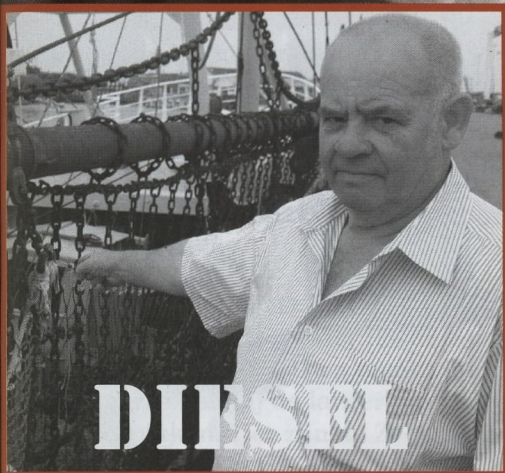


HVB

73

HET VISSERIJBLAD

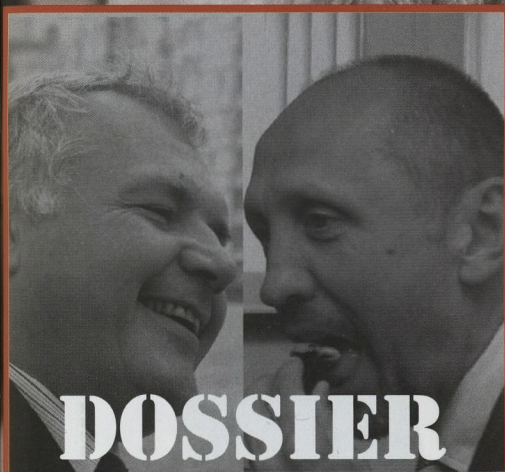
België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637



DIKSEL



ERFGOED



DOSSIER

PURUS GELANCEERD!

73 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 9 - 1 september 2006 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I



Visafslag in de Veurnestraat te De Panne omstreeks 1895. (Foto uit Freddy L. Rigaux, 'Bijdrage tot de studie van de visserstaal te De Panne'.)

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

Vlaamse Visserij Vereniging lanceert dagvers product

Purus staat voor de beste garnaal

AL VOOR DE officiële lancering kreeg de Purus-garnaal heel wat media-aandacht, tot in de nieuwsjournaal op tv. De echte voorstelling gebeurde een paar weken terug op een avondshow in Zeebrugge. Door de weersomstandigheden gedwongen moest het evenement evenwel dekking zoeken in de oude Zeebrugse vismijn. Met een duizendtal aanwezigen was het dan ook een drukke bedoening in de Seafront-hal waar Wendy Van Wanten voor een geanimeerd optreden tekende. De meter van de Purus-garnaal gaf ook een demonstratie weg hoe zij met haar gevoelige vingers het diertje van zijn pantser ontdoet. De peter, keukenchef Bart Desmidt van het Knokse restaurant Bartholomeus, kwam minder in beeld.

NA DE HOOPGEVENDE eerste contactvergadering op 11 november vorig jaar zijn er nog maar vier vaartuigen bij de lancering betrokken. Het zijn de Zeebrugse vaartuigen Z.55 *Goede Hoop* van Kurt Deman, de Z.63 van Jan Ackx, de Z.70 *Marleen* van Willy Versluys en Z.582 *Asannat* van rederij Versluys-Vantroye. Met z'n vieren vormen ze de Vlaamse Visserij Vereniging CVBA (VVV). Op veel steun van

de sector hebben ze niet moeten rekenen. De VLAM (Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing) zit uiteraard verveeld met de situatie. Als promotor van landbouw- en visserijproducten mag ze het initiatief niet steunen omdat de sectorcommissie verdeeld is. Dat beperkt natuurlijk de slagkracht van de VVV die de bedoeling had de verwerking van de verse Vlaamse garnaal van het schip tot bij de consument op zich

te nemen. Bij gebrek aan middelen moet de coöperatieve de verwerking en verkoop in handen van derden geven. Reddy Demey heeft ondertussen al aangekondigd dat hij een voorstel om de garnaal te promoten zal indienen bij Vlaamse minister-president Letermé. *“De Commissie voor toezicht op de overheidscommunicatie kan zelf voorstellen voor campagnes indienen. Ik zal de minister vragen dat ook voor de Vlaamse Garnaal te doen”*, liet het Oostendse commissielid weten.

De afwezigheid van de Oostendse garnaalvisserij die ook Purus-kwaliteit aanvoeren, is te verklaren. Zij hebben immers de beroemde Oostendse Vistrap waar ze hun vangst tegen een goede prijs rechtstreeks aan de man kunnen brengen. Maar wat wordt het als het garnaalseizoen losbreekt en de toeristen naar huis



Jan Ackx, Kurt Deman, Wendy Van Wanten en Willy Versluys prijzen de Purus aan.

COLOFON

HVB
73

HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine
van de zee**

MEDEWERKERS: Robert Coelus,
Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De
Zetduivel, Philippe Godfroid, L.A. Ing-
helbrecht, Frank Neyts, Jef Klausning
(†), Willem Lanzweert, 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

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)kis-
ten
Neem een**



Garnaalvisser Peter De Graeve van de Z.582 Asannat deelt met kwistige hand vers aangevoerde garnalen uit aan het publiek.

zijn? Vanaf september treedt door-
gaans een prijsdaling op. Het aan-
bod stijgt en dan bepalen de
(Nederlands) opkopers de prijs.
Misschien biedt de VVV dan bete-
re voorwaarden.

De (voorlopig ongepelde) Purus-
garnaal van de VVV wordt aange-
boden in bakjes van 250 gram in
gasverpakking met de garantie
van vijf dagen houdbaarheid, in-
dien bewaard in koele omstandig-
heden. Over de distributie en
kleinhandelsverkoop konden de
initiatiefnemers op de voorstelling
nog niet alle inlichtingen ver-
strekken omdat ondermeer de eti-
kettering nog niet volledig op
punt staat. De komende weken
komt dat allemaal in orde, verze-
kerden de Purus-vissers die het te
druk hadden met het lossen en
uitdelen van de garnalen om daar
lang bij stil te staan. Om beurten
meerden de vier vaartuigen af
aan de kaai en losten een paar
bennen kraakverse Purus die door
de vissers Mark Van Troye en
Peter De Graeve met kwistige
handen werden uitgedeeld.

*“Al jaren wordt onze vangst op de
veiling onderbetaald. De lancering
van een eigen keurmerk is de enige
manier om een fatsoenlijke prijs
voor ons dagvers product te beko-*

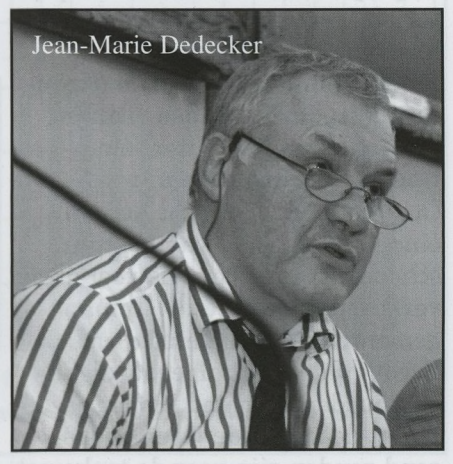
men.”, zegt schipper Kurt Deman
van de Z.55 die begin september
vorige jaar samen met zijn colle-
ga's heftig protesteerde tegen die
situatie. Tevens ageerden de boze
garnaalvissers tegen de oneerlijke
verkoop van zogenaamde Vlaamse
garnalen die niet van onze kust-
vissers afkomstig zijn.
Voorlopig is de Purus-garnaal te
koop bij de vishandel Il Mare in
Zeebrugge (Ierse Zeestraat) en bij
Mytilus in de Oostendse vismijn
(Pakhuis 19). Het is de bedoeling
dat alle vishandels in Vlaanderen
de kans krijgen om Purus-garnaal
aan te bieden, maar uiteraard
hebben ook de grootdistributeurs
interesse voor het product als de
vissers aan de vraag kunnen vol-
doen.



Oostendse vismijnpolitiek ter discussie

Jean-Marie Dedecker creëert sfeer van verdenking, maar bewijzen liggen niet op tafel

WORDT HET OOSTENDSE vismijnbedrijf goed bestuurd? "Natuurlijk!", zegt voorzitter Miroir (SP.a). "Slecht management en wanbeheer!", roept gemeenteraadslid en VLD-gemeenschapssenator Jean-Marie Dedecker. Hij heeft de werking van de autonome gemeentebedrijven in Oostende al meermaals op de korrel genomen. De voorbije weken legde hij volgens enkele media een bom onder de vismijn. Zal de discussie tijdens de pre-electorale periode beperkt blijven tot een politiek lijf-aan-lijf-gevecht in het kader van de komende gemeenteraadsverkiezingen? Wil Dedecker vooral SP.a-voorman Johan Vande Lanotte onderuit halen? Of is er meer aan de hand?



Jean-Marie Dedecker

DEDECKER IS GEMEENTERAADSLID in Oostende, maar raadszittingen laat hij vaak links liggen. Dat sluit niet uit dat hij zijn tanden zet in enkele dossiers van het 'Palermo aan de Noordzee' zoals hij de Stad aan Zee graag omschrijft. Zijn geschut is steeds gericht op de socialistische volstrekte meerderheid die het daardoor ook voor het zeggen heeft in de autonome gemeentebedrijven, waarvan het vismijnbedrijf er een is. Autonome Gemeentebedrijven (AG's) hebben een aparte rechtspersoonlijkheid. Alhoewel alle fracties die in de gemeenteraad zetelen vertegenwoordigd zijn in de raden van bestuur kan de gemeenteraad weinig controle uitoefenen op de AG's. De bijeenkomsten van de raden van bestuur zijn schaars. Het zijn de directiecomité's die de lakens uitdelen. De democratische controle wordt

nog bemoeilijkt door de verticale structuur met een of meer dochtervennootschappen met een andere samenstelling dan het bestuur. Het is onweerlegbaar dat de socialisten de absolute macht hebben in de Oostendse AG's. Dedecker is er bovendien van overtuigd dat die structuur de deur opent voor commerciële activiteiten en misbruiken. Hij beweert dat hij over de bewijzen beschikt dat de omzet van de Oostendse vismijn kunstmatig opgedreven wordt met gebruik van overheidsgeld en gelooft dat de schulden vroeg of laat op de belastingsbetaler worden afgewenteld. Maar is het ook juist wat hij beweert?

Succesverhaal

Wat de media ons afgelopen weken te zien gaven, is eigenlijk niet meer dan een herhaling van eerdere beschuldigingen aan het adres van de leidende figuren van

AG Vismijn Oostende. Dedecker beweert dat er twijfelachtige constructies bestaan om de omzet van de vismijn op te drijven en dat dit gebeurt met geld uit de stadskas. Hij zegt over een lijvig dossier te beschikken met vertrouwelijke documenten die ook aantonen dat het vismijnbedrijf bankier heeft gespeeld voor enkele rederijen die intussen failliet zijn en dat een paar dossiers een vermoeden van belangenvermenging oproepen. Met zijn uitvallen doorkruist Dedecker het succesverhaal van de Oostendse vismijn. Om dat duidelijk te maken moeten we even terug in de tijd. In 2001 werd amper nog 4.000 ton visserijproducten aangeland in de stedelijke vismijn. Die aanvoer stelde maar 30 procent meer voor van de 12.000 ton in 1990. Ook de besomming zat in een vergelijkbare neerwaartse spiraal. De 26,4 mil-

SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK N.V.

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

joen euro (ruim één miljard frank) van 1990 waren in 2001 nagenoeg gehalveerd tot 14,6 miljoen euro (590 miljoen frank). Er was een dieptepunt bereikt met een exploitatietekort ten laste van de stadskas van 62 miljoen frank. Sinds 1 januari 2002 is de exploitatie van de Oostendse vismijn een zaak van het Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende NV. Net voor het jaareinde had de raad van bestuur schep en Yves Miroir als voorzitter verkozen, het directie- en managementcomité aangesteld en Freddy Pollet tot afgevaardigde bestuurder benoemd. Pollet besefte dat de komende jaren beslissend zouden zijn voor de toekomst van de Oostendse visserij. *"Als we er niet in slagen om de neerwaartse trend om te buigen zal het stadsbestuur inderdaad moeten uitkijken naar een andere bestemming voor de vismijn"*, zei hij toen.

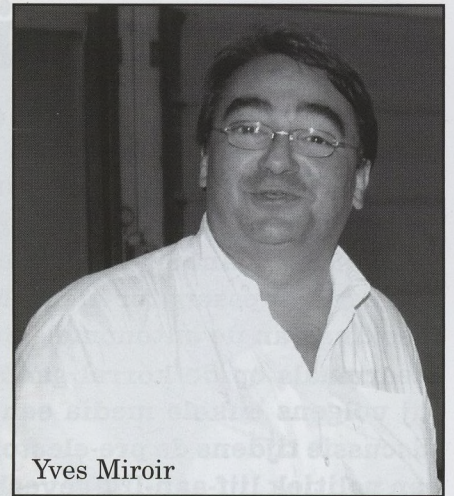
In ruil voor het jaarlijks aanzuiveren van het verlies kreeg het nieuwe vismijnbedrijf gedurende vijf jaar een kapitaal van 50 mil-

joen frank (1,25 miljoen euro) toegezegd, maar dat is gedurende de voorbije vier jaar maar gedeeltelijk doorgestort.

