op het strand of in zee wordt gevonden aan de staat toebehoort. De vinder moet zijn vondst steeds bekendmaken bij de ontvanger van de Domeinen.

In 2004 werd reeds een principiële akkoord opgemaakt voor een beter beheer van de waardevolle scheepswrakken in het Belgische gedeelte van de Noordzee. De "Wrakkenwet" is daar een verlengstuk van. Hierdoor wordt alles aan en in de wrakken beter beschermd en wordt de onduidelijkheid over de vondsten uit de wereld geholpen. Duikers zullen niet langer wrakken kunnen leeghalen die zich in archeologische en ecologische belangrijke sites bevinden. Daarom was op de eerste plaats een inventaris van de wrakken voor nodig. Daar is al werk van gemaakt. Die inventaris kan sinds kort worden geraadpleegd op een website van het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed ([www.maritieme-archeologie.be](http://www.maritieme-archeologie.be)). Op de inventaris zijn 272 scheepswrakken, 5 vliegtuigwrakken, 37 maritieme structuren (verdwenen haveninfrastructuur, vuurtorens en vindplaatsen van gebruiksvoorwerpen, munten en munitie) en 11 andere wrakken (boeien, tanks) opgenomen.

In de databank zitten ook gegevens over zeven wrakken van VOC-schepen die tussen 1648 en 1741 voor onze kust gezonken zijn. De coördinaten van die wrakken worden bewust geheim gehouden

De wrakken in de Noordzee zijn niet enkele interessant voor historici. Ook

voor marinebiologen zijn het interessantste werkterreinen. Scheepswrakken trekken niet alleen vissen aan, maar tal van ongewervelde dieren die je elders niet vindt. Bij gebrek aan rotsachtige bodems hechten ze zich vast aan de wrakken. Daarom krijgen een tiental wrakken een ecologische bescherming, maar welke wrakken daar precies voor uitgekozen worden is nog niet uitgemakt. Duikers zullen ook die wrakken niet meer mogen bezoeken.

### Boete Visafslag Urk in beroep bevestigd

Visafslag Urk tekende beroep aan tegen de uitspraak van de politierechter die de afslag vorig jaar veroordeelde tot een boete van 20.000 euro, waarvan 15.000 voorwaardelijk. De veroordeling slaat op het feit dat de visafslag niet alle partijen vis die door handelaars op de veiling worden geplaatst in haar administratie heeft opgenomen. Aan de veroordeling ging een jarenlang dispuut met de Algemene Inspectie Dienst (AID) vooraf. Volgens de Nederlandse wet moet de identiteit van de vaartuigen die vis aanlanden in de administratieve afhandeling terug te vinden zijn. Directeur Teun Visser zegt dat het merendeel van de handelaars die informatie verstrekt. Maar met aanvoer uit het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen is dit niet altijd mogelijk. De regeling is evenmin toepasbaar op kweekvis. Hij vraagt zich af of het wel de verantwoordelijkheid is van de visafslag om controle uit te oefenen op partijen vis die bij aanlanding in andere lidstaten al werden gecontroleerd. Volgens de Nederlandse regelgeving zou de visafslag partijen vis waarvan de eerste aanvoeder niet bekend is ook niet mogen veilen.

De rechtbank in Arnhem heeft de uitspraak van de politierechter niet afgevoerd. De boete van 20.000 euro blijft gehandhaafd en de rechter hield het bij 5.000 euro voorwaardelijk.

### Colijnsplaat profiteert van goed kreeftenseizoen

Het Zeeuwse kreeftenseizoen op het Grevelingenmeer, gestart op 1 april en beëindigd op 15 juli, is gunstig verlopen. Via de haven van Colijnsplaat werden meer dan 10.000 kilo's kreeften verhandeld. Voor de kleinste Nederlandse visafslag zorgde de kreeftenaanvoer van de Oosterscheldevisserij voor een extra omzet van bijna 190.000 euro of 20.000 euro meer dan het jaar voordien.

Niet alle verhandelingen verlopen echter via de visafslag. De kreeftenvissers verkopen ook rechtstreeks aan vast afnemers.



De Nieuwpooortse visbakkers zijn er dan wel mee gestopt, in Oostduinkerke gaan ze er na 27 jaar activiteit (opgericht in 1979) nog mee door. De vereniging bestaat uit een ploeg van zeven visbakkers, met name (vlnr) Gilbert Delaey, Brigitte Riecherts, Monique Dumolin, Raymonde Calcoen, Josée Depuydt, Edgard Samyn en Freddy Callewaert. Ook deze zomer staan ze iedere vrijdagavond voor hun bakpannen tijdens de folkloristische avonden op de binnenkoer van het Visserijmuseum die nog plaatsgrijpen op vrijdag 11, 18 en 25 augustus vanaf 17 u. 30.



In de hal van de Stedelijke Bibliotheek Kris Lambert aan de Wellingtonstraat (recht over het Thermen Hotel) is een mooie fotocollectie te zien onder het thema "De zee, m'n thuishaven: portret van de zeevisser". De Brugse fotografe Greta De Metsenaere ging mee aan boord van de O.29 Broodwinner en O.51 Stormvogel waar ze het labuur van de opvarenden in beeld bracht. De fotografe bracht ook het werk aan de wal in beeld en zorgde voor enkele imposante portretfoto's van vissers. De foto-expo is tot eind augustus vrij toegankelijk.

### Flor Vandekerckhove publiceert nieuw pamflet

Gedurende achttien jaar verzorgde Flor Vandekerckhove het editoriaal van HVB. In een pas verschenen bundel maakt hij de balans op van deze langdurige praktijk van geëngageerde journalistiek in de vissersgemeenschap.

In het openingsstuk legt hij ons uit waar de wortels van zijn opvattingen liggen. Hoe komt het toch, zo vraagt hij zich vervolgens af, dat de visserij (ooit een belangrijke sector), is kunnen degenereren tot een krabbenmand waarin een restant van klagen-de reders iedereen (behalve zichzelf) met de vinger wijzen?

Is zijn analyste steekhoudend? Aan u om te oordelen.

