

HVB
74
HET VISSERIJBLAD

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

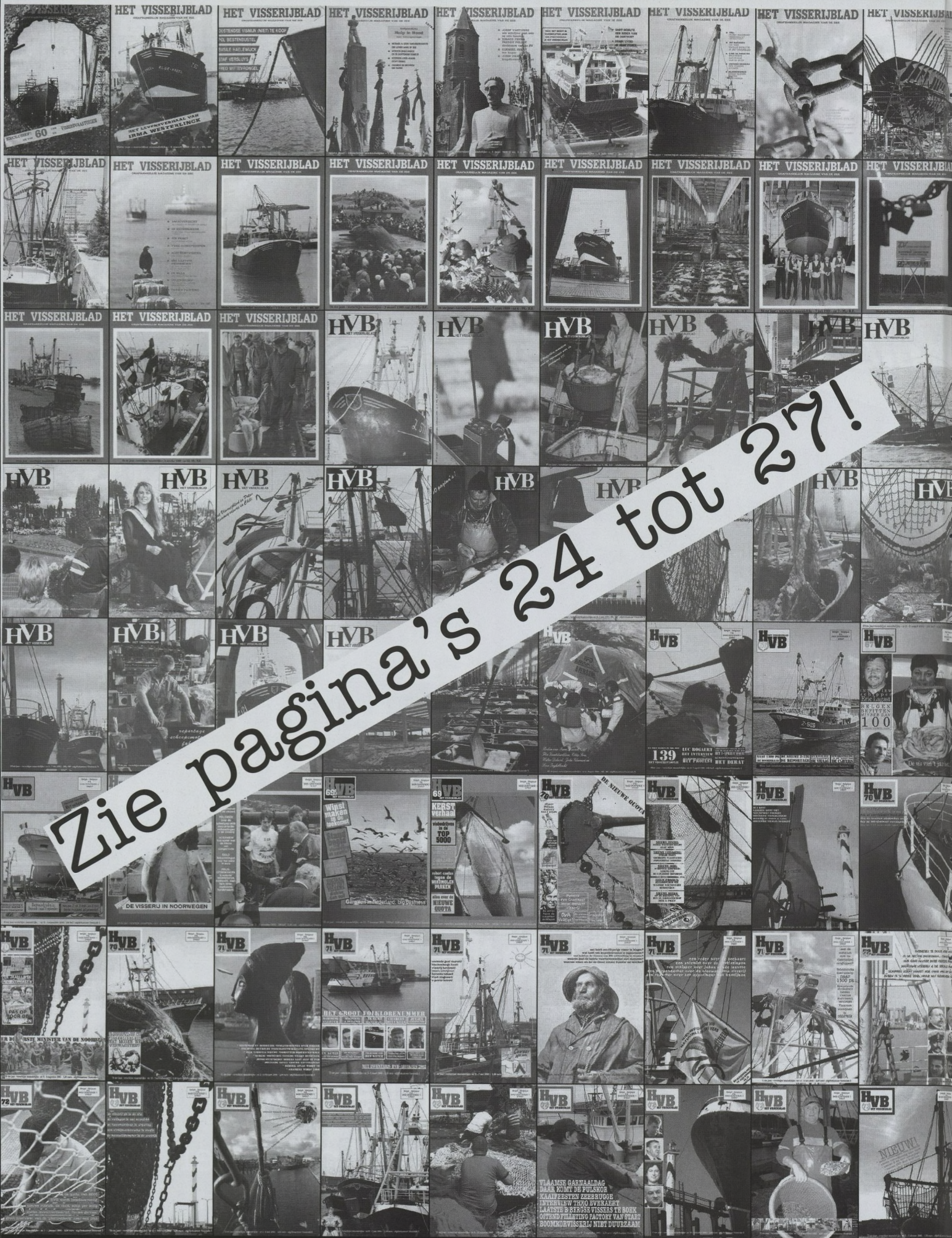
*Gelukkig
Nieuwjaar*

*20 jaar in beeld!

*Willy Van Waes met pensioen

*Purusgarnaal ligt bij Carrefour

*Visquota opnieuw lager



Zie pagina's 24 tot 27!

1933
1987

Het Visserijblad

1988
2007

Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Danke postman / -vrouw

Economisch verlies beperkt

Visquota 2007 opnieuw lager

DE JAARLIJKSE AFSpraak van de Europese visserijministers eindigde in de vroege ochtend van 21 december. Er kwam een unaniem akkoord op tafel over de toegestane vangsthoeveelheden (total allowable catches-TAC) voor 2007. De Vlaamse delegatie onder leiding van Yves Leterme kon het economische verlies beneden de drie procent houden en wist nog vijf extra zeedagen uit de brand te slepen.

De Commissie-voorstellen gingen uit van een quasi algemene vermindering van ongeveer 15 procent van de tong-TAC en 12 procent minder schol. Tijdens het nachtelijke overleg werd een compromis bereikt waarbij het aantal zeedagen voor de Vlaamse visserijvloot van 143 naar 148 wordt opgetrokken omdat het aantal zeedagen van de gesloopte vaartuigen verdeeld mag worden over de blijvers. Enkel in de kabeljauwherstelgebieden moet de vloot acht

procent zeedagen inleveren. Ook dat is aanzienlijk minder van de 25 procent die de Commissie had voorgesteld.

De Noordzee-TACs, waarvan onze vloot slechts een klein aandeel heeft (zie tabel quota 2007), werden als volgt vastgelegd:

Tong Noordzee: 15.020 ton (-15 %)
Schol Noordzee: 50.261 ton (-12,5 %)
Kabeljauw Noordzee: 1.914 ton (-14 %)
Haring Noordzee: 341.063 ton (-21 %)

Minder kabeljauw

In zowat alle visserijzones valt volgend jaar minder kabeljauw te vangen. Voor onze vloot betekent het akkoord een reductie van 15 procent tegenover vorig jaar. Voor schelvis zit er een kleine verhoging in, net als voor zeeduivel.

Tongvangst, door de stevige prijs dit jaar goed voor ruim de helft van de besomming, worden volgend jaar 'slechts' met 4 procent gereduceerd. In de

Noordzee en de Ierse Zee werd het vangstvolume met 15 procent teruggeschoefd. In het Oostelijk deel van het Kanaal en de Golf van Biskaje ging het quotum hoger. Tegen de huidige prijs kost het verlies van 180 ton tong de sector zo'n twee miljoen euro.