Na 2006 moet het vismijnbedrijf voldoende *cashflow* genereren om volledig autonoom te functioneren. Het stadsbestuur heeft inmiddels het oorspronkelijk toegezegde kapitaal inmiddels tot ongeveer de helft herleid. Dit jaar ontvangt het vismijnbedrijf de laatste schijf. In totaal zal dan ongeveer slechts drie van de oorspronkelijk voorziene 6,25 miljoen euro uitgekeerd zijn.

Daarnaast heeft de stad ook de gebouwen van de vismijn overgedragen aan het vismijnbedrijf waardoor de waarde van het onroerend goed ook in de balans staat.

De heropleving, die zeker niet iedereen verwachtte, is er wel degelijk gekomen. In de vier jaar dat AGVO actief is nam de aanvoer en besomming stelselmatig toe. En dat in een periode dat de aanvoersector het steeds moeilijker kreeg met quota en brandstofkosten. Na vier jaar AGVO waren



Yves Miroir

aanvoer en besomming met maar liefst 250 procent verhoogd. Keerzijde van de medaille is dat dit gedeeltelijk ten koste van de omzet in Zeebrugge en in mindere mate van Nieuwpoort gaat. Dedecker vindt het ongehoord dat Oostende een concurrentiestrijd voert met de geprivatiseerde Zeebrugse Visveiling, wat duidelijk maakt dat 's mans beweegredenen ook ideologisch geïnspireerd zijn.

EVO

Door de oprichting van de doch-

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchtransport



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 :

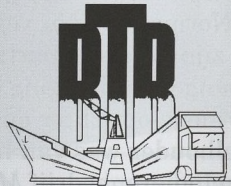
Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82

e-mail : info@vismijnoostende.be

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

termaatschappij Exploitatie Vismijn Oostende (EVO) ontsnapt de exploitatie van de vismijn aan de controle van de raad van bestuur van AGVO die slechts sporadisch bijeengeroepen wordt. De bestuurders van AGVO en EVO zijn overigens niet allemaal dezelfde personen. De laatste vergadering van de AGVO-bestuurders vond een maand of twee geleden plaats. De vorige raad van bestuur dateert van december vorig jaar. Op de laatste vergadering kregen de bestuurders van

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



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor
Federaal secretaris
zeeverij
Jules Peurquaetstraat 27
Oostende
Tel.: 059 55 60 85
Fax: 059 70 51 33
E-mail:
Ivan.Victor@btb-abvv.be

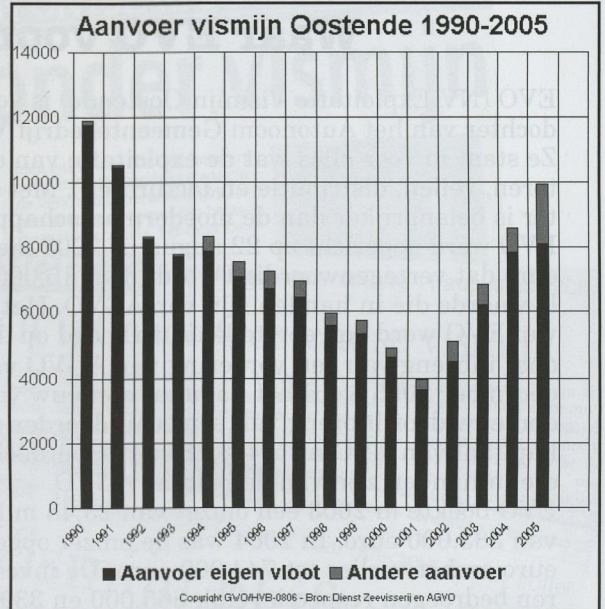
R. Vermote:
gewestelijk secretaris
0476 23 40 28
Heiststraat 3
Zeebrugge
Tel.: 050/54 47 15
Fax: 050/54 42 53
E-mail: btbzee@pi.be

de bedrijfsrevisor toelichting over de balans van AGVO. Bestuurders die ook wat wilden horen over de situatie van dochtervennootschap EVO bleven op hun honger. Volgens voorzitter Miroir komt dat omdat ze geen bestuurders zijn van EVO. Dus kwam er ook geen toelichting op de jaarrekening van EVO. Volgens Dedecker maakte AGVO in 2004 een bescheiden winst (35.000 euro) en vorig jaar een verlies van 2,1 miljoen euro. Dochter EVO daarentegen stapelt de verliezen op elkaar (zie kaderstukje, verder in dit artikel). Voor Dedecker is het vismijnbedrijf zelfs virtueel failliet, maar de banken hebben hun kredietlijn niet opgeschort omdat er een stadswaarborg is voor de leningen.

Voorzitter Miroir beweert het tegenovergestelde. *"Het vismijnbedrijf is financieel gezond. AGVO en NV Pakhuizen maken winst. Omdat we van de bedrijfsrevisor ook onze bedrijfsgebouwen moeten afschrijven geraakte EVO in de rode cijfers (400.000 euro). Zonder die boekhoudkundige verplichting zou er ook winst zijn."* Volgens Miroir is het verlies tijdens de eerste zes maanden van dit jaar al teruggedrongen tot 85.000 euro en vanaf volgend jaar ziet hij de rode cijfers uit de boekhouding verdwijnen.

Zwart circuit?

De rechtbank heeft zich nog niet



uitgesproken over de in beslagname van een partij vis die op 5 december 2004 ontdekt werd. Over de huiszoeken in de lokalen van AGVO en bij enkele personeelsleden naar sporen van een illegaal circuit is officieel niets bekend. Dedecker meent te weten dat op die manier 300.000 kilogram zwarte vis werd witgewassen. Volgens hem is dat gebeurd met medewerking van de vismijn die er ook nog iets aan verdient heeft.

Freddy Pollet voert aan dat het niet zijn taak is om de oorsprong na te gaan van vis die door derden op de markt wordt gezet. Hij ontkent niet dat hij in deze zaak verhoord werd en bepaalde verklaringen heeft afgelegd. Het is dan ook normaal dat zijn naam en die van andere directieleden in het dossier voorkomen. Op de verkoop van de ingevoerde (Ierse) vis heeft de vismijn de gangbare commissie van 6 procent aangere-

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

Waar EVO voor staat

EVO (NV Exploitatie Vismijn Oostende) is voor honderd procent een dochter van het Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende (AGVO). Ze staat in voor alles wat de exploitatie van de vismijn aanbelangt (sorteren, veilen, distributie en factureren). Met andere woorden, de dochter is belangrijker dan de moedermaatschappij.

EVO werd opgericht op 22 augustus 2002 met een kapitaal van 371.840 euro dat vertegenwoordigd wordt door 15.000 aandelen zonder nominale waarde die in handen zijn van AGVO. Het maatschappelijk kapitaal van EVO werd een eerste keer verhoogd op de laatste dag van 2004 door inbreng van een vordering van AGVO van 1,39 miljoen euro. Eind december 2005 werd het kapitaal opnieuw verhoogd met 710.000 euro, opnieuw door inbreng van een schuldvordering. Hierdoor bedraagt het kapitaal van EVO nu 2.468.884 euro, verdeeld over 294.927 aandelen die in handen zijn van de holding AGVO.

EVO boekte in 2003 een omzet van 23,45 miljoen euro en een verlies van 383.000 euro. In 2004 was de omzet opgelopen tot 33,82 miljoen euro en het verlies tot 744.000 euro. De investeringen in beide boekjaren bedroegen respectievelijk 865.000 en 339.000 euro. Het jaar 2005 werd afgesloten met een omzet van 38 miljoen euro en, volgens Dedecker, een verlies van 2,1 miljoen euro. Volgens voorzitter Miroir bedraagt het exploitatieverlies slechts 400.000 euro. Het cijfer van 2,1 miljoen euro is een boekhoudkundig gegeven, bekomen omdat de gebouwen die door de stad overgeheveld zijn, alsmede aandelen in verschillende bedrijven, ook moeten afgeschreven worden.

EVO heeft de ambitie om tegen 2007 een omzet van 75 tot 100 miljoen euro te halen. Vorig jaar werd ook een nieuwe bedrijfsrevisor aangeesteld. Deloitte & Touche werd vervangen door het kantoor Van Cauter-Saeyns & Co uit Aalst.

kend. De afgevaardigde-bestuurder ontkent dat hij op enige wijze betrokken was bij een illegaal circuit. Dedecker houdt vol dat er boven de quota gevangen vis in de Oostendse vismijn belandde en dat er schriftvervalsing werd gepleegd om de herkomst van de vis te verdoezelen.

Het is duidelijk dat Dedecker hierbij Freddy Pollet viseert. Eertijds waren de twee samen bestuurder was van de holding *Seaborn NV* die een participatie nam in de *Visrokerij Alloo* en eigenaar was van het handelsfonds van het Zeebrugse visbedrijf *Christiaens-Kennemerlan* en een fishstickbedrijfje in Normandië. Nu verwijt hij zijn vroegere partner belangenvermenging omdat hij mede-oprichter en aandeelhouder was van het schelpdierenbedrijf *Mytilus BVBA* dat zich in de vis-

VAN VOORDEN-PROMAC



VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

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

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

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

PROMAC B.V.

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

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN

Tel. +31(0)418-571200
 Fax +31(0)418-515790
 Web www.vanvoorden.nl
 E-mail info@vanvoorden.nl

PROMAC

Tel. +31(0)418-683333
 Fax +31(0)418-683355
 Web www.promac.nl
 E-mail info@promac.nl

Het Laatste Nieuws - donderdag

VLD-TOPMAN EIST DOORLICHTING EN ONTSLAG DIRECTIE

Dedecker legt bom onder vismijn

OOSTENDE

fileert vis en beconcurrereert de reders. De vismijn verkocht destijds haar aandelen na een staking van de reders aan vennootschappen

joen euro bij de NV EVO, gebeurt dat niet. De Oostendenaar mag in de verkiezingsperiode blijkaar niet weten wat er met zijn belastinggeld gebeurt», vervolgt De-



Senator Jean-Marie Dedecker, ook VLD-raadslid in Oostende, eist een doorlichting van de vismijnonthslag van de vismijndirectie. «In de vismijn op meerdere vlakken», haalt hij uit. «Zo ma EVO, een dochteronderneming van de vismijn, verliezen, maar wordt de jaarrekening niet geaudit. Daarvoor...

OOSTENDE-WESTHOEK

Het Nieuwsblad - vrijdag 11 augustus 2006

Dedecker haalt uit naar Oostendse vismijn

entwintigtal rederijen uit voornamelijk Nederland en Zeebrugge om in de Oostendse vismijn te komen. Het de omzet stijgt.

OOSTENDE

DE ZEEWACHT

2,00 euro | verschijnt wekelijks | 110de jaargang | week 32 | vrijdag 11 augustus 2006 | P509582 | 144 pagina's

Bom onder vismijn



OOSTENDE-WESTHOEK

Het Nieuwsblad - donderdag 17 augustus 2006

Vismijn blijft voor beroering zorgen

OOSTENDE

Schandalen in de vismijn? Lees het volledige dossier!



mijn bevindt. Pollet ontkent zijn participatie in *Mytilus* niet, maar zegt dat dit toen noodzakelijk was om de zaak op te starten en dat zijn aandelen intussen verkocht zijn. Dat klopt, want *Mytilus* is nu eigendom van de Nederlandse zaakvoerder Leendert Sies, Paul Laevers (Mosselcentrale Diest), Peter Blok en Willy Versluys. Of het vismijnbedrijf nog verder engagementen aanging met *Mytilus* is niet duidelijk. Dedecker beweert van wel, maar niet alle bestuurders zouden daarvan op de hoogte zijn.