Geïnteresseerden kunnen het pamflet bestellen door 2,5 euro over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van HVB te Bredene. (Vermeld: pamflet.)



**Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) ingehuldigd**



Het nieuwe Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum bovenop het bestuursgebouw van de Oostendse vismijn werd vorige maand officieel geopend nadat het eigenlijk al sinds 1 juni operationeel was. Vanuit de nieuwe controletoren zorgen vijftien maritieme verkeersleiders de klok rond voor toezicht op het scheepvaartverkeer van en naar de haven. Van hieruit worden ook alle reddingsoperaties op zee gecoördineerd. Het MRCC beschikt over de meest geavanceerde technologie die momenteel voorhanden is. Een consortium bestaande uit Barco, Fabricom, GTI en Tein Telecom heeft de installatie ontwikkeld en staat ook in voor de opleiding van het personeel en het onderhoud van de apparatuur. Het project heeft 4,2 miljoen euro gekost. Vanuit het coördinatiecentrum kunnen de verkeersleiders de scheepstrafiek op een videowall volgen, maar vanuit hun glazen behuizing hebben ze ook een mooi zicht op de havengeul. Het is de bedoeling dat de visserssluis en de blauwe brug aan het Vuurtorendok vanaf volgend jaar vanuit de controletoren worden bediend.

**Z.596 De Zwerver krijgt nieuw stuurhuis**

De Z.596 De Zwerver ligt al verschillende maanden aan de H. Baelskaai in Oostende voor herstelling van aanvaringsschade die het grote boomkorvaartuig eind vorig jaar opliep. De herstelling gaat gepaard met een gedeeltelijke renovatie van het achttien jaar oude schip. Vorige maand werd het nieuwe stuurhuis aangevoerd en op het casco geplaatst.



**HET ZEEVISSERSFONDS**  
fonds voor bestaanszekerheid

Zeevissersfonds  
Vismijn 71  
8400 Oostende  
Tel: 059 509555  
Fax: 059 509525  
info@zeevissersfonds.be

**Openingsuren:**  
Van maandag t/m donderdag van  
8.30u tot 12.15u – 13u tot 17u  
Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u



**Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling**

SDVO vzw  
Vismijn 71  
8400 Oostende  
Tel: 059 509 526  
Fax: 059 509 664  
info@sdvo.be

**Openingsuren:**  
Van maandag t/m donderdag van  
8.30u tot 12.15u – 13u tot 17u  
Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u

## Activiteitenkalender

voor vissers  
AUGUSTUS

**8-11** Nor-Fishing in Trondheim (Noorwegen)

**12** 20 uur, introductie van de Vlaamse grijze Noordzeegarnaal PURUS tijdens happening op de (oude) visserskaai van Zeebrugge. Toegang gratis. Zie ook elders in dit blad

**12-13** Visserijfeesten Breskens (Nederland)

**19** Mosseldag in Yerseke (Nederland)

**23-26** Visserijdagen in Harlingen (Nederland)

**27** Garnaalpelwedstrijd, Petrus- en Paulusplein Oostende

**28** "Dag van de Nederlandse visserij" in Den Oever (Nederland)

## SEPTEMBER

**9** Oostendse Havendag & Visserijfeesten

**16** "Vistijn", Media Center Oostende

**23** Promotiedag Zeeuws visserij in Vlissingen (Ned)

## OKTOBER

**14** Uitreiking 'Waakzame Honderwachtprijs'

**22-26** Sial 2006, voedingsvakbeurs in Parijs (Frankrijk)

## NOVEMBER

**6-9** Europort Maritime, Rotterdam

## Faillissementen

\* REDERIJ SHAMROCK NV, Weibroekstraat 13, 8301 Knokke-Heist, rederij te zeevisserij, eigenaar Z.185 Emerald Star, vennootschap opgericht in 1990. Failliet verklaard op bekenenis op 10 juli 2006.

\* CRUSTASEA BVBA, Groenlandstraat 602, 8380 Zeebrugge, groothandel in vis, schelp- en schaaldieren, opgericht in maart 2002.. Failliet verklaard op bekenenis op 9 juni 2006.

Collectie van 1933 tot 1959 weldra online beschikbaar

## Het Visserijblad meest geraadpleegde werk in Oostendse stadsbibliotheek

De Oostendse stadsbibliotheek Kris Lambert bezit heel wat oude tijdschriften, documenten en boeken, waarvan een groot gedeelte ondergebracht is in het "Ostendiana"-fonds.

Geïnteresseerden kunnen alle werken ter plaatse raadplegen. Het laat zich raden dat sommige documenten daar de sporen van dragen. Om verdere aftakeling van de gebundelde tijdschriften tegen te gaan worden alle oude exemplaren nu gedigitaliseerd en zullen binnen enkele maanden online raadpleegbaar zijn op het internet.

De Stadsbibliotheek heeft ook een volledige collectie van "Het Visserijblad". De nummers zijn per jaargang ingebonden vanaf het eerste nummer dat op zaterdag 25 februari 1933 verscheen.

De eerste jaargangen zijn al volledig in pdf-files verwerkt. We hebben het resultaat gezien en het is

schitterend. Ook voor opzoekwerk is gekozen voor een zeer gebruiksvriendelijk werkwijze. De stadsbibliotheek heeft trouwens hetzelfde systeem toegepast dat in de Nationale Bibliotheek in Brussel wordt gebruikt.

Een gespecialiseerd bedrijf is nu bezig met de oude jaargangen van "Het Visserijblad" tot 1959 bladzijde per bladzijde in te scannen. Dat gebeurt enkel voor "Het Visserijblad". Voor andere uitgaven wordt slechts tot 1914 gescand. Er is een goede reden waarom de directie van de stadsbibliotheek voor "Het Visserijblad" een uitzondering maakt. Uit de gegevensverwerking is gebleken dat "Het Visserij" het meest geraadpleegde document in de bibliotheek is.