Voor schol, de platvis die in de grootste hoeveelheid in onze vismijnen komt, is een vangstvermindering op 11 procent vastgelegd (-481 ton). In de Noordzee gaat er 12 procent af en in de Keltische Zee (Bristolkanaal) wordt het scholquotum tot de helft herleid. De Ierse Zee is dan weer goed voor meer schol (+15 %). Het omzetverlies op de scholaanvoer bedraagt naar schatting één miljoen euro.

De Nederlandse kottervloot, die hoofdzakelijk in de Noordzee vist, komt slechter uit de onderhandelingen. Voor de belangrijkste bestanden werden de voorstellen van de Commissie overgenomen. Dat betekent 15 procent minder tong, 12,5 procent minder schol, 14 procent minder kabeljauw en 25 procent minder haring.

Bijvangst roggen

Voor het eerst sinds de invoering van de quota stond een bijvangstplafond voor roggen op de agenda. De Commissie wilde een beperking tot 5 procent van de totale vangst, een niveau dat voor onze vloot zeer hard zou aankomen omdat we veel roggen als bijvangst aanvoeren. De onderhandelaars hebben het bijvangstplafond uiteindelijk naar 25 procent kunnen optrekken.

"Het resultaat van de onderhandelingen is op verschillende punten een verbetering van het van de oorspronkelijk Commissievoorstellen", stelde visserijminister Yves Leterme achteraf. "Omdat de overdracht van de zeedagen van gesloopte vaartuigen mogelijk werd, zal de vloot uiteindelijk meer in plaats van minder dagen kunnen uitvaren. Ook de algemene vermindering van de vangstquota is grondig bijgestuurd. De vangst van de aan tong geassocieerde soorten (schar, schartong, griet, bot, witje) wordt in 2007 niet verminderd." Tenslotte maakte de ministerraad nog een aantal afspraken over het meerjarenbeheer van de Noordzeeplatvis, die moeten bijdragen aan het herstel van andere bestanden, kabeljauw inbegrepen. (gw)

25 jaar quota 1982-2007

Scholquotum gehalveerd, kabeljauwquotum gedecimeerd

Een quotum van "100" in 1982 bedraagt in 2007 voor kabeljauw nog "8", voor schol "43" en voor tong "93". Dat is de realiteit van de cijfers zoals die in bijgaande tabel berekend werden.

Evolutie initiële quota 1982-2007

JAAR	Tong		Schol		Kab.	
1982	4.310	100	9.550	100	9.950	100
1983	3.910	91	11.080	116	9.150	92
1984	3.710	86	12.085	127	8.230	83
1985	4.035	94	13.225	138	9.330	94
1986	4.510	105	12.885	135	7.010	70
1987	3.950	92	11.280	118	5.250	53
1988	3.895	90	13.290	139	6.940	70
1989	3.710	86	14.240	149	5.800	58
1990	4.545	105	13.510	141	5.080	51
1991	4.930	114	13.160	138	4.610	46
1992	4.800	111	12.650	132	4.460	45
1993	4.870	113	12.395	130	4.385	44
1994	5.290	123	11.565	121	4.245	43
1995	5.020	116	8.505	89	4.795	48
1996	4.455	103	6.645	70	5.235	53
1997	4.120	96	6.980	73	4.775	48
1998	4.135	96	6.595	69	5.525	56
1999	4.295	100	7.730	81	5.280	53
2000	4.355	101	7.290	76	3.370	34
2001	4.155	96	6.025	63	1.965	20
2002	4.068	94	5.907	62	1.927	19
2003	4.329	100	5.563	58	1.135	11
2004	4.143	96	4.875	51	1.089	11
2005	4.297	100	4.562	48	1.113	11
2006	4.201	97	4.508	47	955	10
2007	4.021	93	4.070	43	814	8

Gelukkig
Nieuwjaar

HVB
74

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 Klausing
(†), Willem Lanszweert, 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 (NL)] Vermelding: abo HVB.

Laat u niet
(vis)kisten
Neem een
abonnement

Quota 2007

Soort	Gebied	Ton	Verschil	Verschil %
Kabeljauw	Illa SK	7	-1	-13
	Ila, IV	590	-96	-14
	Vb, VI, XII, XIV	1	0	0
	VII-VIIa, VIII, IX, X	197	-39	-17
	VIIa	19	-5	-21
	TOTAAL	814	-141	-15
Schelvis	Illa,b,c,d	16	+1	+7
	Ila, IV	498	+26	+6
	Vb, VI, XII, XIV	10	+9	+900
	VII, VIII, IX, X	128	0	0
	VIIa	15	-3	-17
	TOTAAL	667	+33	+5
Zw. koolvis	Illa,b,c,d, IV	43	0	0
	VII, VIII, IX, X	10	-2	-17
	Vb (Faroër)	54	-2	-4
	TOTAAL	107	-4	-4
Witte koolvis	VII	476	0	0
	TOTAAL	476	0	0
Wijting	Ila, IV	655	+124	+23
	VIIa	1	0	0
	VII-VIIa	195	0	0
	TOTAAL	851	+124	+17
Torsk-IV (Noorse wat.)		1	0	0
	TOTAAL	1	0	0
Leng	III	8	-2	-20
	IV (EG water.)	20	-5	-20
	IV (Noorse wat.)	7	0	0
	V	12	-2	-17
	VI, VII, VIII, IX	45	-11	-20
	TOTAAL	90	-20	-18
Heek	Ila, IV	26	+4	+18
	Vb, VI, VII, XII, XIV	272	+46	+20
	VIII behalve VIIIc	9	+2	+29
	TOTAAL	307	+52	+20
Zeeduivel	Ila, IV	401	+36	+10
	Vb, VI, XII, XIV	185	+17	+10
	IV (Noorse wat.)	50	-3	-6
	VII	2.595	+150	+6
	TOTAAL	3.231	+200	+7
Schartong	Ila, IV	4	-1	-20
	VII	494	0	0
	TOTAAL	498	-1	0
Schol	Illa SK	51	+5	+11
	Ila, IV	3.024	-411	-12
	VIIa	47	+6	+15
	VIIId,e	826	-17	-2
	VIIIf,g	58	-60	-51
	VIIIh,j,k	21	-4	-16
	TOTAAL	4.027	-481	-11
Tong	II, IV	1.243	-213	-15
	VIIa	403	-71	-15
	VIIId	1.675	+135	+9
	VIIe	32	-1	-3
	VIIIf,g	558	-36	-6
	VIIIh,j,k	54	0	0
	VIIIa,b	56	+6	+12
	TOTAAL	4.021	-180	-4
Tarbot, griet	Ila, IV	317	0	0
	TOTAAL	317	0	0
Roggen	Ila, IV	369	-92	-20
	TOTAAL	451	-92	-20
Schar, bot	Ila, IV	466	0	0
	TOTAAL	466	0	0
Doornhaai	Ila, IV	13	-3	-19
	TOTAAL	13	-3	-19
Tongsch, witje	Ila, IV	334	0	0
	TOTAAL	334	0	0
Makreel	Illa, b,c,d, IV	372	+218	+142
	TOTAAL	372	+218	+142
Sprot	Ila, IV	1.685	-1.348	-44
	VIIId,e	31	0	0
	TOTAAL	1.716	-1.348	-44
Haring	I, II	22	0	0
	IVc, VIId	8.277	-845	-9
	TOTAAL	8.299	-845	-9
Langoestine	Ila, IV	1.368	-104	-7
	TOTAAL	1.368	-104	-7
Horsmakreel	Ila, IV	64	0	0
	TOTAAL	64	0	0
Andere Noorse zone -62° NB		38	0	0
	TOTAAL	38	0	0
Algemeen TOTAAL		28.446	-2.592	-8