Geldschieder

Al in april vorig jaar haalde Jean-

Marie Dedecker zwaar uit in de Oostendse gemeenteraad toen het agendapunt over de borgstelling voor bankkredieten aan AGVO aan de orde was. Zijn eigen VLD-fractie was toen duidelijk niet ingenomen met de eenmansactie tegen het vismijnbedrijf, waarin VLD-er Didier Ramoudt deel uitmaakt van het directiecomité. Ook de burgemeester en enkele schepenen (Bart Bronders, Hilde Veulemans, Johan Verstreken) zijn bestuurder of commissaris bij AGVO. De VLD-oppositie sloot zich toen bij de stemming over de borgstelling zelfs aan bij de meerderheid. Het ging om een totaal

bedrag van 2.143.170 euro. Schepen Miroir had zijn stadswaarborg op zak. Daar konden de beschuldigingen van Dedecker in zijn interpellatie achteraf niets meer aan veranderen. De beschuldigingen aan het vismijnbedrijf waren anders niet mis: belangenvermenging, dubieuze technieken, maffiapraktijken en racketeering. Schepen Yves Miroir deed de aantijgingen af als lasterlijk en zonder bewijslast. "Noem man en paard daagde hij Dedecker uit en dien klacht in." Enkele weken later verwijt Miroir Dedecker in een open brief gebrek aan politieke moed omdat hij de

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende

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



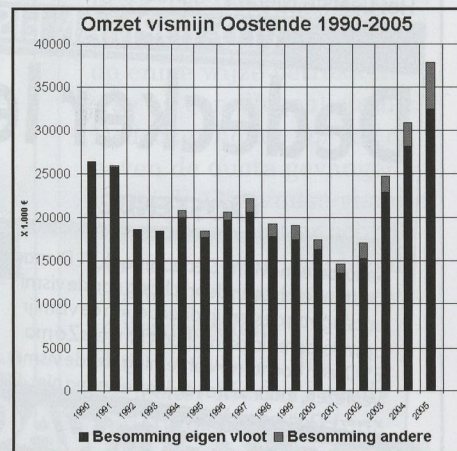
Freddy Pollet

confrontatie met de Oostendse kiezer niet aandurft (nvdr: tot op dat moment hield JMD vol dat hij enkel voor de parlementaire verkiezingen zou opkomen. Ondertussen is hij toch VLD-lijstduwer voor de komende gemeenteraadsverkiezingen geworden). Miroir gooit hem voor de voeten dat hij zijn beschuldigingen voortdurend in de media uit: *“Als gemeenteraadslid is het uw recht én plicht uw eigen opinie te geven over alles wat in Oostende gebeurt. Als u er echter van overtuigd bent dat er in Oostende of in bepaalde stedelijke instanties praktijken gehanteerd worden die het daglicht niet mogen zien, en dat in de media ruim verspreid, moet u echter consequent zijn: man en paard noemen en met de nodige aanwijzingen effectief klacht indienen bij het gerecht.”* Een antwoord van Dedecker liet niet op zich wachten. *“Telkens er enige uitleg gevraagd wordt in de gemeenteraad over de vismijn, beperkt u uw antwoord tot een scheldtirade. Zoals gebruikelijk schiet u op de boodschapper. Een*

aloude tactiek om de boodschap te verdoezelen. Als oppositielid in de gemeenteraad ben ik door de bevolking gemandateerd om uitleg te vragen over wat de beleidsverantwoordelijken doen met het belastinggeld van de burger.” *“Aangezien u schepen bent en tevens voorzitter van het Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende, bent u de geschikte persoon om uitleg te verstrekken aan de gemeenteraad over het gerechtelijk onderzoek dat lopende is naar praktijken binnen het AGVO. Praktijken die niet ontkend worden door de directeur van de Vismijn”,* schrijft Dedecker die verwijst naar een interview in het weekblad Knack (4 mei 2005) waarin Freddy Pollet verklaart: *‘Had ik er dus weet van? Gedeeltelijk. Heb ik eraan meegewerkt? Nee.’ Is het dan verwonderlijk dat een wakker gemeenteraadslid om uitleg vraagt?’*; stelt Dedecker. *“Het is een liberale gewoonte controle uit te oefenen op de overheid. Of u dit nu graag hebt of niet, doofpotoperaties zijn aan mij niet besteed.”*

Geen ontslag

Niet alle liberale gemeenteraadsleden stonden toen achter dit standpunt. Het naderen van de gemeenteraadsverkiezingen heeft daar verandering in gebracht. Vorige maand eiste de VLD een grondige doorlichting en het ontslag van de AGVO-top nadat Dedecker met een nieuwe (?) reeks beschuldigingen uitpakte. Hij kreeg deze keer wel de steun van zijn partij. VLD-voorman Bart Tommelein: *“We hebben ernstige aanwijzingen dat de raad*



van bestuur niet correct werd ingelicht en eisen het ontslag van manager Freddy Pollet. De doorlichting is een must”.

Een van de argumenten is dat het vismijnbedrijf bankier heeft gespeeld met het geld van de Oostendse belastingbetaler. *“Zeebrugse reders kregen leningen als zij als tegenprestatie hun vangst in Oostende kwamen veilen. Enkele van die begunstigden zijn intussen failliet. Hierdoor liep het verlies van de dochteronderneming EVO vorig jaar op tot 2,1 miljoen euro en betalen de Oostendenaars de schulden van de Zeebrugse reders. De directie steekt het vismijnbedrijf bovendien nog dieper in de schulden door een operatie om een failliet vaartuig in bedrijf te houden”,* oordeelt Dedecker. Yves Miroir: *“De cijfers van Dedecker kloppen niet. Ik vermoed dat hij het vooral moeilijk heeft met de groei van de Oostendse vismijn en hij commerciële ruzies uit het verleden tracht uit te vechten. We vragen concrete bewijzen voor zijn beschuldigingen. Overigens*

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

geldt de stadswaorborg enkel voor investeringen in machines, materialen en verbouwwerken. Voor andere leningen volgen wij alleen wat in Zeebrugge gebeurt. Ook over de leningen aan Zeebrugse reders slaat Dedecker de bal mis. Drievierden van de leningen zijn aan Oostendse reders toegestaan." Dedecker zegt dat vismijndirectie, via de NV Pakhuizen, zich in stilte opnieuw heeft ingekocht in het fileerbedrijf *Ostend Filetting Factory* (OFF) na een eerdere verkoop van het bedrijf. "Met *Ostend Filetting* beconcurrert de vismijn haar eigen reders. De vismijn heeft haar aandelen na redersprotest doorgeschoven naar vennootschappen van politieke vrienden, maar die zijn er na enkele maanden uitgestapt en hebben hun aandelen overgedragen aan vismijndochter NV Pakhuizen", houdt Dedecker staande, omdat hij dat met bewijzen kan staven. "Ostende Filetting Factory draait inderdaad op een laag pitje. Het is juist dat we opnieuw aandeelhouder geworden zijn. We hebben wel de bedoeling om het bedrijf en de machines te verkopen", luidt het antwoord van Miroir.

Tenslotte stelt Dedecker vast dat de het vismijnbedrijf haar jaarrekening niet tijdig heeft ingediend. "Het is een verplichting voor alle vennootschappen, maar omdat er een verlies is van 2,1 miljoen euro bij de NV EVO, gebeurt dat niet omdat de Oostendenaar in de verkiezingsperiode niet mag weten wat er met zijn belastinggeld gebeurt" Volgens Miroir is er met de publicatie van de jaarrekening

is niets mis. "Onze boekhouding werd nog niet gepubliceerd omdat ze in onderzoek is bij de bedrijfsrevisor en wordt binnenkort bekendgemaakt."

Op het directiecomité van maandag 14 augustus is Freddy Pollet gehoord en de beheerders vonden geen elementen om een doorlichting of een ontslag te vragen. (gw)

Haringstraat nieuwe toegang naar vismijn?



Er staan ingrijpende verandering op stapel voor de dr. E. Moreaulaan en Vismijnlaan in Oostende. De heraanleg, met een nieuwe doorsteek ter hoogte van de H. Baelskaai, zal ook gevolgen hebben voor het verkeer naar de vismijn. Vanaf het nieuwe kruispunt zal de Vismijnlaan aangelegd worden in functie van het verkeer naar de haven. Volgens de plannen zal de vismijn bediend worden via de Haringstraat. Het vooruitzicht van druk verkeer wordt door de bedrijven aan de Haringstraat met gemengde gevoelens bekeken. Ook de vismijndirectie vindt dit geen goede oplossing. Ondertussen is het openbaar onderzoek afgelopen en wordt door de belanghebbende uitgekeken naar de definitieve plannen.

Alle industriële en sloopsherstellingen

– mechaniek 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!**

Omzet ZV op 30 miljoen euro
De Zeebrugse Visveiling wijst er op dat in persberichten vanuit Oostende een verkeerd beeld gegeven wordt over de omzet van de veiling. Beweren dat de ZV tegen het einde van het jaar nog slechts een omzet van 30 miljoen euro zou behalen wordt volgens de directie door de feiten tegengesproken. Nog voor eind augustus stond de totale omzet reeds op 30 miljoen euro. Die besomming is van dezelfde orde als vorig jaar.

Marc Aspeslagh stapt uit het Zeevissersfonds

Marc Aspeslagh (45) heeft ontslag genomen als Previs-medewerker binnen het Zeevissersfonds. De Blankenbergenaar trad zeven jaar geleden in dienst van de Rederscentrale. In het kader van de projecten van SDVO werd hij vorig jaar ingelijfd bij het Zeevissersfonds waar hij als veiligheidscoördinator verantwoordelijk was voor het Previs-project.

dinator verantwoordelijk was voor het Previs-project.

Golfcampagne afgelopen

Voor de 21 vaartuigen die een vergunning kregen voor de visserij in de Golf van Biscaje is de campagne op 28 augustus geëindigd. Het tongquotum van 375 ton werd grotendeels door Zeebrugse vaartuigen aangeland in hun thuishaven. De tongaanvoer ging voor 65 procent naar Zeebrugge en 24 procent naar Oostende. Vlagschepen verkochten 11 procent in Nederland en eenmaal werd in een Franse haven verkocht.

ZV veilt eerste Purus

Vrijdag 25 augustus werd de eerste Purus-garnaal over de klok geveild. Volgens de normen van het kwaliteitslabel werd de dagverse garnaal aangeboden in verpakkingen van 250 gram. Ondertussen wordt al gewaar-

schuwd voor misbruiken met de Purus-benaming. De Vlaamse Visserijvereniging merkt op dat de benaming Purus al gebruikt wordt zonder dat de versheidsgarantie van het label kan gewaarborgd worden. Enkel garnalen in de originele verpakking mogen onder de benaming Purus verkocht worden.

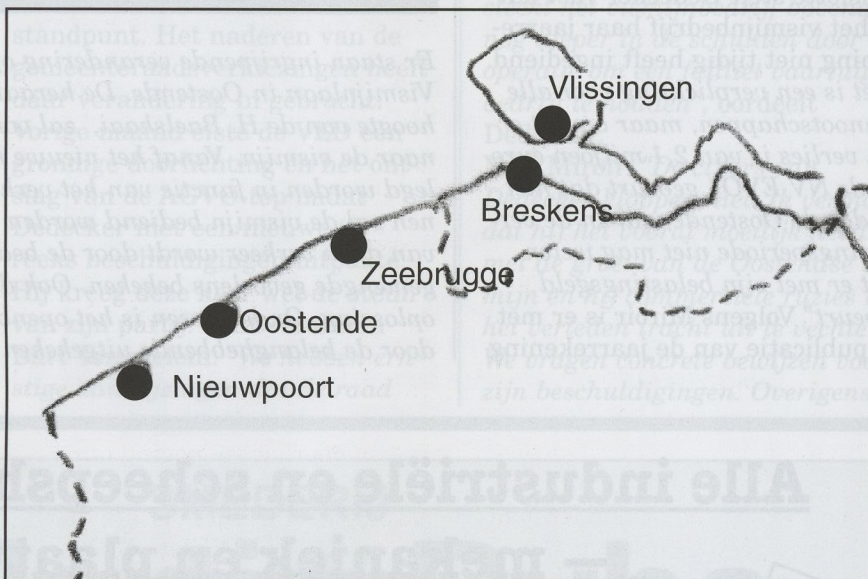
Eddie Cattoor dankt

Langs deze weg houdt Eddie Cattoor eraan allen te danken die medeleven betoond hebben bij het overlijden van zijn echtgenote Francine Brouckaert. Francine werd geboren te Knokke op 28 juni 1957 en overleed thuis te Zeebrugge op 27 juli 2006.

Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

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



ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

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

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

VLISSINGEN

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

Wie de Vlaamse visserij op de voet volgt, kan er niet meer naast kijken: de tijd dat de sector vereenzelvigd werd met zijn grote boomkorvaartuigen wordt afgesloten; een tijdperk loopt ten einde. Uiteraard spelen die grote boomkorvaartuigen vandaag nog altijd de eerste viool op onze kaaien, maar het sectororkest is tegelijk hard op zoek naar nieuwe instrumenten.

Maakt sector entree in post-visserijtijdperk?

MEER DAN TIEN jaar geleden maakte HVB ophef met een artikel dat als provocerende titel meekreeg: *'Belgische vissersvloot bestaat niet meer'*. We meldden toen dat de vloot zo klein geworden was dat er onvoldoende schepen restten om de vissersgemeenschap in stand te houden. Deze situatie zou, zo betoogden wij toen, onvermijdelijk tot een kettingreactie leiden, die de ineenstorting van de sector met zich mee zou brengen.