Op de website van de stadsbibliotheek ([www.oostende.be](http://www.oostende.be) en klik 'bibliotheek' aan) kan met nu reeds heel wat informatie vinden over de beschikbare boeken en tijdschriften. Op trefwoorden vindt men alles over auteurs en boektitels. Men kan zelfs zien of het boek aanwezig is of uitgeleend. In november wordt de virtuele catalogus zelfs uitgebreid met de mogelijkheid om boeken te reserveren en te verlengen. Het lidmaatschap van de stadsbibliotheek volledig gratis. (info: 059-29.51.51)



# SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

[Uit Het Visserijblad van 24 augustus 1956]

Het verhuren van bennen in de Vismijn van Oostende

## Voortaan verplichte openbare aanbesteding

Een kaakslag voor de Oostendse gemeenteraad

De Minister van Binnenlandse Zaken, op voorstel van de heer Gouverneur van West-Vlaanderen, heeft onlangs beslist, dat het verhuren van bennen in de vismijn van Oostende voortaan in openbare aanbesteding zal moeten worden gegeven. Gezien echter de Gemeenteraad van Oostende de vergunning voor het verhuren der bennen reeds heeft toegestaan, zal deze concessie, welke niet langer mag duren dan twee jaar, de laatste zijn welke nog <<gegeven>> wordt. Van 1 januari 1958 af zal er een nieuwe vergunningshouder voor het verhuren van bennen moeten aangeduid worden. Deze zal – ingevolge de ministeriële beslissing – moeten toegekend worden na een openbare aanbesteding. Aldus werd een nieuwe verwezenlijking gedaan door het Verbond der Belgische Zeevisserij, die merkkelijk zal bijdragen om de uitbatingskosten van de rederijen te verlagen. Het toekennen van de vergunning, zonder bepaalde voorwaarden en zonder strijd tussen de talrijke gegadigden, is er steeds oorzaak van geweest dat de prijs van de bennen buitengewoon hoog gesteld werd, waardoor de uitbater een paar miljoen winst mocht opstrijken mits de kleine som van tienduizend frank jaarlijks aan de stad te betalen. Hier komen geen sentimentele beschouwingen te

pas en telt enkel de werkelijkheid. Het spreekt vanzelf dat de huidige vergunninghouder eveneens kan in aanmerking komen bij de openbare aanbesteding. Hij zal verschillende voordelen hebben op de andere mededingers: onder meer een lange ervaring en een voorraad materiaal. Evenwel zal hij zich moeten schikken naar de prijsinzet van de andere belangstellenden en zal het wel in de eerste plaats de prijs zijn die aan de reders gevraagd wordt, die zal doorslaggevend zijn bij de toekenning. Hoe laag de prijs dan zal gesteld zijn voor het huren van een ben, kunnen we nu niet voorspellen, maar heel zeker zal er een uiterst belangrijke vermindering komen en hierbij steunen we op voorzichtige berekeningen en ervaringen van personen, die in het bennenbedrijf reeds sinds jaren ondervinding hebben opgedaan en weten wat een ben werkelijk kost. Het stadsbestuur van Oostende zal in deze aangelegenheid een belangrijke dienst kunnen bewijzen aan de vissers-reders die te Oostende verkopen, zonder dat het aan de stadskas een halve cent zal kosten. De huidige beslissing van de Minister en de heer Gouverneur is een bewijs temeer van de wantoestanden in het Oostendse gemeentebestuur toegelaten en hoe weinig de huidige gemeenteraad bekommerd is om de belangen van de visserij. Wat er ook van zij, het Verbond der Belgische Zeevisserij en ons blad, hebben hier eens te meer in 't belang van de reders goed werk verricht.

**P. Vandenberghe.**

Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 3 augustus 1956

## De waarheid mag niet bekend gemaakt worden

Voor het ogenblik wordt te Brussel een <<Gids voor de Belgische vismarkt>> uitgegeven. In de oorspronkelijke tekst welke door het komiteit goedgekeurd werd, stond letterlijk volgende vermeld: <<Ter behartiging hunner talrijke belangen, zijn het merendeel der visserij-reders aangesloten bij het <<Verbond der Belgische Zeevisserij>>, door bemiddeling van hun eigen groeperingen, zoals bvb.: <<Hand in Hand>> te Oostende en Zeebrugge, het <<Verbonden der Middenslagvisserij>>, enz, welke allen vertegenwoordigd zijn in de schoot van het <<Verbond der Belgische Zeevisserij>>, - waarvan de zetel zich te Oostende bevindt. Daarnaast bestaat nog een <<Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en de Visnijverheid>> welke diverse onderafdelingen groepeerde, waarvan er één betrekking heeft op de Productie die zekere visserij-reders omvat. Deze onderafdeling werd trouwens opgericht in de vorm ener officieel erkende beroepsvereniging. De zetel der Nationale Federatie bevindt zich te Brussel, terwijl de <<Productie>>-afdeling haar zetel te Oostende heeft.

Dan zijn er nog enkele onafhankelijke visserijreders, die bij geen enkele bond aangesloten zijn.

De E.O.E.S. deskundigen hebben deze scheuring in de beroepsorganisatie der reders

## HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

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

betreurd, die – volgens hen – de gemeenschappelijk te nemen maatregelen, welke het gezamenlijke beroep ten goede zouden moeten komen, in hoge mate belemmert.>>

De <<UNIE>> heeft er niet beter op gevonden hieraan – zonder medeweten van het komiteit dat verantwoordelijk is voor de redactie – een wijziging te brengen in de tekst. De eerste alinea – over het <<Verbond der Belgische Zeevisserij>> bleef onveranderd. De tweede alinea werd als volgt gewijzigd: <<Een ander gedeelte der reders is gegroepeerd in een nieuwe beroepsvereniging: <<Unie der Belgische Reders ter Zeevisserij>>. Deze beroepsvereniging vormt de sekte <<produktie>> in de schoot van de <<Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en de Visnijverheid>>, zij bezit onderafdelingen te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort. De Unie heeft het echter wijs gevonden de volgende alinea's te laten vallen, namelijk dat er nog reders zijn die bij geen enkele bond zijn aangesloten en de alinea die zegt dat de E.O.E.S. deskundigen de scheuring door de Unie teweeggebracht betreuren omdat hierdoor schade aan het algemeen belang wordt gebracht.