Ila, IV Noordzee
Illa Skagerrak
Vb Westen Schotland
VIIa Ierse Zee
VIId Oostelijk Kanaal
VIIe Westelijk kanaal
VIIIf,g Keltische Zee (Bristolkanaal)
VIII Golf Biskaje

Recordbesomming voor Z.90 Oosthinder in Oostende



De Z.90 Oosthinder realiseerde op 20 december met een opbrengst van 131.734,89 euro (5,3 miljoen frank) de hoogste individuele besomming sinds de oprichting van het autonome Oostendse vismijnbedrijf. Het vaartuig van reder Dirk Degrendel uit De Haan verkocht 28.000 kg, waarvan 7.841 kg tong. De vangst was het resultaat van een tiendaagse visreis in de westelijke wateren. In maart 2005 wist Dirk de grendel met zijn intussen gesloopte Z.92 Yentle ook al een topbesomming te realiseren. Op vrijdag 11 maart van dat jaar besomde het vaartuig 114.910 euro.

Ondanks goede visprijzen zit er tijdens de eindejaarsperiode geen hoogste dagbesomming in. Die behaalde de vismijn dit jaar in april met een dagomzet van 680.400 euro (27,4 miljoen frank) die te danken was aan de grote aanvoer van de Kanaalvisserij.



Indonesisch bezoek aan Oostendse vismijn

Een dertigkoppige delegatie met vertegenwoordigers van de ambassade, exportdiensten en de visindustrie bracht tijdens een Europees rondreis naar Engeland (Grisnby) en Nederland (Scheveningen, Rotterdam) ook een ochtendlijk bezoek aan de Oostendse vismijn met het oog op uitvoer van tonijn en heel wat aquacultuursoorten (tilapia, nijlbaars, red snapper). Ze brachten ook een bezoek aan Fjord Seafood (ex-Pieters) in Brugge. Het bezoek kadert in een EU-project waarbij bedrijven uit derdewereld landen uitgenodigd worden om kennis te maken met de Europese visserijsector.

Op de foto bovenaan: De bemanning van de Z.90 die de recordbesomming binnenhaalde (vlnr): schipper-reder Dirk Degrendel, motorst Ringo Declercq, matrozen Jerry Dobbelaere, Steve Compernelle, Christoph Maegerman (niet op de foto) en reservematroos Steven Deruddere.

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

Twee Oostendse garnaalvaartuigen verkocht

Twee kustreders hebben hun vaartuig verkocht. Het gaat om de O.100 Emilie (bouwjaar 1964) van Eddy Eerebout en Valère Vansteene en de O.536 Zeevalk (bouwjaar 1965) van Albert Desmit. Het vermogen van beide vaartuigen zal overgezet worden op grotere schepen. De 176 kW van de O.100 gaat naar de O.89 Sandra van Albert Steyaert. De 166 kW van de O.536 wordt overgedragen op de O.231 Den Hoope van Johan Hennaert.

Met dit papieren vermogen kunnen de vaartuigen in 2007 aanspraak maken op hogere vangstquota voor de voornaamste vissoorten. Bij de verdeling van de vangstrechten wordt voor een aantal soorten minder met dagplafonds gewerkt en meer op basis van het vermogen. Heel wat vaartuigen hebben de voorbije maanden vermogen bijgekocht. Het wegvallen van de twee kustvissers betekent dat er ook plaatsen vrij komen op de Oostendse Vistrap. Momenteel staan er al een viertal kramen leeg.

Jo Dekeyzer Europees topman van Pan Fish

Op 18 december werd Jo Dekeyzer (39) de leiding in Europa van het fusiebedrijf Pan Fish-Marine Harvest-Fjord Seafood van de Noorse scheepsmagnaat en miljardair John Frederiksen. De combinatie



is ontstaan uit de fusie van de drie grootste zalmkwekers ter wereld. Het grootste seafood-concern ter wereld treedt op 1 januari in werking. Jo Dekeyzer (foto) krijgt de leiding over de Europese verwerkingsdivisie van de groep. Daarvalt ook de Oostendse rokerij La Couronne onder. Jo Dekeyzer werd in 1992 als pas afgestudeerd technisch ingenieur ingeschakeld bij de bouw van het nieuwe complex van Morubel in Oostende. Daarna stapte hij over naar Pieters Visbedrijf. In 2005 kwam hij aan het hoofd van de Europese visverwerking van Fjord Seafood, de nieuwe eigen van Pieters Visbedrijf.

Filmavond in MIGO Oostende

Vrijdag 26 januari worden de films "Oostendse vissers in Congo" over de periode 1851-1870 en "Van Dover tot Land's End" vertoond. De Congo-film wordt ingeleid door Roland Duyck, zoon van wijlen Raymond Duyck, eerste kapitein op de O.320 Noordende III

van de rederij Pemarco (Société à la Pêche Maritime du Congo). De tweede film "Van Dover tot Land's End" en een diareeks worden voorgesteld door Jules Soetaert en Kris Catteceur die met een jacht een tocht langs de Engelse zuidkust maakten.