Gedane zaken nemen geen keer

We hadden geen glazen bol nodig om dat te zien. We waren vanaf de vroege jaren negentig getuige van een massale vlucht uit de sector. Reders en vissers kozen eieren voor hun geld en sloegen de sectordeur achter zich dicht. Scheepswerven, scholen, leveranciers... sloten noodgedwongen de poorten. De sector kwam in een neerwaartse spiraal terecht. Zelf pleitten wij toen voor een *'Vlaams Meerjarig Oriëntatieplan'* dat de trend zou ombuigen. Om stand te houden hadden we geen boodschap aan een piepkleine vloot die haast uitsluitend uit (al te kwetsbare) grote boomkorvaartuigen bestaat, maar aan een visserij die een veelvoud aan sporen zou uitzetten; een sector die aandacht zou hebben voor kleinere vaartuigen, andere visserijtechnieken, nieuwe ondernemingsvormen, een nieuwe

bedrijfscultuur...

Onze analyse werd niet gevolgd door degenen die de sectorpolitiek uitstippelen. Zij leken wel op de man die van het dak van een flatgebouw valt en onderweg maar blijft herhalen: tot hiertoe gaat alles goed.

De werkelijkheid was anders: het ene dieptepunt bereidde het volgende al voor. Intussen zakte het aantal vissersvaartuigen van 182 (1993) naar minder dan 100. En nu al gaan er weer stemmen op om een nieuwe slooprondte te organiseren. Vlaanderen zendt vandaag blijkbaar zijn laatste zonen van beroepsjagers uit. Een visserijtijdperk wordt afgesloten.

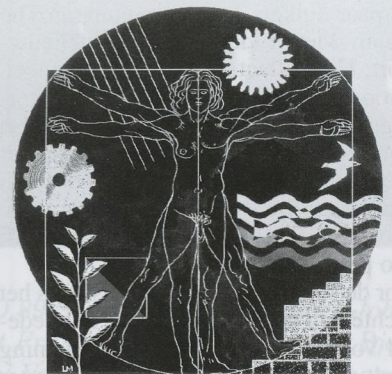
Naar een creatieve visserieconomie

Maar ook op de kaaien gaat het zoals het spreekwoord zegt: als de nood het hoogst is, is de redding nabij. In sneltreinvaart zien we vandaag de kiemen ontstaan van wat we het post-visserijtijdperk kunnen noemen. Het lijkt er wel op dat een doorgaans erg conservatieve visserij de weg van de creatieve economie is ingeslagen. In een doordachte poging om stand te houden proberen de verstandigste garnalenvissers met Purus een soort XXIste eeuwse variant op de Oostendse Vistrap te creëren, nl. een eigen markt die hun overleving veilig stelt; de sectorwetenschappers trekken de kaart van de aquacultuur met een plan om alhier tong te kweken; de Oostendse vismijn heeft een fors deel van zijn heropleving te danken aan projecten die tien jaar geleden nog weggehoond zouden

zijn; reders maken zich op om in het verhaal van de mosselkweek te stappen; anderen nemen de bocht naar het visserijtoerisme.

Uiteraard staat dit alles nog in de kinderschoenen en de tegenkanting die de 'nieuwlichters' ondervinden is groot. Dat is het lot van allen die proberen nieuwe sporen uit te zetten. Zij moeten de confrontatie aangaan met al het bestaande. Dat geldt des te meer in de visserij die, zoals gezegd, bekend staat als een bijzonder conservatieve sector. Zowel Freddy Pollet van de Oostendse vismijn, de Stichting die de sectorvernieuwing uittekent en ondernemende Einzelgänger zoals Willy Versluys e.a. oogsten met hun initiatieven bakken kritiek. Maar al wie, zoals wij, gedurende vele jaren getuige geweest is van de voortdurende neergang van deze sector, kan niet anders dan hopen dat de zaden die zij vandaag uitzetten in vruchtbare bodem vallen.

Flor Vandekerckhove



Eerste aanvoer slechts 500 kg

Nieuwpoortse mosselen aan wal



Mevrouw Reynaert, Johan Vande Lanotte en Willy Versluys proeven de mosselen van de eerste oogst.

HALF AUGUSTUS KREGEN enkele prominenten al de kans om op eigen risico de eerste proefaanvoer van de voor de kust van Nieuwpoort gekweekte hangmosselen te degusteren. Op dat ogenblik waren de verwachtingen voor de eerste beperkte oogst nog hooggespannen. Van de enige overblijvende drijvende installatie (de drie andere zijn door het gewicht van de niet-geogoste mosselen of door aanvaringen gezonken) werd een opbrengst van drie tot vier ton verwacht. Tegen volgende zomer wordt met de plaatsing van een aantal nieuwe constructies op een veel grotere opbrengst gerekend.

De mosseloogst gebeurt met behulp van een paar duikers, met de catamaran *The Stream* vanuit de haven van Nieuwpoort. Het collecteren gebeurt manueel. De oogst gaat naar het schelpenverwerkingsbedrijf *Mytilus* in de Oostendse vismijn. Omdat de eerste aanvoer niet meer dan 500 kilogram bedroeg werden de pokkenvrije schelpen niet op grootte gesorteerd. Ze werden verkocht voor 6 euro per kilogram.

Voor de start van de eerste oogst was het wachten op het groen licht van het Federaal Voedselagentschap dat ook rekening houdt met de kwaliteit van het zeewater en de nefaste invloed van te hoge algen-

concentraties. En dan moeten ook de weersomstandigheden nog meezitten. De eerste oogst heeft alvast geleerd dat het plukken van de mosselen sterk afhankelijk is van de weersomstandigheden en de deining.

Vrijdag 25 augustus mochten enkele restaurateurs hun eerste bestelling ophalen. Wegens de beperkte oogst kon aan de vraag van particulieren niet voldaan worden. Ze komen de volgende weken aan hun trekken.

Volgend jaar gebeurt de mosselkweek in de concessie, die toegewezen werd aan BVBA Ship Technics van José Reynaert, op grotere schaal. Samen met zijn vennoot Willy Versluys zullen enkele kilometers uit de kust tientallen nieuwsoortige constructies worden uitgezet. Per vlotter wordt een opbrengst van 15 tot 20 ton mosselen verwacht.

Volgend jaar zullen ook de kooien van de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling voor mosselen zorgen. Als die ook gecommmercialiseerd, door wie is nog niet duidelijk (SDVO is geen handelsvennootschap), mag men zich aan een concurrentiestrijd verwachten. Zoals de zaken er nu voorstaan is het hoogst onwaarschijnlijk dat er een samenwerking tussen beide concessiehouders tot stand komt.

0.89 Sandra vist met rolsloffen

Duizend li

DE O.89 *SANDRA* is vorige maand, in het kader van een nieuw proefproject, als eerste vertrokken voor een meervoudige reis met rolsloffen aan de boomkor. Echt nieuw is deze toepassing niet. Maar nu alle middelen goed zijn om brandstof te besparen werd een vroegere studie van onder het stof gehaald.

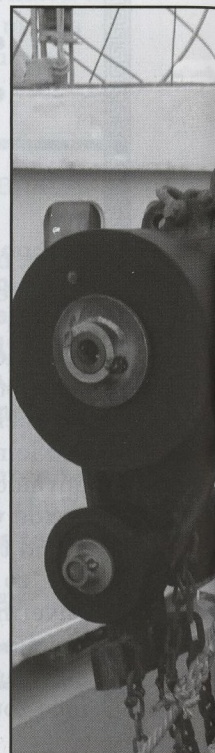
Ondertussen heeft ook de Nederlandse vlagketter *Z.60 Blue Angel* op eigen initiatief al rubberen wielen aangeslagen. Het SDVO-project blijft niet beperkt tot de O.89. Binnenkort volgen nog drie andere boomkorvaartuigen dit voorbeeld.

Ook in de Nederlandse visserijsector werd de rolslof herontdekt. Daarnaast lopen daar diverse experimenten met de pulskor, een boomkor in vleugelvorm en zwend vistuig (flybeam). Op korte termijn staat de boomkorslof in combinatie met aangepaste netten wellicht dichtst bij een ruimere toepassing.

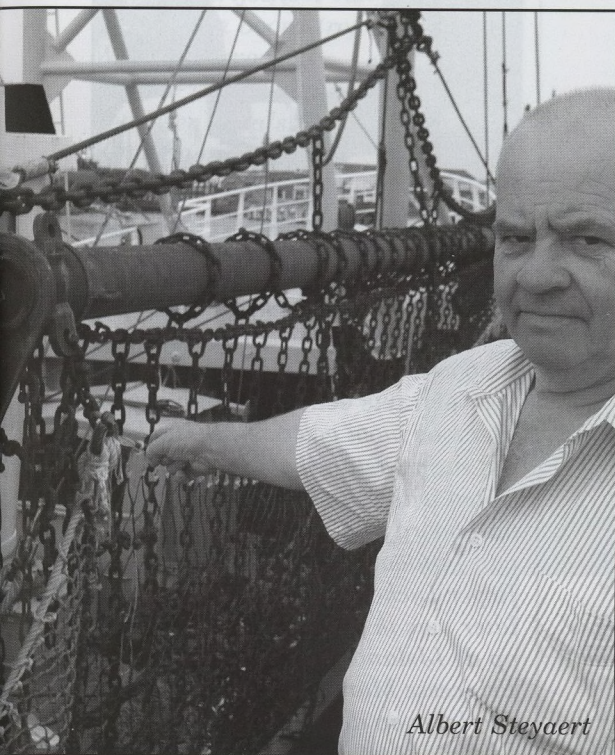
Van rolsloffen voorzien ondervindt de boomkor minder weerstand. Hierdoor is minder trekkracht vereist, ook omdat er wordt getrokken in een optimale hoek ten opzichte van de vislijnen. Hierdoor neemt de druk op de zeebodem af waardoor de groene boomkor ook onder de noemer van duurzame visserij valt.

In de jaren '90 en zelfs vroeger werd al onderzoek verricht naar deze toepassing. Maar op een enkele uitzondering na bleef de rolslof ongebruikt. De Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) heeft het vistuig heropgevestigd en er een project van gemaakt.

De O.89 *Sandra* van de 62-jarige Oostendse reder Albert Steyaert beschikt als eerste over dit vistuig. De uitwerking gebeurde in



ter brandstofbesparing per dag



Albert Steyaert

Foto: Naast de slee werden een grote en twee kleine rubberen wielen geplaatst waardoor de wrijving met de grond vermindert.

minder kleine vis in de kuil achterblijft. We vissen dus selectiever en dat verhoogt de kwaliteit van de vangst. Bovendien sparen we duizend liter brandstof per dag uit en daar is het tenslotte om te doen. Na afloop van het project worden de resultaten overgemaakt aan Europa om aan te tonen dat er duurzaam wordt gevist", weet Albert Steyaert, al visser op zijn 16de, die de O.89 Sandra (genoemd naar de dochter van de vorige eigenaar Medard Vandembroucke) in 1993 overnam. Zes jaar later liet hij het vaartuig voor zonen Johnny en Franky grondig renoveren. Daarnaast is

de Oostendse reder ook mede-eigenaar van de O.14 De Zeemeeuw en van het garnalvaartuig O.101 Benny waarvan zoon Steve het roer in handen heeft.

"We hebben onze nieuwe boomkor laten maken door de stielmannen van smederij St.-Martin hier op de Baelskaai. Dat is nogmaals het bewijs dat we het niet verder moeten zoeken", vindt Albert Steyaert die zijn schip enkele maanden niet meer aan de kaai zal zien. De O.89 Sandra is voor meerdere weken vertrokken naar het Kanaal en de Ierse Zee en komt pas in december terug. Op regelmatige tijdstippen worden telkens een twee bemanningsleden afgelost. "En de vangst, die komt telkens per koelcontainer naar de Oostendse vismijn", verzekert Albert Steyaert. (gw)

samenwerking met het Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek (ILVO)

uit de Oostendse Ankerstraat dat ook instaat voor de wetenschappelijke begeleiding. "Eigenlijk hebben we al een jaar voorbereiding achter de rug", zegt reder Steyaert over zijn groene boomkor. "In samenwerking met het ILVO probeerden we al verschillende nettencombinaties uit. We visten met een gewoon boomkornet aan bakbord, terwijl aan stuurboord een ander net was opgehangen. Per sleep noteerde de bemanning de vangstsaamenstelling.

Naargelang grotere mazen en een ontsnappingsluik in de buik van het net werd gebruik leverde dit grote verschillen in de vangst op. Door de ontsnappingpanelen kan kabeljauw gemakkelijke ontsnappen; terwijl er ook



De bemanning van de O.89 Sandra (vlnr): schipper Johnny Steyaert, motorist Franky Steyaert, stuurman Bjorn Verhaeghe, matrozen Karel Vanderheyde en Luc Eedeman en scheepsjongen Kenny Gyssens.

Fernand – Sweety – Sandelé

Van IJsland... naar Zeebrugge

IN 'DE KUISBANK', een kroeg in de oude vissershaven van Zeebrugge, kom je al eens Fernand – Sweety – Sandelé tegen. De gewezen scheepswerktuigkundige heeft zijn sporen in de visserij verdiend. Wij gingen er luisteren naar 's mans levensverhaal.