De <<UNIE>> houdt niet van de waarheid! Anderzijds leren we dat zij deel uitmaken van de <<Nationale Federatie>> waar het V.B.Z. in 1949 haar ontslag heeft gegeven omdat de belangen van de reders maar al te zeer genegeerd werden.

**Tewaterlating 0.80 Duchesse de Brabant** – Op de scheepswerf Béliard Crighton in Oostende vond op 1 augustus 1956 de tewaterlating plaats van de 0.80 Duchesse de Brabant. De 0.80 is een schip van 58,80 m en een breedte van 9,40 m gebouwd voor de NV Pêcheries à Vapeur. Het schip kreeg een SEM Carels-motor. De bemanningsaccomodatie is berekend op 20 opvarenden.



**Z.598 Ora et Labora gaat te water** – Op de scheepswerf Leon De Graeve liep de Z.598 Ora et Labora van stapel. Opdrachtgever was Louis Utterwulghé

**Doop Z.452 Rembrandt** – Op zondag 5 augustus 1956 werd de Z.452 Rembrandt (23,80 m, Henschel-motor 265 pk) op de scheepswerf Jules Haerinck & Zonen in Zeebrugge gedoopt. Het houten vaartuig maakt zijn eerste reis met de Heiste reder Romain Falley als schipper, motorist Isidoor De Grootte en de matrozen Achiel Deschmidt, Aimé Moens en Albert De Grootte.



**0.18 Diane Maureen op proefvaart** – Op 14 augustus 1956 maakte tde de 0.18 Diane Maureen (15,90 m, ABC 100 pk) zijn proefvaart. Het vaartuig werd gebouwd op de scheepswerf August Loy in Oostende voor reder Alfred Smissaert.

Tijdens WOI was de Belgische kust een gebied waar Duitse bezetters en Britse aanvallers in de hete strijd ondergedompeld werden. Inzet: de havenmondingen van Zeebrugge en Oostende, waaruit Duitse U-boten vertrokken die de geallieerden ontzaglijk veel schade wisten toe te brengen. Alleen al in april 1917 gingen daardoor 621.645 ton geallieerde en neutrale scheepstonnage verloren. Dat konden de Britten niet blijven toestaan.

## Het einde van de Vindictive

OP 22 APRIL 1918 was uit Engeland een kleine eenheid matrozen en mariniers vertrokken die getracht had het Duitse duikbootoffensief een halt toe te roepen, door aanvallen uit te voeren op de havenmonden van Zeebrugge en Oostende,

Voor wat Zeebrugge betreft slaagden de Britten erin de havenmond enigszins af te sluiten door drie verouderde kruisers in de vaargeul tot zinken te brengen. (\*) De raid op Oostende daarentegen was mislukt.

Daarmee was meteen ook het doel van de hele operatie mislukt, want de Duitse duikboten konden nog steeds via het kanaal Brugge – Oostende zee kiezen. Dus moest de operatie overgedaan worden.

*De Vindictive (zie kaderstukje) had al aan de operatie in Zeebrugge deelgenomen en was daar fel gehavend uit de strijd gekomen. Bij de nieuwe poging om de kanaalmonding te Oostende af te sluiten zou het vaartuig toch weer ingezet worden, maar nu niet meer als aanvoerschip van Britse troepen, maar als blokschip, bestemd om in de Oostendse havenmonding tot zinken gebracht te worden.*

Op 9 mei 1918 was het weer ideaal voor de aanval. De zee was kalm, de hemel helder, de barometer standvastig en de wind woei naar het land toe, ideaal voor het gebruik van rookmachines die de Duitse verdediging het zicht zouden moeten belemmeren. Om elf uur 's avonds stak het 32ste eskader torpedojagers in zee, vergezeld van motorsloepen. De volgende schepen die uitvoeren waren de monitorschepen Prince Eugene, Sir John Moore en de M27. Een half uur na de torpedojagers begonnen ook twee blokschepen (Vindictive en Sappho) aan wat hun laatste reis zou worden, tezamen met de torpedojager Faulkner (die een voor de operatie belangrijke boei zou

uitzetten) en een waaier van kleinere vaartuigen (CMB's). De Sappho kreeg onderweg echter

met pech af te rekenen, zodat uiteindelijk alleen de Vindictive als blokschip gebruikt zou kunnen worden... gesteld dat de Britten tot in de Oostendse havenmonding zouden kunnen geraken. Het was vijftieng over één toen de Faulkner op 7,2 kilometer ten noord-westen van de monding van het Oostende-kanaal een fosforlichtboei uitzette. De finale van de operatie was onherroepelijk begonnen.

De schepen werden zorgvuldig verduisterd en de Belgische kust was evenmin verlicht. Lang zou het nu niet meer rustig blijven.

### Technische specificaties HMS Vindictive

Alhoewel het rammen van schepen, als offensieve tactiek, in de late negentiende eeuw niet langer tot de moderne oorlogsvoering gerekend werd, werd de Vindictive bij de bouw in 1900 toch van stormrammen voorzien. Wellicht was het de bedoeling om daarmee vijandelijke schepen af te maken die tijdens het gevecht al onschadelijk gemaakt werden. Bijgevolg was er voor dat schip geen grote rol weggelegd, want de technologie van oorlogsschepen veranderde in die tijd zienderogen en het schip was al verouderd toen het nog maar goed gebouwd was. Bij het uitbreken van WOI was de Vindictive weggepromoveerd tot depot-schip. WOI zou er evenwel voor zorgen dat het schip aan de Belgische kust nog steeds tot de verbeelding spreekt.

Technische specificaties: Arrogant-class second-class cruiser. L/B/D: 104.2m ~ 17.5m ~ 6.1m). Ton: 5,750. Romp: Staal. Motor.: triple expansion, 10,100 ihp, 2 schroeven; 19 knopen. Bouw: Chatham Dockyard; 1900.

(Uit Chesneau & Kolesink, eds., Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905.)