De filmvertoning is een initiatief van de oudleerlingenbond en de Vriendenkring van het Noordzee-aquarium en gaat door in de zaal van het Maritiem Instituut van het Gemeenschapsonderwijs (MIGO), de vroegere visserijschool John Bauwens, aan de Mercatorlaan in Oostende. De vertoning start om 20 uur en de toeging is gratis voor alle belangstellenden.

Half miljoen euro voor Visserijmuseum

Van de twee miljoen euro die Vlaams minister voor toerisme Geert Bourgeois heeft vrijgegeven gaat 503.000 euro naar het Nationaal Visserijmuseum in Koksijde. Het geld is bedoeld voor de installatie om vers Noordzeewater in de nieuwe aquaria te pompen. Er gaat ook 100.000 euro naar de uitbouw van het Vissershuisje Nys-Vermootte in Koksijde.

Failissement

BVBA VERLEENE, Zeedijk 122-125, 8301 Knokke-Heist, rederij ter zeevisserij, eigenaar Z.402 Nooitgedacht.. Failliet verklaard op dagvaarding op 4 december.

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:

gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuiskopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

e-mail : info@vismijnoostende.be

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Willy Van Waes (65) met pensioen

“Spanvisserij was het moeilijkst”

WILLY VAN WAES wordt deze maand 65 en het pensioen wenkt. Zijn eerste stappen in de visserij zette hij in 1956 als scheepsjongen. Hij klom op van motorist, tot schipper en reder. Na 24 jaar vaart deed hij zijn intrede in de Oostendse Vismijn waar de *Vislossersbond G. Van Waes* jarenlang een concessie had voor het lossen van vis en sinds 1984 ook de benenverhuur erbij nam. Als bestuurder van de Onderlinge Vissafslag (OVA) en voorzitter van de NV Pakhuizen was hij nauw betrokken bij werking en de renovatie van de vismijn tijdens het zgn. Goekint-tijdperk.

DE ROOTS VAN het geslacht Van Waes liggen in het gewezen vissersdorp Boekhoute. Grootvader Honoré Van Waes was er eigenaar van twee bidders (platbodems) die gebruikt werden voor het opvissen van mosselzaad en garnaal. Volgens de normen van die tijd was Honoré een reder met aanzien. Toen zijn toekomst aan De Braakman, de afgesloten Scheldearm, er niet meer rooskleurig uitzag week hij in 1909 uit naar Zeebrugge.

Willy's vader, Gustaaf Van Waes (1912-1961), werd eveneens visser. Hij was gehuwd met Irène Vlietinck die twee jaar geleden op 93-jarige leeftijd overleden is. Zij kwam uit een gezin van dertien kinderen, wat natuurlijk verklaart waarom tot op vandaag nog ettelijke Vlietincks in de visserijsector rondlopen. De ouders van Willy vluchtten in 1940 met dochter Nera naar Brixham. In het Engelse havenstadje werd eerst zijn reeds overleden broer geboren en op 22 januari 1942 kwam ook Willy er ter wereld.

Het gezin Gustaaf Van Waes maakte de overtocht via Frankrijk naar Engeland met de Z.453 Nera (oud nummer Z.55), een houten middenslagtreiler (28,38 bt, 100 pk, in 1936 gebouwd op de werf J. Haerinck in Heist), van vader Gustaaf. “Mijn vader leende voor de bouw van het vaartuig 350.000 frank van de ijsfabriek en visgroothandelaar Debra”, vond Willy later in het familiearchief terug.

“Tijdens de vlucht werd de Z.453 ook gebruikt voor de evacuatie in Duinkerke. In Engeland nam de Navy mijn vaders vaartuig tweemaal in beslag. De eerste keer werd het schip tot zinken gebracht voor de blokkade in Portsmouth.

Hoe mijn op 49-jarige leeftijd overleden vader – ik was toen een jaar of 19 – erin geslaagd was om zijn schip te recupereren is mij niet duidelijk. Ons schip werd nadien opnieuw in beslag opgelegd om het te gebruiken als ballonschip bij de begeleiding van konvoien”, vertelt Willy die niet precies weet met welk vaartuig ze terugkeerden. Hij vermoedt dat het met de Z.441 André-Helena van zijn oom Alfred Van Waes was. Pas later zou de repatriëring van de Z.453 gebeurd zijn. Het schip kwam opnieuw in de visserij en werd enkele jaren later verkocht aan Pierre Devriendt. De Blankenbergenaar liet het vaartuig ombouwen en voorzien van waterbakken voor de opslag van oesters die in Ierland en Engeland werden opgevist.

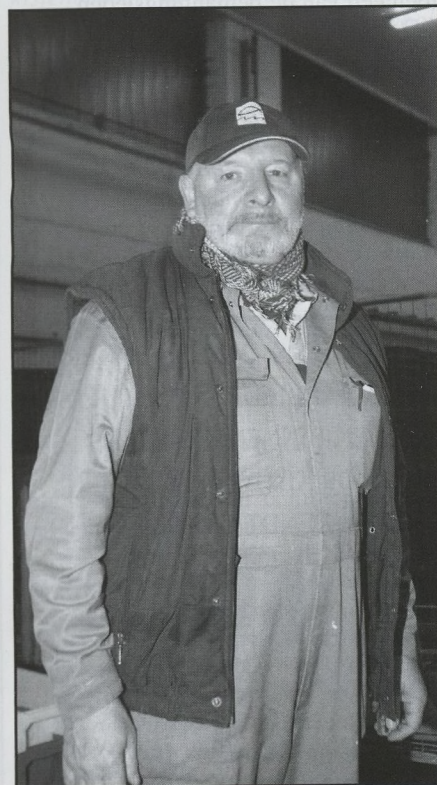
Ter vervanging kocht Gustaaf Van Waes het houten kustvaartuig N.745 Strijd voor Christus (oud nummer N.64) van de Nieuwpoortse Rederij van Raphaël Vercoutter en liet het vernummeren tot Z.745, maar behield de naam.