Fernand Sandelé: *'Zijdelings hadden we thuis al een band met de zee. Vader wekte op de scheepswerf van Haerinck en een oom was stoker bij de Compagnie Maritime Belge (CMB). Dat ik de afdeling dek ging volgen in de Rijksvisserijschool van Heist was dus niet vreemd aan de familie. In die school legde ik contact met de eigenlijke visserij, via directeur Callant en de leraars Omer Waeghe, Jean Lemaitre, Alfons savels, Henri Bedert, Fredy Vanhove, Jean Pincket en Georges Jacobs. In mijn klas zaten o.a. Frans Serie en André Vantorre.'* Na zijn studies kon Fernand aanmonsteren op de Z 530 Frank van Prosper Vanhulle en Louis Vandieren. Als lavertje komt hij er onder de vleugels te staan van schipper Cesar — Klakke — Vantorre. Op dit oude vaartuigje blijft hij aan boord tot einde 1957. *'De zeeziekte verminderde niet toen ik in 1958 aan boord stapte van de Z 562 Luc van Staf Haerinck. Ik bekwaamde me er verder in het beroep, onder leiding van schipper Henri Van de Velde en van de bemanning (motorist Lucien Sarrasijn, Pol Cocker, Louis Dewaele, Omer Vantorre en Gevaert). Twee jaar heeft het geduurd vooraleer ik die zeeziekte meester werd.'*

Oostende

In de lente van 1959 zoekt hij een groter schip op. Hij wordt aangemonsterd op het stoomschip O 298 Van Dijk (stoommachine 880 pk / 648 kW) van de NV Motorvisserij. Met achttien man aan boord gaat het nu richting

IJsland. *'Ik kwam, als matroos in een andere maritieme wereld terecht. De kapitein was een Duitser die de visgronden rond IJsland goed kende. Hij volgde aan boord een Duits organisatie-systeem. Hij werkte met twee ploegen als dagman en twee wachten van drie man op de brug die na zes uur afgewisseld werden. De dagmannen begonnen om negen uur, 's middags was er een eetpauze en de shift zat erop om vijf uur. De scheepsjongen was de kokhulp, de lichtmatroos was hulpje op het dek en de matrozen waren er voor de visserij. Het machinepersoneel kwam alleen aan dek als het iets met hun beroep te maken had. Inderdaad, een heel andere wereld dan in de kleine visserij; de stoommachines maakten weinig geluid. Er was een fulltime kok in de weer die ons elke dag vers brood en lekkere maaltijden voorschoof.'* *'Typisch voor de IJslandvisserij was dat de volledige bemanning de kapitein volgde als die op een ander schip overstapte. Zo heb ik later kapitein Berten De Vos gevolgd op de Van Orly, de Rubens en ten slotte op de Van Oost; allemaal schepen van de NV Motorvisserij van de familie Decrop.'*

We zijn al in de jaren zestig als Fernand overstapt naar die andere grote Oostendse IJslandrederij, de S.A. Pêcheries à Vapeur (PV). We vinden hem terug op respectievelijk de O 88 Curie, O 83 Prince de Liège, O 86 Edison en O 89 Marconi. Ook nog in Oostende werkt hij voor de rederij van weduwe Vieren, aan boord gaat van de O 237 Ancre d'Espérance.



Ook de O 83 komt op zijn palmares te staan. Daar springt hij zijn schoonbroer Willy Kiekens bij die voor één reis een extra man zoekt. *'Het was mooi geweest. Ik dacht dat mijn IJslandhoofdstuk afgesloten was. Ik ging als motorist aan boord van de Z 226 Artevelde van Pauwaert, onder het bevel van Roger Lycke, maar drie maand later was ik alweer terug te vinden op de IJslandtreiler O 85 Princesse Marie-Christine van de PV; later op de O 331 Nadine-Liliane-Josette van de rederij Viaene, waar ik onder leiding van Milo Patyn voer.'*

Zeebrugge

Vanaf 1963 zien we dan een andere soort vaartuigen verschijnen in het monsterboekje van Fernand Sandelé. Na een intermezzo op de maaltboten van de RMT, waar hij in 1965 aanmonstert als scheepswerktuigkundige 2de klasse, vinden we hem in 1967 zelfs terug in Grimsby, maar niet voor lang: *'Ik kreeg er alle dagen gekookt eten voorgeschoteld, dat nergens naar smaakte en waarvan ik alleen maar mager werd.'*

Zeebrugge wordt nu zijn thuishaven. Hij is inmiddels gehuwd met Berthe De Wolf, heeft zijn stuk van de wereld gezien en gaat nu met de kleintjes uit Zeebrugge varen: de Z 405 Kamina die een Oostendse bemanning heeft en de vangst ook in de stad aan de middenkust aflevert en later op de Z 452, de Z 549 Albrecht Rodenbach, Z 519 Rachel-Sarah, Z 573 La Paloma, Z 574 Nautilus, Z 583 Sonny Boy, Z 42 Midas. *'Dat laatste schip was eigendom*

van André — Beste Mutse — Vandierendonck die ook voorzitter was van de Vissersvreugd, de oud-leerlingenbond van de Vrije Visserijschool van Heist. Aan boord trof ik Wilfried Devooft, 'Bruun' Utterwulghe en de visser die als Pros Kade door het leven ging. Schipper Wilfried Warnez was de schoonzoon van de reder. Een prachtige man. Ik denk dat ik in totaal zestien jaar voor Willy gevaren heb, op verschillende vaartuigen.'
In 1987 vinden we Sandelé aan boord van



In 1987 vinden we Sandelé aan boord van de Z 569 Blauwvoet (ABC-motor 300 pk / 221 kW) van Van Massenhoven & Dobbelaere.



de Z 569 Blauwvoet van Van Massenhoven & Dobbelaere. In 1990 is er nog de Z 597 Jupiter en hij sluit zijn visserscarrière af aan boord van de Z 307 Zeetrappier (ABC-motor 375 pk / 276 kW) van Norbert De Grootte. 'Als je meer dan vijfenveertig jaar in de visserij gestaan hebt is het welletjes geweest. Er wordt hard gewerkt daar op zee en veelal in barre omstandigheden. Nu is de tijd van rusten aangebroken: reis-

jes maken naar de Ardennen, het kweken van kanarievogels, genieten van een pintje bier en een babbel in "De kuisbank". En nog altijd zorg ik ervoor dat ik regelmatig mijn fototoestel bij de hand heb; een hobby die ik ook al had toen ik om den brode nog de zeeën moest trotseren.' Fernand — Sweety — Sandelé plukt vandaag de dag. Hij doet het met een lach en een grol. Het is goed geweest.

Interview Juul De Vocht

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.)



N.v.d.R. In juli kregen alle reders een anonieme brief toegestuurd waarin zwaar uitgehaald werd naar enerzijds Willy Versluys (In de brief als WS [Willy Subsidie] omschreven) en anderzijds Bart Schiltz, daarin BP (Bart Project) genoemd.

De onbekende briefschrijver(s), die wellicht in het bestuur van de Rederscentrale gezocht moeten worden, uit(en) in de brief beschuldigingen aan het adres van de twee genoemde reders.

Fraude, onrechtmatige toe-eigening van overheidsmiddelen, vervalsing van handtekeningen... Samen met een niet nader omschreven 'bende van zes' zouden beiden de sector op een doodlopend spoor gebracht hebben met als enige bedoeling zichzelf te verrijken.

Vandaag dienen de aangevallen reders de anonieme briefschrijver(s) van replek.

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene.

E-mail gaat naar het.visserijblad@telenet.be.

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

Niet-anonieme brief aan alle reders, aan de voorzitter en het bestuur van de Rederscentrale en in het bijzonder aan een anonieme briefschrijver(s)

IN EEN ANONIEME, smerige, lasterlijke brief die u allen vanuit Gent kreeg toegestuurd, zegt de schrijver: *'Graag zou ik van BP (d.i. Bart Schiltz) een mailtje ontvangen hoe hij het klaarspeelt om met de helft van mijn opbrengst zijn rederij draaiende te houden terwijl ik als meevarende reder er de dag van vandaag niet meer geraak.'* Bart Schiltz zou daar volgaarne op antwoorden. Dus, anonieme briefschrijver: geef

a.u.b. uw naam en e-mail adres.

In de brief worden valse beschuldigingen geuit over het gebruik van subsidies en andere middelen.

Zo wordt de 0.51 (Versluys - Decuyper) beticht van zware fraude. De zielenpoot, die z'n brief vol valse beschuldigingen niet eens durft te ondertekenen, heeft ook daarover blijkbaar vragen te stellen. Dus nogmaals: mocht(en) de briefschrijver(s) het fat-

soen hebben zijn (hun) brief te ondertekenen dan konden wij hem (hen) van replek dienen.

Willy Versluys en Bart Schiltz zijn bereid iedereen die dat wenst met alle plezier te informeren. Tot in het kleinste detail. Met alle bewijsstukken. Zij hebben in tegenstelling tot de anonieme schrijver(s) *niets* te verbergen.

Intussen heeft de anonieme schrijver echter wel schade toegebracht aan Bart



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

Schiltz, Willy Versluys, de Rederscentrale, de VVC, zijn collega's, de hele sector en dus ook aan zichzelf. Daarom nogmaals: maak u bekend, zodat de schade beperkt kan gehouden worden.

In de brief wordt de beschuldiging geuit dat er d.m.v. 'fotocopieermachines en andere technologische snuffjes' handtekeningen zouden geplaatst zijn onder een welbepaalde vraag aan de Rederscentrale.

De waarheid is dat zesendertig collega's wel degelijk een brief ondertekenden om een bijzondere algemene vergadering van de Rederscentrale af te dwingen. Die collega's, en een groeiend aantal anderen, beseffen al geruime tijd dat figuren die zich met lage praktijken bezig houden (zoals het uiten van valse beschuldigingen in een anonieme brief), beter uit het bestuur van hun beroepsvereniging weggestemd worden.

Er werd van de petitie één origineel naar de Rederscentrale verstuurd; een kopie met bewijs van verzending wordt op één plaats bewaard. Dat gebeurde in overleg met een gerechtsdeurwaarder. Een aantal bestuurders kreeg daarenboven een van het origineel gescande mail.

Op de originele brief staan de authentieke handtekening van de betrokken reders. Daar werden geen technologische snuffjes voor gebruikt, dat weten die collega's ook wel. Geknoei hebben die mensen niet nodig.

Op 4 juli werd aan de leden van de Raad van Bestuur van de Rederscentrale melding gemaakt van de aangetekende brief. De reactie was eigenaardig. Aan de leden van het dagelijks bestuur werd gevraagd om rond te gaan bij zo veel mogelijk ondertekenaars om een tegenverklaring te laten tekenen. Zoals gewoonlijk werd hen hierbij van alles verteld en beloofd... Aan de (gewone) leden van de Raad van bestuur werd geen kopie meegegeven. Op de raad kregen zij de originele brief zelfs niet te zien.

De handtekeningen die d.m.v. 'fotoco-

pieermachines en andere technologische snuffjes' in een bijlage van de anonieme brief werden rondgestuurd werden onttrokken aan de aangetekende brief van de zesendertig collega's. De in de lasterbrief uit zijn context gerukte informatie wordt maar op één plaats bewaard: de Rederscentrale. Om inzage te krijgen in dossiers moet je ofwel tot de directie horen ofwel heel dicht bij de directie zitten. Je moet immers toestemming krijgen van het dagelijks bestuur of de directeur om

dossiers in te kijken.

Maar goed, de laffe anonieme schrijver(s) heeft (hebben) de bewijzen van zijn (hun) geknoei nu in handen gegeven van mensen die het altijd goed meenden. Zij zullen het daarbij niet laten.

Hopelijk zullen de collega's reders nu eindelijk beseffen door welke figuur (figuren) ze geleid en misleid worden.

Bart Schiltz,
Willy Versluys,
'De bende van zes'

De vismijnstory

Wie wordt de grootste? Wie zal verdwijnen? Wie is rendabel? Wie lacht als de andere onder de 50 miljoen euro zakt?

Mijn mening is dat er aan de Vlaamse kust wel degelijk plaats is voor drie aanvoerhavens. Als elkeen gewoon zijn ding doet en er in de eerste plaats voor de vissers is, dan is dit perfect mogelijk. Maar de visser moet wel centraal staan en dat mis ik in deze vismijnsoap.

In Oostende willen ze graag de taken gaan verdelen. Wel ik heb in Rotterdam

iets moois zitten uitbroeden: in Nieuwpoort de garnaal, kreeft en krab; in Oostende de platvis en in Zeebrugge alle rondvis.

Maar alle gekheid op een stokje. Oostende zal dan toch eerst serieus naar zichzelf moeten kijken en de bouw van een modene vismijn als prioriteit stellen. Want de aftandse oude vismijn moet zo snel mogelijk verdwijnen. Pas dan kunnen ze in Oostende, als ze dat toch graag willen, een ander met de vinger wijzen.