## CREVITS

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050/ 54 48 33

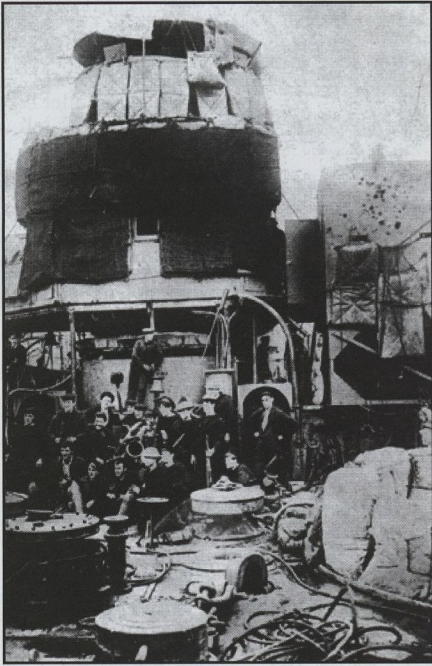
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11

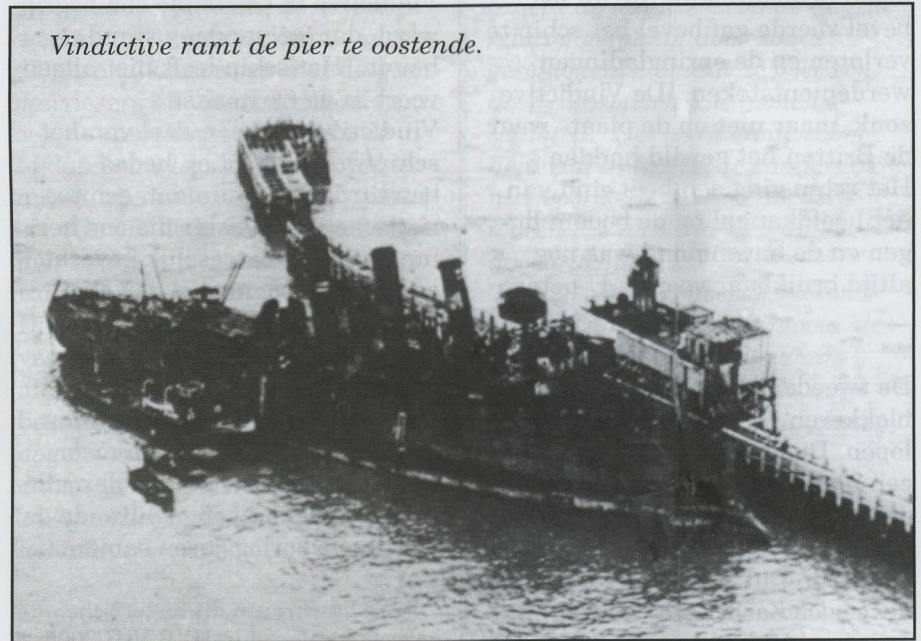


*De felbeschadigde Vindictive na de halfgelukte raid op Zeebrugge. (Bron: <http://www.firstworldwar.com/photos/index.htm>)*

De Britse aanvallers begonnen een rookgordijn te ontplooiën dat samen met de mist elk visueel contact onmogelijk maakte. Vanuit Duinkerke beschoten kanonnen de Duitse kustverdediging, de monitorschepen lieten zich evenmin onbetuigd en Handley-Page bommenwerkers maakten de bommenregen over de kust compleet. Om twee uur, toen de Vindictive bijna ter bestemming was begonnen de torpedojagers lichtgranaten over de kanaalmondig te schieten om de Vindictive de weg te tonen.

Tegelijk beantwoorden de Duitsers het vuur. In al dat geweld slaagden de Britten erin de Vindictive tot in de vaargeul te brengen en het schip begon de nodige manoeuvres uit te voeren om zich dwars over het scheepvaartkanaal te leggen. Daar zou men uiteindelijk met springladingen de bodem uit het schip schieten. De ondertussen opgekomen mist veranderde alles. Dertien minuten nadat het de Stroombankboei was gepasseerd stoomde het schip naar het westen, evenwijdig met de kust om de onzichtbare haveningang te zoeken. Toen ze, in de dikke mist, twee minuten voor twee nog niets gevonden hadden werd het bevel tot koersverandering gegeven en begon men in

Oostelijke richting te varen. Om 2 uur werd het schip weer naar het westen gedraaid. De havenmond zagen ze toen aan boord nog niet, maar het schip bevond zich nu wel in het centrum van het spervuur. Hoe dicht de Vindictive het kanaal naderde, des te beter kon de kustafweer op het doel gericht worden. De Vindictive stoomde uiteindelijk toch de havenmond in, maar het gehavende vaartuig bleek veel te dicht bij de westelijke pier te varen. Het schip moest eerst weer naar het midden geraken om er in een versperringpositie gelegd te worden. In het gevecht was de kapitein inmiddels gedood en ook de navigatie-officier was gekwetst geraakt. De Vindictive



*Vindictive ramt de pier te oostende.*

*De graven van de zeven bemanningsleden van de Vindictive die sneuvelden bij Oostende*





*Een deel van het schip bevindt zich, als monument, nog steeds te Oostende.*

eindigde de dolle vaart door tegen de oostelijke pier aan de grond te lopen. De luitenant die nu het bevel voerde gaf bevel het schip te verlaten en de springladingen werden ontstoken. De Vindictive zonk, maar niet op de plaats waar de Britten het gewild hadden. Het schip ging een heel eind van het hoofdkanaal op de bodem liggen en de havenmond was nog altijd bruikbaar voor de U-boten.

### Resultaat

De tweede poging om Oostende te blokkeren was op een fiasco uitgelopen. Dus broedden de Britten op een plan om voor een derde keer een poging te ondernemen. Die poging kwam er uiteindelijk niet omdat de Duitsers inmiddels ook alweer de Zeebrugse vaargeul vrijgemaakt hadden. Al dat geweld had bijgevolg maar tot

magere resultaten geleid. Een en ander belette niet dat de Vindictive in Oostende een begrip werd, dat tot vandaag stand houdt. Het schip leeft niet alleen voort in de Oostendse Vindictivelaan, een deel van het schip wordt er tot op heden bewaard als monument, een toeristische trekpleister die ons herinnert aan een vreselijk gevecht, een drieste poging om zowel Oostende als Zeebrugge voor de gevreesde Duitse duikboten onbruikbaar te maken. Herinnering aan een strijd waarbij de Britse betrokkenen meer onderscheidingen kregen dan alle Britse legerkorpsen gedurende de vier lange oorlogsjaren samen. (fv)

(\*) We beschreven dit historische gevecht eerder al in HVB VIII/2005, p. 24: 'De aanval op Zeebrugge'.