Zeemansboekje

De vissersloopbaan van Willy Van Waes is goed te volgen in zijn zeemansboek dat hij steeds heeft bijgehouden. Dat boekje leert dat zijn eerste aanmontering gebeurde op 29 maart 1956 als 14-jarige scheepsjongen aan boord van de Z.541 Corina. Het was een nieuw stalen schip, eigendom van Jules Serie uit Zeebrugge. Daarna werd hij lichtmatroos en matroos op de Z.745 van zijn vader.

In 1962 leert hij de Kanaalvisserij kennen met de O.37 Annie van de Oostendse Rederij De Vuurtoren, eigendom van Eugène Vlietinck, Pros Vandenberghe, boekhouder Morbee een zekere Maes uit Oostende.

“In 1961 werd ik stuurman op de O.35 Henk Zwart, eveneens van de Rederij De Vuurtoren, een nieuw vaartuig van



de Nederlandse Scheepswerf Zwart in IJmuiden waarmee Pros Vandenberghe goede relaties onderhield. Met dit vaartuig werkten we in de harde winter van 1962 toen er onvoorstelbare hoeveelheden tong werd gevangen. De tongen zaten tot op de kust. 17.000 tot 18.000 kg per schip leverde dat soms op. Met een opbrengst van 15 frank per kilo was de prijs laag, maar de grote aanvoer leverde toch flinke besommingen op”, vertelt Willy die tussendoor ook wel eens insprong op de Z.545 met schipper Fernand Coucke.

De langste tijd heeft echter als schipper gevaren op de plankenvisser Z.509 Telstar (bouwjaar 1963) van de familie-

Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur van hoge drukspuit

300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

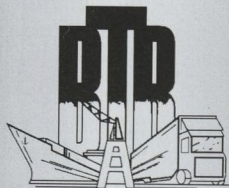
Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11

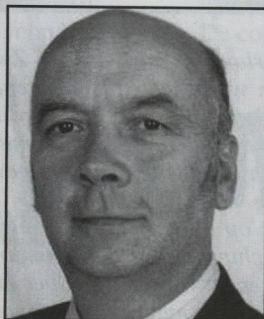
rederij De Wielingen, een vaartuig dat in span viste met de Z.562 Luc en later met de Z.209 Onedin die in november 1982 verloren ging. Ook zijn schoonbroer en toekomstige vennoot André Baert (gehuwd met Nora Van Waes) was toen een van de bemanningsleden.

“De spanvisserij heb ik geleerd in Engeland met vaartuigen uit Grimsby. Voor mij is de haringvisserij de moeilijkste visserijtechniek die ik meemaakte. Maar het waren goede jaren. De Z.509 kostte toen vijf miljoen frank en het eerste jaar maakten we al een besomming die even groot was. Welk vaartuig kan dat vandaag nog zeggen? Er kwam een einde aan de spanvisserij

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

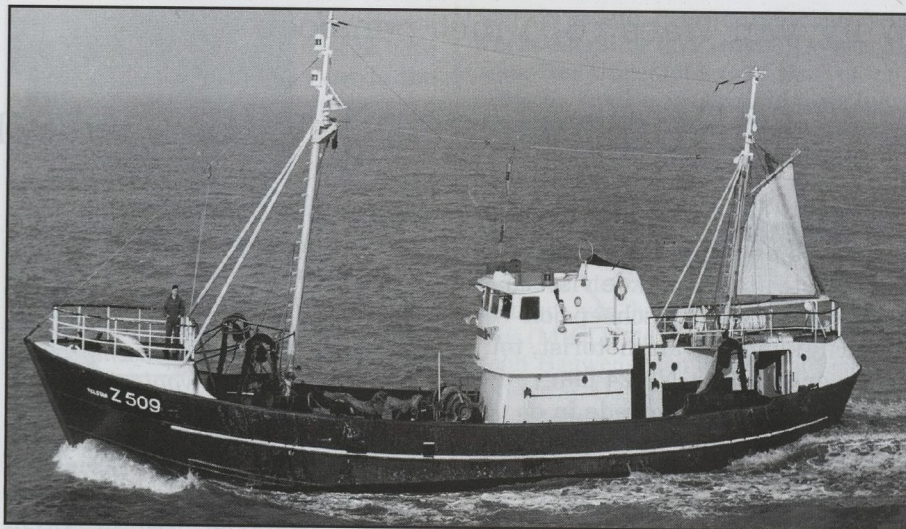


Zeemansbond A.B.V.V.



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 Z.509 Telstar (bokken kwamen er pas in 1966 op) van Rederij De Wielingen uit Zeebrugge, waarop Willy Van Waes tien jaar schipper was.



Willy Van Waes (staande links), André Vantorre, Jean Vlietinck, Jan Cardon en X (gehurkt) aan boord van de Z.37 in 1962.



Willy Van Waes zet de koers uit op de brug van de Z.509 in de jaren 1964-65

toen steeds meer reders overschakelden op de boomkorvisserij”, verklaart Willy de teloorgang van onze haringvisserij. “Raymond Snauwaert was de eerste Zeebrugse reder die bokken liet plaatsen op zijn vaartuig, Z.594 Alfred. Velen hebben in de jaren zestig zijn voorbeeld gevolgd”, zegt Van Waes die in 1980 een punt zette achter zijn vissersloopbaan.

Vislossersbond

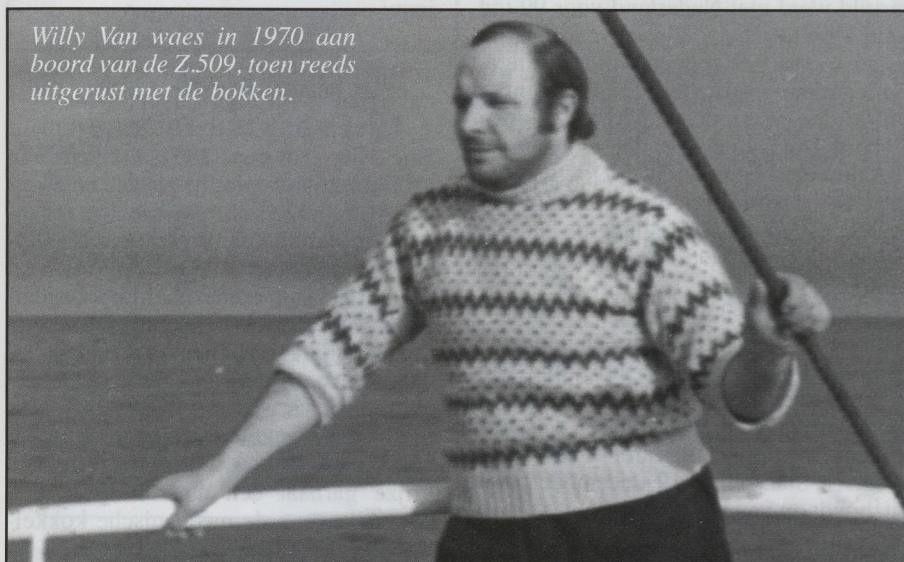
Reder Gustaaf Van Waes was in 1948 in Zeebrugge gestart met de private onderneming “Vislossersbond G. Van Waes”. Vier jaar later was hij ook in Oostende als vislossersonderneming actief voor enkele grote rederijen. In 1979 nam de Vislossersbond de concessie en het vis-