Henk de Bruin, Rotterdam

Rederscentrale boycot Vlaamse garnaalvissers

Onbegrijpelijk! Geen enkel berichtje in het blad van de Rederscentrale (RC) over de succesvolle presentatie van de Vlaamse grijze garnaal PURUS (een Streekproduct). Wel een hoop kwatsch over de Nederlandse garnaal. Nog onbegrijpelijker is dat de RC de VLAM ervan weerhouden heeft ook maar enige steun te verlenen aan de garnaalvissers. De directeur van de RC heeft zelfs het lef gehad de VLAM te interpellieren omdat deze in de berichtgeving naar de vishandel toe een door de Vlaamse Visserij Vereniging opgemaakte invitatie meestuurde. Voeg daarbij nog het afschaffen van de "Dag van de Garnaal" (uiteeraard in overleg met de SDVO en de Vlaamse overheid [?]) en de garnaalvissers zouden nu toch stilaan moeten beseffen wie hun belangen verdedigt en wie ze boycot!

Onze Vlaamse garnaalvissers krijgen dank zij het PURUS project, dat zij nota bene helemaal zelf financieren, en niettegenstaande zij van niemand, noch van de RC, noch van SDVO, noch van de Vlaamse overheid, enige vorm van steun ontvingen, een veel betere prijs voor hun magnifiek, exclusief product.

Het lijkt er sterk op dat de RC en hun bondgenoten dit project in de grond willen boren.

Wij zullen ons echter met hand en tand en hopelijk met de steun van de publieke opinie verdedigen.

Namens de Vlaamse Visserij Vereniging,
Willy Versluys,
Algemeen secretaris

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.

O.80 «Duchesse de Brabant»

Een rederij die reeds bijna 60 jaren geschiedenis achter de rug heeft zoals de Pêcheries à Vapeur, bezit vanzelfsprekend een traditie op gebied van namen die ze aan haar schepen geeft. Inderdaad de «Duchesse de Brabant» op 1 augustus 1955 te water gelaten is reeds het derde vaartuig van de P.V. dat die naam draagt. De eerste O.80 «Duchesse de Brabant» (de nummers 80 werden bij de P.V. steeds «Duchesse de Brabant» gedoopt) werd in 1926 aangekocht. Het was een stoom treiler in 1915 gebouwd, die met haar 302 bruto-ton en 580 PK de grootste eenheid was van de toenmalige Belgische vissersvloot. Op 17 april 1937 liep deze eerste O.80 «Duchesse de Brabant» op de terugreis van Ysland op de klippen van het rif genaamd Sumbo Holm (Faroë-eilanden) en ging verloren (1). De bemanning (2) werd gered. De Pêcheries à Vapeur talmde niet lang met de vervanging van dit vaartuig. In juli 1937 werd te Hull de in 1924 gebouwde stoomtreiler «Lord Balfour of Burleigh» aangekocht. Tot O.80 «Duchesse de Brabant» omgedoopt, kwam het vaartuig op 24 juli 1937 te Oostende in de vaart. Het was iets groter dan zijn voorganger: 324 bruto-ton. De tweede O.80 «Duchesse de Brabant» werd eerst in oktober 1952 aan de Griekse rederij «Argonaftis» verkocht. Met haar verkoop verdween de laatste met

kolen gestookte stoomtreiler uit onze vloot. Haar vertrek sloot derhalve een belangrijk hoofdstuk af in de geschiedenis van de Belgische visserij in het algemeen, en in die van de Pêcheries à Vapeur, die een zeer belangrijke rol gespeeld had in de ontwikkeling van de stoomvisserij in België, in het bijzonder. Sinds de verkoop van de voorgaande O.80 «Duchesse de Brabant» bezit deze rederij uitsluitend motorschepen. De nieuwgebouwde O.80 «Duchesse de Brabant», derde in de reeks, zal nu ze voltooid is de grootste en krachtigste motortreiler van de Belgische visserijvloot zijn. Enkele weken geleden is de nieuwe treiler O.80 «Duchesse de Brabant» van «Pêcheries à Vapeur» en gebouwd door de Werven Beliard Crighton, te Oostende in dienst gesteld. De voorstuwing van deze ultra moderne treiler geschiedt volgens het systeem genoemd «Vader en Zoon». De «Vader», t.t.z. de hoofdstuwingsmotor, is een «Sem-Carels», niet omkeerbare acht cilinder, viertakt scheepsdieselmotor van het type 8 D 35 PS hebbende een vermogen van 1250 EPK. Aan 360 omw.-min. Elke cilinder heeft een boring van 340 mm. En de zuigers hebben een slag van 525 mm. Deze motor werkt met drukvulling met een Brown Boveri turbo-kompressor die een deel van de in de uitlaatgassen bevatte energie terug wint. De «Zoon» is een A.C.E.C. elektrische motor die een vermogen van 290 EPK aan 1000 t.min. ontwikkelt. Deze «Zoon» wordt gevoed door een Ward-Leonard groep samengesteld door een SEM-CARELS type 5 B 3 viertakt vijf cilinder niet drukgevulde

dieselmotor van 400 EPK aan 600 omw.min.

Elke cilinder heeft een boring van 280 mm en de zuigers hebben een slag van 360 mm. Deze motor drijft een A.C.E.C. Ward-Leonard generator aan van 232 KW aan 600 omw./min., alsook een hulp generator van 60 KW. De «Vader» en de «Zoon» drijven afzonderlijk of te zamen een RENK omkeerpeling aan met 3 snelheden vooruit en een snelheid achteruit.

Normaal drijft de «Vader» alleen de schroef aan, tenzij het vissen met gebruik van de eerste snelheid, tenzij in vrije vaart met de tweede snelheid. In het geval dat een zeer grote snelheid voor vrije vaart gewenst wordt kunnen de «Vader» en de «Zoon» hun vermogens verenigen door gebruik van een derde snelheid.

De «Zoon» is krachtig genoeg om de trawler alleen tot de thuishaven te brengen met verminderde snelheid.

Achteruitgang kan bekomen worden door gebruik van de «Vader» of door gebruik van de «Zoon».

De Ward-Leonard groep die de «Zoon» voedt wordt insgelijks gebruikt voor voeding van de elektrische motor van de windas.

Een servo-motor vertraagt automatisch de snelheid van de «Vader» wanneer de werktuigkundige wenst over te gaan van een snelheid op een andere van de Renkdoos.

Met deze motoren uitgerust deed het schip tijdens een proef in geladen toestand 14,9 knopen per uur.

Hier volgen enkele technische gegevens:

Lengte over alles: 52,80 m.

Lengte tussen de loodlijnen: 52,10 m.

HET GEBEURDE

50

Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

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

Breedte: 9,40 m.

Holte: 5,32 m.

Inhoud tanks:

mazout: 205.000 l.

olie: 5.000 l.

zoetwater plus ketelwater: 60.000 l.

waterballast: 38.000 l.

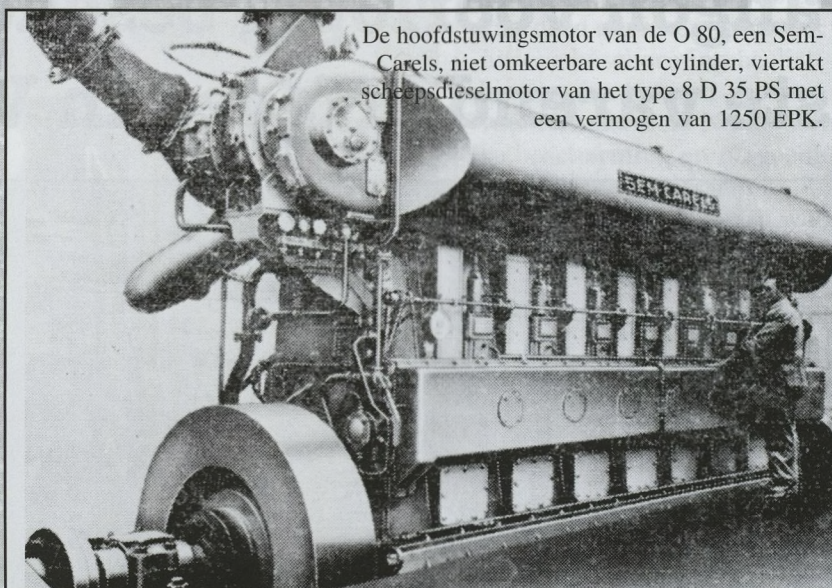
traantanks: 11.000 l.

Inhoud visruim: 420 m³ of 250 T. (5 grote laadluiken zijn voorzien)

Er is accommodatie aan boord voor 20 man: 12 man in de logies, 5 één persoonshutten, 1 driepersoonshut en een hut voor de schipper.

Verder is het schip uitgerust met radio, gonio, twee grafische dieptemeters en een R.C.A. radar, alles afgeleverd door S.A.I.T.

De firma Bruselle leverde de grote winch (type V.28) en de



De hoofdstuwingsmotor van de O 80, een Sem-Carels, niet omkeerbare acht cylinder, viertakt scheepsdieselmotor van het type 8 D 35 PS met een vermogen van 1250 EPK.

elektrische ankerwinch.

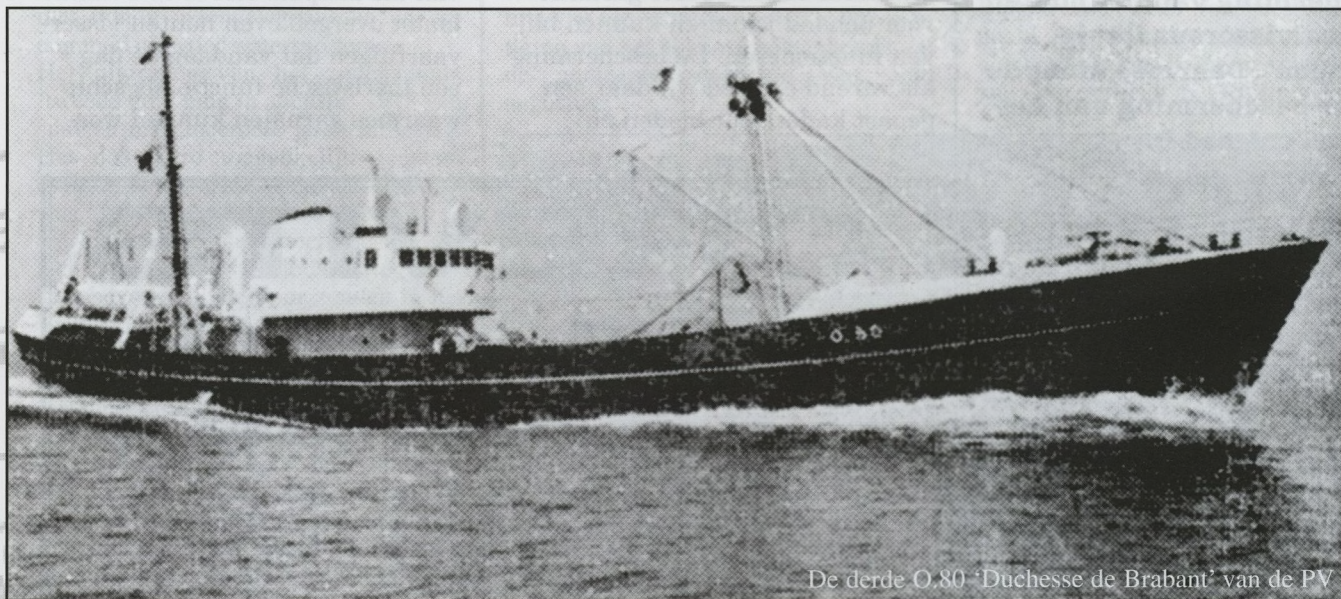
Als veiligheidsuitrusting zijn twee reddingsboten in lichtmetaal voorzien die in patentdavits opgehangen zijn.

Wij wensen een goede vangst aan de <<Duchesse de Brabant>> en haar moedige bemanning.

(1) De O.80 vertrok op 1 april 1937 uit Oostende met een veertienkoppige bemanning naar IJsland. Op 16 april omstreek 03 u zat het schip vast op de rotsen en maakte veel water en zonk. De bemanning schoot vuurpijlen af en kon met reddingssloepen ontkomen. Pas na zeven uren werden ze vanop de wal opgemerkt en door een reddingsboot opgesleept naar Sumbö. De O.146 Alfred Defuisseaux heeft hen meegenomen naar Oostende waar ze op 26

april 1937 zijn aangekomen.

(2) De bemanning bestond uit: Pierre Steenkiste (schipper), Victor Bauwen (stuurman), Julien Soete (motorist), Willem Huborouck, Désiré Derycker, Albert Beernaert (stokers), Albert Coene, Albert Zwemmer, Willy Dumarey, Louis Vilain, André Lycke (matrozen), Frans Vanderwal (lichtmatroos), Pierre Willaert (scheepsjongen) en Remi Aspeslagh (kok)



De derde O.80 'Duchesse de Brabant' van de PV

Crangon voorlopig beschermd als eerste varend erfgoed in Vlaanderen



VORIGE WEEK ONDERTEKENDE Vlaams minister Dirk Van Mechelen aan boord van de Crangon de voorlopige bescherming van het houten garnaalvissersvaartuig 'Crangon'. Daarmee komt de eerste bescherming van het varend erfgoed in Vlaanderen een stap dichterbij.