## N.V. WILLEMS

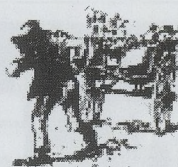
### Recuperatiebedrijf

#### Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

**Container nodig?  
Bel 059 / 51 44 66**



De citaten



*'Als de Nederlandse visafslagen een brandstofpremie gaan aanbieden, gaan wij dat ook doen.'*

Freddy Pollet in Visserijnieuws, 21 juli

*'Hoezeer wij ons ook verbonden weten met de problemen op de vloot, wij kunnen niet anders dan concluderen dan dat de brandstoftoeslag [die sommige veilingen de viskopers willen laten betalen en naar de reders zou gaan NvdR] niet de oplossing gaat bieden. Per schip zal het te weinig zijn, maar ook structureel zal een dergelijke toeslag de problemen van de vloot niet kunnen oplossen.'*

Guus Pastoor in Visserijnieuws, 28 juli

*'Op de raad van bestuur en de algemene vergadering van 4 juli heeft voorzitter J. Gabriëls de aanwezige bestuurders geprezen voor hun constructieve medewerking en hun eensgezindheid in deze moeilijke periode. Hij wees erop dat de toestand al ernstig genoeg is en dat energie verspillen door in te gaan op uitgelokte discussies moet worden vermeden.'*

Luc Corbisier in de Rederscentrale, juli 2006

*'[Ivan Victor] wil, in tegenstelling tot het verleden, waar diverse belangenverenigingen elkaar in de weg liepen en waar vaak corporatistisch eigenbelang de sector meer schade dan goed deed, de reders verenigen onder een transparante en vooral onder één vlag.'*

Visaktua, juli 2006

*'Moeten we fusioneren met Zeebrugge? Ik weet het niet. Maar als we de Belgische markt kunnen overnemen, moeten we in elk geval hun vismijn niet meer overnemen! Zeebrugge hoeft niet te verdwijnen, het kan best de kaart trekken van diepvriesverwerking of veiling voor groenten en fruit.'*

Yves Miroir in De Zeevacht, 7 juli

*'In Oostende gaan ze onze toekomst niet bepalen. Onze prognose is dat we ook dit jaar de grootste visveiling in Vlaanderen blijven.'*

Johan Vande Steene in Het Nieuwsblad, 14 juli

*'Er wordt wel degelijk winst gemaakt, behalve door de groep die er het hardst voor werkt: de vissers. Terwijl die amper het hoofd boven water kunnen houden: alleen al de afgelopen jaren zijn toen Vlaamse garnaalschepen "failliet" gegaan.'*

Kurt Deman in Het Laatste Nieuws, 16 juni

*'Aquacultuur wordt in België een ernstig alternatief voor de klassieke landbouw.'*

De Standaard, 14 juli

*'Het is zo. Als een schipper ervan overtuigd is dat hij geen controle zal krijgen, vist hij met binnenkuilen.'*

Guy De Vleeschouwer in De Standaard, 15 juni

LES MORUTIERS  
DE  
FLANDRE

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 bezorgen. Maar  
wat doen wij dan met dat  
oud papier? Wel, we maken  
een rubriek waarin we het  
kwijt kunnen. Dit keer bla-  
deren we samen door *'Les  
Morutiers de Flandre'*, een  
*'Cahier de la Flandre  
Littéraire'*, volgeschreven  
door E.A. Gerbosch en in  
1929 gedrukt op de persen  
van Unitas in Oostende

DE AUTEUR VAN dit  
Franstalige werkje heeft  
een missie: *'Door de  
vlugge veranderingen die zich  
voordoen in dat onbekende  
stukje België, in het land van de  
'Hoogen Blekker', bleek het no-  
dig de aparte zeden die er heer-  
sten te redden uit de vergetel-  
heid, en dat in het belang van  
de nationale folklore.'*

Daarenboven meldt hij ons dat  
wat hij beschrijft *'nauwelijks  
vijftig jaar geleden'* daar nog  
dagelijkse kost was, wat ons tot  
vijftig jaar vóór 1929 terug-  
brengt; een tijd waarin de west-  
hoek *'danig verschilt van de  
andere maritieme gebieden van  
de kust'*.

In het boekje volgt hij wel en  
wee van schipper Charel-Lowie  
Crop, diens schoonzoon Dis  
Zwarte en de overige beman-  
ningsleden Tjeene Popelier,  
Tjeppe Monteyne en Charel  
Lambersy, alsmede van de  
scheepsjongen Harry Crop.  
Mogen we in de namen Crop en  
Dis deze van Désiré — Dis —

Decrop herkennen, de stamvader  
van een heus visserijgeslacht, de  
visser die na WO I naar Oostende  
afgezakt kwam om er de grond-  
slag te leggen van een van de  
grootste stoomrederijen die het  
land gekend heeft? Misschien  
moet zo'n verband desgevallend  
maar eens uitgevlooid worden  
door onze hedendaagse folklo-  
risten.

In elk geval krijgen we hoofdstuk-  
je na hoofdstukje een goed beeld  
van het vissersleven van de 'puz-  
zeschieters': het dagelijkse leven  
aan boord, het werk, de visserij-  
wacht... We maken kennis met  
de garnaalkruiers en met de paar-  
denvissers en uiteraard maken we  
ook de thuiskomst mee van de  
IJslandvaarders die van midden  
maart tot einde september uithui-  
zig zijn om de kabeljauwvisserij  
aan boord van Duinkerke vaar-  
tuigen te bedrijven.