Willy van Waes (vooraan) aan boord van de Z.509 in 1964.

losserspersoneel van de OVA over en zowel voor Willy Van Waes als voor vennoot André Baert lag het werk voortaan in de vismijn. In 1998 gingen André Baert en echtgenote Nora met pensioen. De BVBA werd een NV

waarvan Willy de zaakvoerder werd. Dat bleef zo tot het AG Vismijn Oostende twee jaar geleden de Vislossersbond overnam om alle activiteiten binnen de vismijn onder één beheer te brengen. Ook de NV Pakhuizen, waar-



Willy Van waes in 1970 aan boord van de Z.509, toen reeds uitgerust met de bokken.

van Van Waes voorzitter en afgevaardigde-bestuurder was, kwam in handen van het vismijnbedrijf.

“Ik kwam deeltijds als loontrekkende in dienst van de vismijn met de verantwoordelijkheid voor de kistenwasserij, kistenbeheer en distributie. Daarnaast bleef ik zelfstandige in bijberoep voor het leveren van bepaalde diensten”, zegt Willy die een werkloos bestaan niet zag zitten.

“Het was niet altijd gemakkelijk werken in de vismijn. Toen ik de concessie verwierf waren er in de vismijn nauwelijks werkmiddelen aanwezig. De Vislossersbond heeft dan ook veel geïnvesteerd in materiaal, sorteerbanden en heftrucks. De beste jaren maakten we mee toen de IJslandvisserij op volle toeren draaide.”

Ook de noodzakelijke renovatie van de 99 pakhuizen liep niet van een leien dakje. De erfpacht werd in 1989 toegekend aan de Groep Venneborg, maar dat zorgde voor heel wat commotie onder de handelaars over huurprijzen en verbouwingkosten. Een jaar later namen de Vislossersbond en acht groothandelaars de aandelen van de vennootschap over.

Wie verwacht dat Willy Van Waes nu gaat rentenieren heeft het verkeerd voor. *“Hobby's heb ik niet, dus wil ik nog enkele dagen per week iets om handen hebben. Ik heb vijftig jaar gewerkt zonder één dag dop. Ik zie het nog niet zitten om van vandaag op morgen niets meer te mogen doen.”* (gw)

Z.28 Annie verkocht

Het casco van de Z.28 Annie die in april 2005 tegen een pijler van de Oosterscheldekering liep is verkocht aan een installateur van scheepsinrichtingen en koelinstallaties uit Scheveningen. Het bedrijf wil het zwaar beschadigde schip ombouwen tot varende werkplaats. Het bedrijf Roeleveld kocht desijds ook de Z.35 Vili (ex-O.35 Torbay) voor hetzelfde doel.

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, Costende -

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

www.hostyn.be — contact@hostyn.be

Uitspraken

Dat Nederlandse reders en bemanningen een stevige poot in de Belgische vloot hebben, blijkt ook uit de straffen die de Onderzoeksraad voor de Zeevaart uitspreekt. Op de zitting van 29 november werd maar één Belgische schipper bestraft. De andere veroordelingen werden verdeeld onder Nederlandse vissers. De Nieuwpoortse schipper Joachim Moeyaert werd voor drie dagen geschorst omdat de Z 279 *Ramblers* op 17 maart 2005 de Franse kustzone doorvaren had, in een stuk voorbehouden aan het kustverkeer. Schepen langer dan 20 meter mogen die kustzone niet gebruiken voor gewone doorvaart, zolang deze zonder gevaar het verkeersscheidingsstelsel kunnen gebruiken, wat de Z 279 had moeten doen.

Een schorsing van zeven dagen werd uitgesproken tegen schipper Daniël Bout omdat deze een overtreding beging in het verkeersscheidingsstelsel Dover Strait. De Raad noteerde tevens 'dat de Z 431 ook bijna iedere zitting op de rol komt en da betrokkene, ondanks verschillende oproepen, steeds heeft verzaakt om voor de Raad te verschijnen, tot op de zitting van vandaag.' Wie daar ook nooit verschijnt zijn de Nederlandse schippers Albert Van den Berg van de Z 35 *Ora et Labora* en zijn collega Pieter Haasnoot van de Z 738 *Kariena Marjann*. Beiden werden betrappt toen ze met hun schip een verkeers-overtreding begingen. De eerste werd bij verstek voor vijf dagen geschorst, de tweede, die een recidivist heet te zijn, kreeg vijftien dagen schorsing toegewezen.

Ten slotte besliste de Raad om de in Vlissingen wonende schipper Ronald Thienpond (Z 431 *Alles Wis-selt*) op te roepen om de debatten te heropenen, gezien de Britse overheid een verkeerde aanklacht geformuleerd had; fout die nu dient rechtgezet te worden. (rc)

Noordzee gesloten voor roggen



Roggen zorgen voor een belangrijke bijvangst. In de jaren zestig kwam er tot 2.500 ton per jaar aan in de vismijnen. Daarna viel de aanvoer wat terug en bleef schommelen tussen de 1.000 en 1.500 ton. De laatste drie jaren zat er een stijgende tendens in de aanvoer die rond de 1.900 ton schommelde. (foto gw)

Wegens uitputting van quotum legt een ministerieel besluit de vangst op roggen in de Noordzee (Ices-gebieden IIa en IV) tijdens de laatste weken van het jaar stil. Bij ons weten is het de eerste keer sinds de invoering van de quota dat er een vangstverbod voor roggen kwam.