MINISTER VAN MECHELEN geeft hiermee uitvoering aan het decreet tot de bescherming van het varend erfgoed dat er specifiek op gericht is om via gepaste beheers- en behoudsmaatregelen het maritiem erfgoed ook voor toekomstige generaties te bewaren. In het verleden werden verschillende historische vaartuigen op de wal als monument beschermd (BOU 8-Isabelle, OD.1 Martha, de

Mercator, enz), maar dat zorgt voor grote problemen op het vlak van onderhoud en conservatie. Historische vaartuigen zijn machines en hun beste garantie voor behoud is dat zij kunnen blijven functioneren. De bescherming als varend erfgoed wil daar een gepast kader voor bieden en

ervoor zorgen dat de eigenaar ondersteund wordt bij het behoud van het authentieke schip. De Crangon is een goed voorbeeld van die aanpak. Het is één van de laatst overgebleven houten visservaartuigen dat vandaag de dag een toeristische functie als schip waarmee garnalen kunnen wor-

CREVITS

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

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



De ex-Z.582 Asannat en nu Crangon, in 1964 gebouwd bij De Graeve in Zeebrugge, is voorlopig erkend als varende erfgoed. In de zomer 1989 zorgde het houten vaartuig als reclamemaker voor een andere primeur. Meer over dit onderwerp verder in dit nummer. (Foto: copyright G. Walters)

den gevist op zee, combineert met het behoud van de authenticiteit van het schip en zijn uitrusting. De voorlopige bescherming is de

eerste stap in de procedure. Net zoals dat voor de gebouwde monumenten het geval is, worden er nu adviezen ingewonnen van ver-

schillende instanties. Op basis van deze adviezen wordt tot definitieve bescherming beslist binnen een termijn van 12 maanden. Na de definitieve bescherming en na goedkeuring van een beheersplan kunnen ook financiële middelen worden vrijgemaakt als bijdrage in de kosten voor het onderhoud, de instandhouding en zelfs de ontsluiting van het schip. De bescherming van het varende erfgoed is er mede gekomen dankzij en op basis van de inzet van vele vrijwilligers en erfgoedverenigingen.

De Crangon werd gebouwd in 1964 bij De Graeve in Zeebrugge. Het is een houten vaartuig van 19,80 meter, 48,42 brutoton groot en voorzien van een ABC-motor van 145 pk. Het vaartuig was tot begin 1998 in de vaart als garnaalvaartuig Z.582 Asannat. De naam, nummer en vislicentie werden overgedragen op de Z.403 Stern die nu nog steeds vaart als Z.582 Asannat. De exploitatie en het onderhoud van de Crangon is in handen van vzw De IJslander.

Vlaams Gewest neemt Vuurtorendok van Oostende over

De overname van het Vuurtorendok op de Oostendse Oosteroever stond vorige maand op de agenda van de Oostendse gemeenteraad. Achterliggende bedoeling is dat het Vlaams Gewest de sanering uitvoert en de wrakken die er liggen opruimt. Zoals bekend werden jaren geleden al plannen gemaakt om rond het Vuurtorendok een marina uit te bouwen met trendy woongelegenheden en accommodatie voor watersporters.

Het uitgraven van het zogenaamde 'tweede dok' ging in augustus 1978 van start en nam meerdere jaren in beslag. Het dok werd toegankelijk gemaakt door de bouw van een ophaalbrug. Het was opgevat als hersteldok en als nieuwe locatie voor de scheepswerven die zich aan de kant van de Nieuwe Werfkaai bevonden. Hierdoor zouden in het Visserijdok meer aanlegplaatsen voor vissersvaartuigen beschikbaar zijn, luidende de redenering. Maar de vloot groeide niet meer en steeds meer vaartuigen gingen in het buitenland verkopen. Plaatsgebrek was niet langer een argument. Het dok is overigens nooit volledig afgewerkt met kaaimuren. Het werd dan maar gebruikt als schuil- en herstelpaats voor baggermateriaal en als ligplaats voor afgedankte schepen en lijnvissers. Het was ook de locatie van de

eerste P&O-passagiersterminal voor de vleugelbootverbinding naar Londen.

De overdracht van het Vuurtorendok naar het Vlaamse gewest betekent een lastenvermindering voor de stad. Net als in Nieuwpoort en Blankenberge, waar de Vlaamse overheid instond voor de uitbreiding van de jachthavens, zal de dienst nu ook investeren in de herinrichting van het Vuurtorendok. De bekrachtiging van het akkoord zou gebeuren op de gemeenteraadszitting van eind augustus.

Verwacht wordt dat het Vlaamse Gewest onmiddellijk overgaat tot de opruiming van het dok. In 2007-2008 volgt dan de aanleg van een nieuwe jachthaven. Voor de bouw van drie appartementsgebouwen met zicht op zee rond de marina zal het stadsbestuur beroep doen op private ondernemers of op een partnerschap met het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsvernieuwing Oostende (AGSO).

Burgemeester Jean Vandecasteele heeft nu al aangekondigd dat er een vaste veerdienst komt die de marina het hele jaar door verbindt met het stadscentrum.



Enkele maanden geleden zijn in het Oostendse Vuurtorendok twee schepen, de Pico en de ontmantelde mijnenveger Andenne, gezonken. De vraag rees toen wie de wrakken zou lichten, wanneer en vooral wie voor de kosten zou opdraaien. De oplossing lijkt nu gevonden. (foto gw)

Bemanning van Z.28 Annie-B medeschuldig aan aanvaring



De zwaar gehavende Z.28 Annie-B ligt ondertussen reeds meer dan een jaar in de werkhaven van Bruinisse.

De Raad van de Scheepvaart in Amsterdam behandelde vorige maand het ongeval waarbij de Z.28 Annie-B onder een sluisdeur van de stormvloedkering op Oosterschelde geraakte en kapseisde. Het ongeval gebeurde op 29 april vorig jaar. De drie bemanningsleden konden op het nippertje aan erger ontsnappen door op het buizenstelsel van de stormvloedkering te klimmen.

Het onderzoek heeft uitgewezen dat de wachtsman op de brug in slaap gevallen was, terwijl het wachalarm afstond. Hierdoor merkte niemand dat het Belgische vaartuig een verkeerde koers volgde en voorbij de boeienlijn in de greep kwam van de sterke stroming van een openstaande schuif.

De boeienkabel heeft wellicht de vaart van het schip wat afgeremd. De wachtsman werd door dat geluid gewekt, maar het was toen reeds te laat om in te grijpen. Op het ogenblik dat de Z.28 tegen een peiler sloeg konden de drie Nederlandse bemanningsleden het schip verlaten. Net op tijd aangezien de stroming het vaartuig onder de schuif doortrok en omsloeg.

De raad stelde ook vast dat het visserschip zich met drie bemanningsleden moest beperken tot een reis van 48 uur. Het was al tien uur langer op zee. De reisduuroverschrijding is een inbreuk op de reglementering van de Belgische Zeevaartinspectie omdat de Z.28 onder Belgische vlag vaart. Deze beperking werd opgelegd door de Belgische Zeevaartinspectie. De raad stelt dat er niet noodzakelijk een oorzakelijk verband is tussen deze inbreuk en het ongeval. Volgens de verklaringen van de opvarenden had de wachtsman voldoende rust gekregen.

De raad besloot dat het niet verantwoord was dat de wachtsman, na zes uur wacht, bij zonsopgang alleen op een warme brug stond zonder dat het wachalarm opstond. Volgens de raad waren alle ingrediënten aanwezig om een ongeval bijna voorspelbaar te maken.

De raad verwijt de schipper dat hij het opzetten van het wachalarm overliet aan de wachtman. Deze wordt dan weer verweten dat hij het niet nodig vond het wachalarm op te zetten en dat hij geen maatregelen genomen heeft om te verhinderen dat hij in slaap zou vallen. Als wachtsman had hij immers de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de andere opvarenden en van het schip en heeft daarom schuld aan het ongeval.

Visserstvaartuigen kunnen Visartsluis Zeebrugge opnieuw gebruiken

Na meer dan twintig jaar kan de scheepvaart opnieuw gebruik maken van de Visartsluis in Zeebrugge. De 145 meter lange sluis, gebouwd in 1905, is opnieuw gebruiksklaar. Op die manier kunnen de vissersvaartuigen gemakkelijk naar de Zeebrugse visveiling varen. De Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) en de Vlaamse Regering investeerden vijf miljoen euro in de aanpassingswerken aan de sluisdeuren, kaaimuren en herstelling van de Strausbrug. Onder toezicht van de MBZ-technici werden de voorbije weken de nodige testen uitgevoerd. De Visartsluis ging dicht toen de veel grotere Pierre Vandammesluis in gebruik werd genomen. Jaarlijks gaan 4.000 schepen door de sluis. De heropenstelling van de Visartsluis moet de grote sluis enigszins ontlasten.

De Visartsluis is vanaf 1 september vier uur per dag (in de voormiddag) beschikbaar voor kleinere vaartuigen, zoals vissersschepen, sleepboten, lichten, baggerschepen... De doorvaart is kosteloos. De bediening van de sluis gebeurt door MBZ-personeel. Tegen eind september wordt een definitieve uurregeling voor het gebruik van de sluis verwacht.



'De pulskor is niet geschikt voor alle visgronden in de Noordzee en kent wat dat betreft zijn beperkingen (...) Eerder is gemeld dat een pulskor voor 1 kotter circa 350.000 euro zou kosten en dat de bijkomende stelkosten worden geraamd op 100.000 euro. Nu wordt gemeld dat bij seriebouw van tien tuigen de kosten naar verwachting een kwart lager uitvallen.'

Visserijnieuws, 11 augustus

'Veel familiale ondernemers hebben de neiging geld op te potten. Dat is ongezond, omdat het geld onproductief op spaarboekjes blijft staan en dus niet wordt gebruikt om extra economische groei te creëren.'

Serge Mampaey, in De Tijd 05 juli

'Om de omzet van de vismijn te verhogen, hebben Freddy Pollet, Van Eenoo en een dertig reders tot vorig jaar een constructie opgezet om zwarte vis wit te wasen.'

Jean-Marie Dedecker in De Zeewacht, 18 augustus

'De groeiende Amerikaanse bevolking is gemiddeld 35 jaar jong. Daarmee vergeleken is Europa een rusthuis vol zeurende bejaarden.'

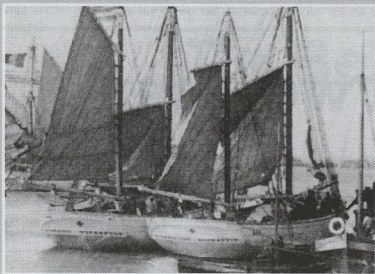
Miel Dekeyser in zijn nieuw boek "Vaarwel welvaart"

'Als de SPA het onderzoek van Jean-Marie Dedecker afdoet als laster en zever, dan zijn de socialisten niet meer ernstig. Iedereen weet nu dat er in de vismijn een probleem is. Men kan toch niet beweren dat de vismijn het goed doet?'

Bart Tommelein in De Zeewacht, 18 augustus

'In elk geval konden we [d.i. de vismijn van Oostende, N.v.d.R.] nooit slechter doen dan we tot 2000 gedaan hebben. Nu hebben we veel vis, veel tewerkstelling en het kost minder aan de stadskas. Wat is beter? Is het beter om veel te betalen en weinig te krijgen? Of is het beter om weinig te betalen en veel te krijgen. Ik heb de conclusie in elk geval gemaakt.'

Johan Vande Lanotte in De Zeewacht, 18 augustus



Dat het verduldig is dat zei men destijds van papier

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

De redactie van HVB krijgt nogal wat oud papier toegestuurd. Wie een oud exemplaar van dit blad heeft liggen, wie een boekje over de visserij ontdekt, wie een foto uit de oude doos opgraaft... doet 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. Over de brochure 'Oudvlaamse Zeevisserij' (1957) van Hervé Stalpaert hebben we in deze rubriek al eens gehad. Maar de inhoud ervan is zo rijk dat we er nog enkele keren op terug zullen komen.

VANDAAG LEERT DE auteur ons iets over *'de zoute historie van de oude IJslandvaart.'*

Tot aan de Eerste Wereldoorlog was Duinkerke de toevlucht voor de bedreven IJslandvaarders van de Westhoek. Dit waren de mannen van Adinkerke, De Panne, Koksijde, Oostduinkerke, Nieuwpoort en Lombardsijde.

Zelfs de voorbereiding was een karwei. Gedurende de winterrust moesten ze drie- tot viermaal te voet (later met de trein) weg en weer naar Duinkerke om er eerst aan te monsternen, later de monsterrol te tekenen, dan de plunjezak weg te brengen, ten slotte om met 18 tot 22 man aan boord af te varen.

'De IJslandvaart gebruikte vooral tweemasters die met een voordelige wind een zeer snelle vaart bereikten. Vooraan lag de slaapgelegenheid van de manschap, achteraan de kajuit van de kapitein en midscheeps het ruim vol tonnen zout en vers drinkbaar water, vislijnen en -gerief, proviand en reservemateriaal. Op 't achterschip stond de roeiboet.'