De speekwoordelijke gierigheid  
van de Pannenaars heeft hen niet  
alleen de in visserijkringen alom  
bekende bijnaam 'puzzeschieters'  
opgeleverd. Uit het boekje blijkt  
dat me ze om dezelfde reden ook  
'duitjesklievers' en 'centenbijters'  
noemde.

Charel-Lowie woont aan de voet  
van de *'Hoogen Blekker'*. Daar  
rond liggen onaangetaste duinge-  
bieden en stukken natuur die  
luisteren naar heerlijke namen  
als de *'Witte Buik'*, *'Maartensoom'*,  
de *'Doorne Panne'*, *'Langepanne'*,  
*'Vuile Panne'* en de *'Spelle plek'*  
waar het spookt.

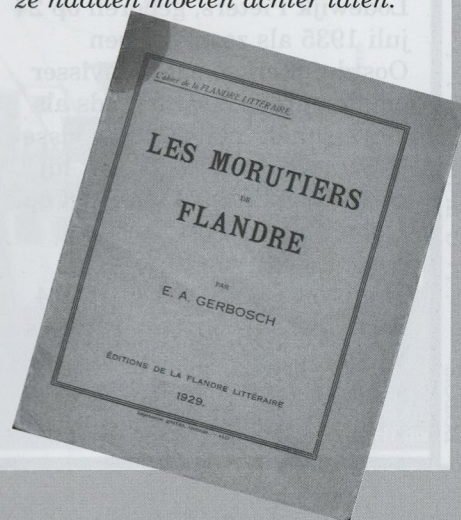
's Mans twee dochters en zijn  
echtgenote worden in de visserij  
ingezet en niet uitsluitend aan de  
wal. In het dorp heeft men het  
over hen dan ook als de *'gespleten  
stuurman'* en de *'gespleten matro-  
zen'*; een bijnaam die ook vrouwen  
gold die na het overlijden van hun  
man de visserij op eigen kracht  
verder zetten. Die vrouwen, zo

merkt de auteur op, zien er bij-  
zonder Spaans uit, iets dat wel  
meer voorkomt in het vissersmi-  
lieu. Trekken die verklaard wor-  
den door de aanwezigheid van  
Spaanse soldaten ten tijde van  
de zeegeuzen.

Gerborsch beschrijft ook de  
woonst van Charel-Lowie; een  
hut waarvan de muren bestaan  
uit *'moffels'* en het dak uit stro.  
Binnenin was het allemaal  
schaarste wat de klok sloeg,  
maar volgens de auteur waren  
ze daarom niet ongelukkig: *'Zo  
bracht de familie Crop de dagen  
relatief gelukkig door zonder  
geschiedenis, omdat ze over een  
dosis filosofisch fatalisme be-  
schikten. Het werk en de sober-  
heid waren heilig; ze konden zich  
niet voorstellen dat er mensen  
waren die hun tijd in ledigheid  
doorbrachten (...)'*

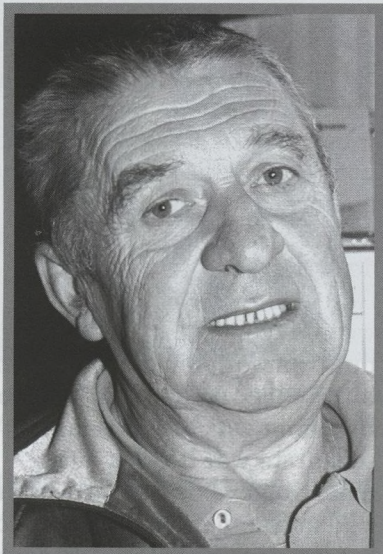
*'Hun grootste genoeg bestond  
erin op zondag in hun mooie kle-  
ren naar de hoogmis te gaan,  
waarna de mannen in de enige  
kroeg van het dorp enkele glazen  
gingen nuttigen.'*

Alleen de IJslandvaarders gin-  
gen al eens uit de bol als ze arri-  
veerden, maar die hadden dan  
ook zes maand niets anders dan  
water gezien en waren veelal  
ook *'op miraculeuze wijze ont-  
snapt aan de langzame en wrede  
dood die het lot was van de arme  
verdrongen kabeljauwvissers die  
ze hadden moeten achter laten.'*



Fatale val tijdens bergwandeling

## Lodewijk Pieters verongelukt in Groenland



De Oostendse reder Lodewijk Pieters (70) is op zondag 16 juli in Groenland overleden. De gewezen IJslandvisser was er met enkele vrienden op wandelvakantie. Tijdens een bergwandeling is hij door een losliggende steen van een helling gegleden en twintig meter diep gevallen. De repatriëring van de overledene via Kopenhagen heeft de nodige tijd in beslag genomen. Daardoor vond de uitvaartdienst pas op 27 juli, drie dagen na zijn 71ste verjaardag, plaats in de St.-Antoniuskerk van de Vuurtorenwijk. Op de klanken van "Will meet again" werd afscheid genomen van een principieel, rechtvaardig en gelovig man.

Lodewijk Pieters, geboren op 24 juli 1935 als zoon van een Oostduinkerke paardenvisser om den brode, kwam reeds als jonge snaak in 1949 in de visserij terecht. Als visser heeft hij ruim tien jaar als machinist op IJsland gevaren, ondermeer met schepen van de NV. Motorvisserij en met de O.324 Raphaël-Gabriëlle van Charles Walraeve. In 1965 verwierf hij samen met zijn vaste kajuitge-

noot August Puystjens de IJslander O.318 Belgian Sailor die in 1992 naar de sloop ging. Lodewijk Pieters bracht daarna de O.318 Aegir in de vaart. Tegen de trend van de tijd in koos hij voor een hektrawler, een vaartuig dat vandaag nog steeds een aparte plaats inneemt in de visserijvloot. Enkele jaren geleden trok vader Pieters zich uit de rederij terug en gaf het roer van het familieschip én zijn levenswerk over aan zijn zonen Danny en Rudy. Hierdoor kreeg hij meer tijd voor zijn wandelactiviteiten. Hij was lid van de WSV De Stormvogels en als fervent wandelaar beperkte hij zich niet tot "De Nacht van Vlaanderen" en andere lokale wandelevenementen. Hij trok over de Pyreneeën naar Santiago de Compostela en wandelde door de IJslandse natuurgebieden.