Ons rogquotum in de Noordzee bedroeg 461 ton, waarvan in het begin van het jaar 120 ton geruild werd met Nederland voor 99 ton schol (in VIIIh,j,k). De totale aanvoer van rog ligt hoger omdat ook roggen worden aangevoerd uit andere visgronden. Eind november was in de drie vismijnen 1.620 ton roggen aangevoerd. Dat is ongeveer tien procent van het totale aanvoergewicht. De waarde bedraagt 3,1 miljoen euro of 4,2 procent van de totale besomming. Naargelang de categorie varieert de gemiddelde prijs van 2,96 tot 1,26 euro per kilogram.

Het ministerieel besluit van 15 december legde tot het einde van het jaar een aanvoer-verbod voor rog op om overschrijding van het quotum te voorkomen. Ook het aan boord houden van rog, overladen of lossen was verboden vanaf de publicatie van het besluit in het Belgisch Staatsblad (19 december). Het besluit houdt op van kracht te zijn op 1 januari 2007.

Door de korte periode dat dit verbod van kracht is, zijn de economische gevolgen nauwelijks voelbaar. Roggen zijn niet bepaald de vissoorten die tijdens de feestdagen opgediend worden.

Iets vervelender was wel dat voor de Noordzee (evenals in VIIIb-k en VIII) sinds 16 december een verbod werd uitgevaardigd voor de vangst van kabeljauw.

Eric Maas (ex-Morubel) bij Roem van Yerseke

Eric Maas, tot eind 2004 directeur van de Oostendse tropische garnalenverwerker Morubel, maakt sinds enige maanden deel uit van de directie van schelpdierenverwerker Roem van Yerseke. Sinds het aantreden van Maas begeeft Roem van Yerseke zich nu ook op de garnalenmarkt. Aankopers van het bedrijf zijn sinds half oktober actief op de veilingen van Breskens, Colijnsplaat, Stellendam en Lauwersoog. Voor Roem van Yerseke betekent de verwerking van grijze garnaal een aanvulling na het wegvallen van de mechanische kokkel-sector in de Waddenzee.

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

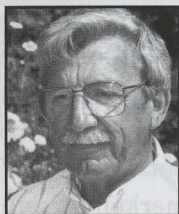
Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Cursief

Van schepen, van mensen en van de zee



DE NESTOR ONDER de HVB-medewerkers is ongetwijfeld Leon Inghelbrecht. Veel langer al dan de vzw Liefkemores

HVB uitgeeft is deze tachtig plusser de cursiefjesschrijver van het blad. We zijn er trots op dat deze oud-visser, oud-loods en gewezen directeur van de vissersschool van wat destijds Belgisch Congo genoemd werd ook in dit eerste nummer van 2007 present is met zijn mijmeringen aan lang vervlogen tijden. Vandaag heeft hij het over méér dan één Vanderwal, een naam die uit de Vlaamse vissersgeschiedenis niet weg te denken is.

1911 — Oostende viert op 1 oktober de jaarlijkse kermis. Op dezelfde dag, lang voordat het eerste nummer van HVB op de vismarkt verschijnt komt er van het Belgisch consulaat te Vlissingen een mare: Stranding van het vissersvaartuig Pionnier O 200 — Stuurman-reder Gustaaf Vanderwal over boord geslagen en samen met zijn matroos verdronken — Een matroos en twee jongens zijn overboord gesprongen en gered — Schip afgetuigd.

De schipper (41) had acht kinderen en zijn matroos (37) had er zeven. Beide zeelui zijn nooit teruggevonden. Het schip werd verrast door een orkaan en was aan de grond gelopen op de Hollandse kust, nabij Domburg. Het zeilschip — een logger — was nochtans uitgerust met een nieuwe motor die door prins Albert aan de reder geschonken was. Het had de ramp niet kunnen beletten. Het

schip was in de orkaan ten onder gegaan zoals ook veel andere vissersvaartuigen. Veel zeelui lieten daarbij het leven, en maar weinigen werden teruggevonden. Ze hebben 'boete ondergaan' zei men destijds op de kaaien.

1939 — Samen met schipper Frederik Vanderwal stomen we met de O 262 full speed naar de visgronden. We zetten koers naar de Fladen. Niet alleen de lucht is zorgelijk en uitdagend. Aan boord mediteren we over de instabiliteit van het weer en van de wereld. Op de ontvanger horen we een over en weer gescheld tussen Duitse en Engelse stemmen: de voorbode van snel naderend onheil! Wat bezorgt ons het meeste vrees? Het beuken van de Noordzee of het naderende oorlogsgeweld?

1941 — de O 71, waarop schipper Albert Vanderwal het voor het zeggen heeft, ligt samen met een tiental kustvissers zeeklaar in de sluis voor het station van Oostende. Vijf man aan boord: schipper, motorist, matroos, scheepsjongen en bij de voormast... een Duitse soldaat die ons moet beletten naar Engeland te vluchten. Op hetzelfde ogenblik loopt de O 99 op een mijn. De matroos die 'negertje' genoemd werd laat daarbij het leven.

Heel de vissersgeschiedenis door, bij nacht en ontij, en tot vandaag de dag, geldt ons vissers hetzelfde parool als voor al de Vanderwals uit de lange Vlaamse vissersgeschiedenis: On the praw we stand, forwards over the star'lit sea! (lin)

Gerard Dangreau
(76) overleden



Dinsdag 12 december is Gerard Dangreau op 76-jarige leeftijd overleden. De gewezen vishandelaar was als Prins Carnaval in 1962 en 63 en voorzitter van de Orde van de Kloeffe een voortrekker van het Oostendse carnavalgebeuren.

Gerard Dangreau, geboren op 19 september 1930, begon in 1948 als visleurer met een ronde in Henegouwen en Wallonië. Door een zwaar ongeval kwam een einde aan deze activiteit. Na de zijn revalidatie werkte Gerard tien jaar in de Frigorifères du Littoral van Crops waar vismeel gemaakt werd. Nadien werd hij visfileerder, chauffeur en ijsvervoerder. Hij begon in 1958 ook een winkel op het Vissersplein in Oostende, maar bleef intussen bij Crops aan de slag als frigoman. In 1962 startte hij met een groothandel in pakhuis 64 in de vismijn. Acht jaar later stapte hij in de zaak van zijn vader aan de H. Baelskaai en bouwde deze uit tot een onderneming voor verse vis, inleggerij, mayonaise, sausen, slaatjes en later ook diepvriesproducten. Hij stond bekend als een maatjesspecialist.