De vaart die in de vroege lente aanving en tot het najaar duurde kende vier perioden: tocht naar het visgebied (traverse);

voorseizoen, baailieven en naseizoen, terugreis (retourtraverse). Naargelang de weersomstandigheden zeilde men acht tot vijftien dagen om de visgrond te berekenen. De eerste twee maanden verbleven de schepen aan de zuidelijke kust van IJsland, om later bij milder weer hoger noordwaarts te varen.

Zodra de visser de kabeljauw (met de kollijn) aan boord had getrokken *'onthaakte hij het dier, sneed met zijn zakmes de twee kavelen door, haalde de lever uit, vergaarde het beste ingewand voor zijn lokaas, sneed de lever boven de ton en gooide de vis in de kabeljauwvergaarbak.'*

Vervolgens *'gingen de vlekkers aan het werk. Eerst hielden ze de kop af, dan sloegen ze de vis middendoor zodat de graat langs de kant bleef zitten. Ze kaptten de ruggengraat door, haalden de graat er uit om daarna de vis in de spoelbak schoon te wassen. Ze schikten dan de vislijven in korven om uit te leken vooraleer ze een eerste zouting te geven. Dat was het werk van een speciaal hiervoor aangeworven zouter. Iedere dag telden ze de vangst.'*

Daarmee was de kous niet af. *'Drie of meer dagen na die eerste behandeling werd de vis "herpakt", d.i. op het schoongemaakte dek uitgespreid, opnieuw gekuist om het laatste bloed te laten uitleken en door de zouter opnieuw ingemaakt. De kuiper sloeg de vaten luchtdicht, ze werden hierna in het ruim opgeborgen.'*

Na dat eerste seizoen begon gedurende enkele dagen het baailieven. Het schip werd gekuist, desnoods hersteld en er werd vers water ingeslagen. Het IJslandse baailieven werd afgesloten met een *'luidruchtig afscheidsfeest'*.

's Anderendaags vertrok men

naar het noorden voor de tweede visperiode. Men viste meestal tot het zout opgebruikt was. Half september kwamen alle boten terug Duinkerke binnenlopen.

De behouden terugkomst werd uitbundig gevierd. De Vlamingen trokken daarna huiswaarts *'met hun plunjezak, hun flessen levertraan, droogvis en vette vis, kantstukken en zwembalgen'*.

Later keerden ze naar Duinkerke terug om af te rekenen. Dat soort visserij was bij de aanvang van vorige eeuw afgelopen. *'In 1868 waren er in Duinkerke 140 uitrustingen naar IJsland, in 1897 nog 98, in 1898 nog 91. In 1914 slechts 30. Na de wereldoorlog viel het bedrijf volledig stil.'*

Wat gebeurde er nadien met deze werkloze IJslandvaarders? Volgens de auteur konden ze *'zich moeilijk in een ander vak inlijven of inburgeren. Sommigen kwamen in de kleinvisserij terecht, anderen verrichtten karweien aan de havens, meerderen kochten palingschuiten en werden schuitvisseren in de monding van de IJzer te Nieuwpoort.'* En Stalpaert besluit het hoofdstukje met de nostalgische opmerking: *'Dit taaie ras is thans ver uitgestorven.'*



Duinkerke galeet, waarmee de IJslandvaarders de traverse aanvatten.

Lou Aspeslagh en de O.46 't Zal wel gaan

In ons vorig nummer melden we het overlijden van reder Louis ('Lou') Aspeslagh (°Calais 18.12.16 - †Oostende 17.07.06). Hij was de zoon van August Aspeslagh-Blondé, gewezen hoofdwaterschout in Oostende en directeur voor de Zeevisserij bij het Zeewezen.

LOUIS STUDEERDE AAN de Economische Hogeschool Sint-Ignatius in Antwerpen en kwam als zaakgelastigde van de Brugse kolenhandelaars De Wulf en Van Crayninghe met de visserij in aanraking. Amper 26 jaar oud en volop in de oorlogsjaren (1942) nam hij de beslissing om een eigen vissersvaartuig te bouwen. Hij woonde op dat ogenblik in Lier waar hij zijn toekomstige vrouw, Lia Timmermans, dochter van schrijver Felix Timmermans, leerde kennen en er in 1942 mee huwde. Het kinderloze echtpaar woonde meer dan een halve eeuw in een fraai 18de eeuws herenhuis in de Jozef II-straat in Oostende. Nieuwbouw in oorlogstijden was niet vanzelfsprekend. Materialen waren schaars en de bezetter gaf enkel toelating om

vergane vaartuigen te vervangen.

Felix Timmermans

Louis Aspeslagh, die in die periode in Brussel woonde, kwam aan de weet dat bootjessjouwer Richard Verburgh (1877-1968) zijn houten vaartuig, de O.46 Lydia Gustaaf (bouwjaar 1910), naar de sloop bracht waardoor hij aanspraak kon maken op een nieuwbouwwaardering. Louis was bereid de bouw van een nieuw vaartuig te financieren met de hulp van Felix Timmermans die in dat jaar de Rembrandtprijs (125.000 fr) had ontvangen. Louis Aspeslagh sloot een akkoord met Richard Verburgh die als bouwheer optrad. Het nieuwe vaartuig O.46 't Zal wel gaan werd in 1943 gebouwd of de scheepswerf Vanhoywegen te Steendorp (bij Antwerpen). De nieuwe O.46 was 16 m.



O 46 't Zal wel gaan

lang met een A.W.A.-motor van 80 pk. In 1955 werd de O.46 overgedragen aan Richards zoon, Gustaaf Verburgh (01.04.02-02.07.64), alias Gusten de Scheven, die het ombouwde voor de boomkorvisserij. Tien jaar later kwam het schip in handen van zijn weduwe Victorina Vanhoeck (08.08.03-17.08.90). Op 18 maart 1966 strandde de O.46 voor Middelkerke en was verloren. Volgende maand meer over de geschiedenis van dit vaartuig naar aanleiding van de verschijning van het boek "Bouw en historie van het vissersvaartuig O.46 't Zal wel gaan". (gw)



V.J.n.v.

Tel. 050 54 45 41
Fax 050 54 58 37

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

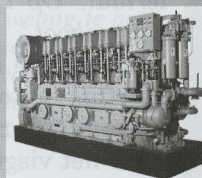
SDS.n.v.

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.



De Belgische visserijvloot (21)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

Z.121 Deborah

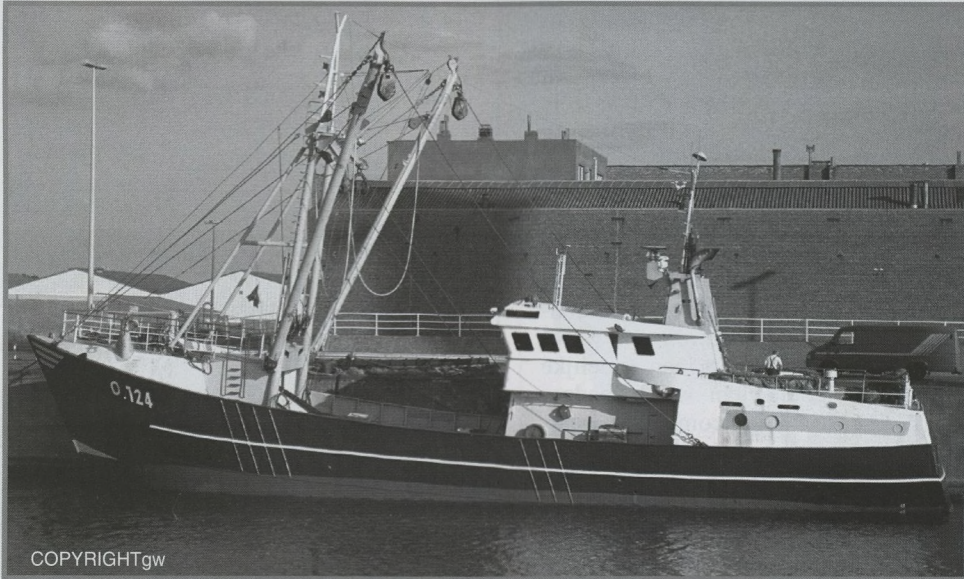
Lengte: 37,87 m.
Breedte: 8,58 m
Tonnage: 385 bt
Bouwjaar: 1992
Werk: De Graeve, Zeebrugge
Motor: ABC (2002)
Vermogen: 1042 kW
Uitrusting: boomkor
Eigenaar:
BVBA Rederij Seabird, 8300
Knokke-Heist



COPYRIGHT gw

O.124 Fighter

Lengte: 32,23 m
(oorspronkelijk verlengd in 1998)
Breedte: 7,88 m
Tonnage: 259 bt
Bouwjaar: 1985
Werk: Scheepswerven Seghers,
Oostende
Motor: ABC (1998)
Vermogen: 883 kW
Uitrusting: boomkor, planken
Eigenaar:
PVBA Jami, 8400 Oostende (1985)
BVBA Jami, 8400 Oostende (1993)
BVBA Rederij Dezutter, 8670
Oostduinkerke (1998)



COPYRIGHTgw

Z.126 Sophie

(ex-UK.26 Marretje, ex-Z.126 Marretje,
ex-Z.126 Orion, ex-N.126 Skylight)

Lengte: 30,24 m.; Breedte: 6,56 m;
Tonnage: 142 bt; Bouwjaar: 1970
Werk: Akerboom BV, Bergum (NI)
Motor: Caterpillar (1987)
Vermogen: 441 kW
Uitrusting: boomkor
Eigenaar:

UK.26 Marretje:
Gebroeders Van Sloten, Urk (NI)

Z.126 Marretje:
Daniël Dobbelaere, 8390 Knokke-Heist
(1976)

Z.126 Orion:
Eric Deschrijver-Vandepitte, 8480
Knokke-Heist (1984)

N.126 Skylight:
BVBA Skylight, 8434 Middelkerke (1988)
NV Oostkant, 8434 Middelkerke (1992)
NV Rederij Westenwind, 8400 Oostende
(1998)

Z.126 Sophie:
BVBA Vita Nova, 8301 Knokke-Heist
(2003)



COPYRIGHT gw

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

NEDERLAND

Invoering brandstoftoeslag voorlopig opgeschort

De aangekondigde solidariteitsheffing onder de vorm van een brandstoftoeslag van 2 procent op de geveilde vis is voorlopig opgeschort. De Nederlandse visveilingen zouden de heffing vanaf 17 augustus innen. Dat werd beslist op een gezamenlijk overleg met de aanvoersector en de handel op Urk, onder voorzitterschap van Guus Pastoor, voorzitter van de Visfederatie. De sector wil eerst het standpunt kennen van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (Nma), een overheidsinstelling die toeziet op de eerlijke concurrentie in Nederland.

De handel houdt de brandstoftoeslag af omdat de meerkost niet meteen kan doorgerekend worden in de verkoopprijs. De handel is wel bereid een andere oplossing te zoeken voor de verbetering van het rendement van de visserij. Guus Pastoor gaf enkele weken geleden zijn mening over de toeslag. Daarin vroeg hij of er tegenover de brandstofheffing, die de handel op jaarbasis 7 miljoen euro extra kost iets mag staan waardoor de handel kosten kan uitsparen. Hij suggereerde onder andere om het verloop van de vrijdagverkoop in te korten en betere informatie te verstrekken over de verwachte aanvoer.

ZEEBRUGGE

ZV int geen toeslag meer

De solidariteitsbijdrage van twee procent bovenop de klokprijs die gedurende de Golf-campagne werd geïnd wordt stopgezet. Het ging om een tijdelijke maatregel die unaniem werd goedgekeurd door de Vismijncommissie waarin zowel de reders, handelaars, visveiling en de Stad Brugge vertegenwoordigd zijn. De solidariteitsbijdrage bracht 200.000 euro op die als brandstofcompensatie integraal verdeeld werd onder de rederijen.

De Vismijncommissie onderzoekt de mogelijkheid om de solidariteitsbijdrage een permanent karakter te geven via nationaal en Europees overleg met de buurlanden.



Het eerstvolgende HVB in uw brievenbus op vrijdag 6 oktober



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

Luienhagen Haven 2 / Unit H, 2030 Antwerpen
www.abb.be



Zaterdag 9 september Oostendse

Havendag & Visserijfeesten



Volgende zaterdag belooft het zee druk te worden op de Oosteroever. Voor de vijfde uitgaven van de Oostendse Havendag & Visserijfeesten worden opnieuw duizenden bezoekers verwacht in en rond de vismijn en aan de H. Baelskaai. De organisatie van de vzw Oostendse Visserijfeesten en AG Haven Oostende laat het brede publiek kennis maken met de roro- en vismijnactiviteiten. Aan het evenement gingen maanden voorbereiding vooraf om het dagvullende programma rond te krijgen. Op de foto leden van de organisatie samen met vertegenwoordigers van de veiligheidsdiensten na de bespreking van het veiligheidsplan dat die dag van toepassing is.