Het nieuws van zijn dodelijke val sloeg in als een bom in de Oostendse visserijgemeenschap en op de Vuurtorenwijk. Lodewijk Pieters werd erg gewaardeerd om zijn technische kennis van de visserij. Hij was geliefd door vrienden, wijs en minzaam in de omgang, steeds behulpzaam en met een luisterend oor voor wie in problemen verkeerde. Hij had zo zijn eigen ideeën over bepaalde zaken en werd daarin niet altijd gevolgd, al moest men achteraf vaak toegeven dat hij er de juiste visie op nahield.

Lodewijk Pieters was gehuwd met Yolande Aesaert. Samen met hun vier kinderen vierde het echtpaar twee jaar geleden de gouden huwelijksjubileum. Lodewijk Pieters was als reder bestuurder van de Rederscentrale, de Quotacommissie, het Fonds voor Scheepjongens, de Raadgevende Commissie Visserij (Bedrijfsraad) en verschillende examencommissies. (gw)

## Respect voor vissersmonument



Naar aanleiding van de zeewijding in Zeebrugge werd er kritiek geuit over de toestand waarin het Visserskruis zich bevindt. Het is een beeld dat bij de Zeebrugse gemeenschap herinneringen oproept aan de vissers die op zee gebleven zijn. De kritiek betreft de moeilijke toegankelijkheid van het monument, de al te lang aanslepende werken in de omgeving en de afwezigheid van een namenlijst van omgekomen vissers. (dh)

### Rustend reder "Lou"

#### Aspesslagh (89) overleden

Op 17 juli overleed gewezen reder Louis Aspesslagh. "Lou" Aspesslagh (geboren in Calais op 18 december 1916). Aspesslagh verhuisde in de jaren veertig naar Oostende waar hij in de visserij actief was. Hij was weduwnaar van jeugdboekenschrijfster Lia Timmermans (+15.06.02), oudste dochter van de Lierse auteur Felix Timmermans.

### Echtgenote Eddie Cattoor overleden

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Francine Brouckaert, echtgenote van reder Eddie Cattoor (Z.105, Z.243). Francine werd geboren te Knokke op 28 juni 1957 en overleed thuis te Zeebrugge op 27 juli. De begrafenisplechtigheid greep plaats op 3 augustus.

# De Belgische visserijvloot (20)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

## O.101 Benny

Lengte: 16,80 m.  
Breedte: 5,06 m  
Tonnage: 33 bt  
Bouwjaar: 1967  
Werf: PVBA J. Deweert, Oostende  
Motor: ABCBaudouin (2004)  
Vermogen: 184 kW  
Uitrusting: boomkor, planken  
Eigenaar:  
Gilbert Viaene-Rassaert, 8400  
Oostende (1967)  
Gilbert Viaene-Vyvey, 8400  
Oostende (1984)  
BVBA Alfrijhofra, 8400 Oostende  
(2003)



## Z.105 Atlas

Lengte: 36,25 m  
Breedte: 8,48 m  
Tonnage: 317 bt  
Bouwjaar: 1987  
Werf: Scheepswerven De Graeve,  
Zeebrugge  
Motor: Mak (1987)  
Vermogen: 880 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar:  
BVBA Atlas, 8380 Zeebrugge  
(1987)  
BVBA Atlas, 8380 Dudzele (1993)  
BVBA Rederij Atlas, 8380  
Zeebrugge (2002)



## O.116 Caroline

### (ex-O.116 Lucie-Jenny)

Lengte: 17,00 m  
Breedte: 4,95 m  
Tonnage: 33 bt  
Bouwjaar: 1961 (hout)  
Werf: Scheepswerven De Graeve,  
Zeebrugge  
Motor: Caterpillar (1987)  
Vermogen: 142 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar:  
O.116 Lucie Jenny:  
Raphaël Beyen, 8400 Oostende  
(1961)  
O.116 Caroline:  
Marcel Bouilliant, 8400 Oostende  
(1975)



Nieuw fotoboek  
**50 jaar**  
**IJslandvaart**

**Belgische Zeevisserij:  
50 jaar IJslandvaart  
1945 - 1995**



**Roger Corveleyn Eddy Eneman**

Uitgave V.N.A.O. v.z.w.

Op zaterdag 9 september, ter gelegenheid van de Oostendse Visserijfeesten, publiceert de "Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende" vzw opnieuw een lijvig fotoboek (336 blz). Onder de titel "Belgische Zeevisserij: 50 jaar IJslandvaart 1945-1995" wordt een overzicht gebracht van de vaartuigen en het leven aan boord van de IJslandvaarders. Samenstellers zijn Roger Corveleyn en Eddy Eneman.

Roger Corveleyn (64), geboren te Brixham en dus duidelijk een telg uit een vissersgeslacht is al vele jaren een fervent fotoverzamelaar en fotograaf van vissersvaartuigen. Co-auteur Eddy Eneman is al 29 jaar gids in het Noordzee-Aquarium en mede-auteur van het vorige boek van de vriendenkring "Oostendse kustvissersvaartuigen na wereldoorlog 1940-1945", dus ook een gefascineerd verzamelaar van gegevens over de visserij. Samen brachten ze het materiaal voor het boek bijeen. Iedere foto kreeg een beknopte beschrijving van het vaartuig mee en een aantal historische en technische gegevens. Er worden in totaal 99 vaartuigen besproken aan de hand van 650 foto's.

"50 jaar IJslandvaart" verschijnt op A4-formaat en kost 35 euro (luxe- en genummerde uitgaven 60 euro), verkrijgbaar door overschrijving van het bedrag op rek. 280-07.06.209 van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende of in het aquarium aan de Oostendse Visserskaai.

Het boek is te koop vanaf 9 september op de stand van het Noordzee-Aquarium in de vismijn en nadien in het aquarium. Voorintekenaars kunnen hun exemplaar eveneens afhalen tijdens de Visserijfeesten.



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



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