Dangreau richtte het Maatjescomité op, bracht ook de jaarlijkse Maatjesgathering in de vismijn tot leven en was medestichter van de Oostendse Revue waarin hij jarenlang de centrale figuur van Pette Sjieke vertolkte.

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!**

Purusgarnaal ligt bij Carrefour



Met Wendy van Wanten als Purus-meter op de kaai was de aandacht verzekerd. Met haar nieuwe man – Frans was erbij – staat de kleindochter van een Oostendse visser weer volop in de belangstelling.

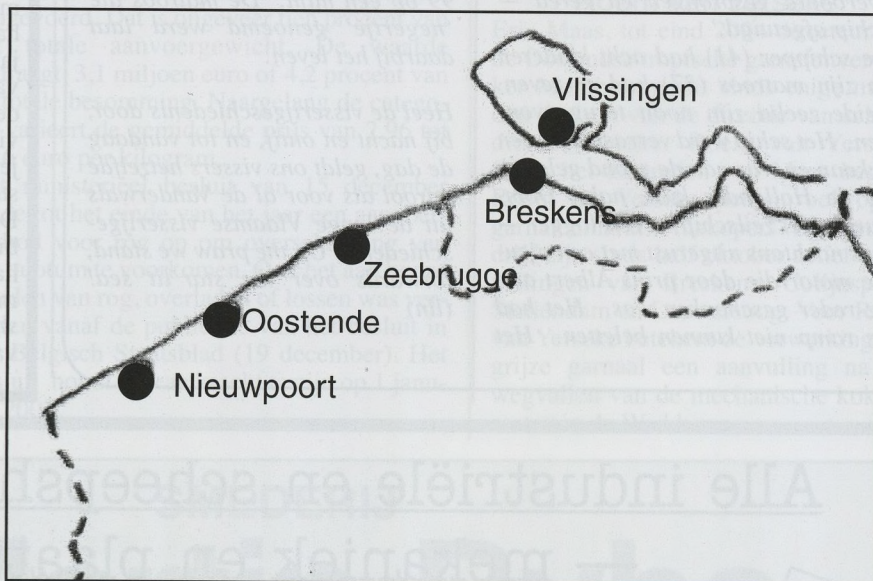
DE VLAAMSE VISSERIJ Vereniging (VVV) heeft gedaan gekregen dat Purusgarnaal verkrijgbaar is bij supermarktketen Carrefour. Voor een kleine organisatie als de VVV is dit toch een opmerkelijk resultaat. De grootdistributeurs stellen immers hoge eisen aan de continuïteit en de kwaliteit van de producten die in hun rekken komen.

SINDS WOENSDAG 29 november ligt de dagverse grijze garnaal met Purus-kwaliteitsgarantie in de gekoelde rekken van 55 hypermarkten van Carrefour. Dagelijks als er aanvoer is. De lancering van het streekproduct heeft een jaar in beslag genomen en is niet zonder problemen van start gegaan. Garnaalvisser Kurt Deman, voorzitter van de eind vorig jaar opgerichte coöperatieve vennootschap Vlaamse Visserij Vereniging, heeft dan ook een jaar om niet te verge-

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



Bedrijfsleider Donaat De Vos van La Bretagne Logistics in Zeebrugge. (foto gw)

ten achter de rug. Bij de voorstelling van het nieuwe Carrefourproduct was al het leed evenwel verdrongen. De samenwerking met de distributiegigant is een opsteker voor de twaalf kustvaartuigen die momenteel instaan voor de aanvoer van grijze Purusgarnaal, een puur product zonder toevoeging van smaak- of conserveermiddelen. Carrefour koopt de garnalen, waarvan de wekelijkse aanvoer kan oplopen tot 15 ton, rechtstreeks bij de Vlaamse Visserij Vereniging aan een vaste prijs. *“Die prijs ligt hoger dan we de voorbije jaren gewoon waren en die niet kostendekkend was”*, zegt Kurt Deman. Die ‘s morgen voor het oog van de camera’s zijn vangst met de Z.55 *Goede Hoop* in Oostende aan wal bracht. De 300 kg aan boord gekookte Noordzeegarnalen gingen in Oostende onmiddellijk over de zeef om de twee sorteringen van het puf te scheiden.

Vaste prijs

Om de media-aandacht was het bij de lancering te doen. Met Wendy van Wanten als Purus-meter op de kaai was die aandacht verzekerd. Met haar nieuwe man – Frans was erbij – staat de kleindochter van een Oostendse visser weer volop in de belangstelling.

“Purus is een kwaliteitsproduct dat we met plezier verkopen. Wij kunnen natuurlijk niet garanderen dat er iedere dag Purus aanwezig is in onze warenhuizen”, zegt Raky Tsoumpoulis, hoofd van het departement vis, schaal- en scheldieren bij Carrefour. *“Wij garanderen de vissers wel een vaste prijs. Die*

wijkt af van de dagprijs op de veiling waar grote schommelingen mogelijk zijn. Voor ons is een product van eigen bodem een belangrijk argument evenals het feit dat we de visserijsector hierdoor steunen.”

Na de behandeling in Oostende vertrok de dagverse garnaal onmiddellijk naar het verpakkingsbedrijf La Bretagne Logistics in Zeebrugge. Het bedrijf met een veertigtal werknemers verwerkt en verpakt hoofdzakelijk visserijproducten voor Carrefour. De Purus-garnaal wordt er zeevers en luchtdicht verpakt in plastic doosjes. In de doosjes vervangt een hygiënisch gasmengsel de zuurstof. De gasverpakking heeft geen enkele invloed op het product, maar verlengt de houdbaarheid bij koele bewaring tot vijf dagen.

“Wij hebben een speciale lijn ingericht voor de verwerking van de garnalen. Daarnaast blijven wij actief in het file- ren en proportioneren van verse vis, bulkproducten en ambachtelijk bakken van vis die onder aangepaste verpakking het bedrijf verlaat”, zegt bedrijfsleider Donaat De Vos.

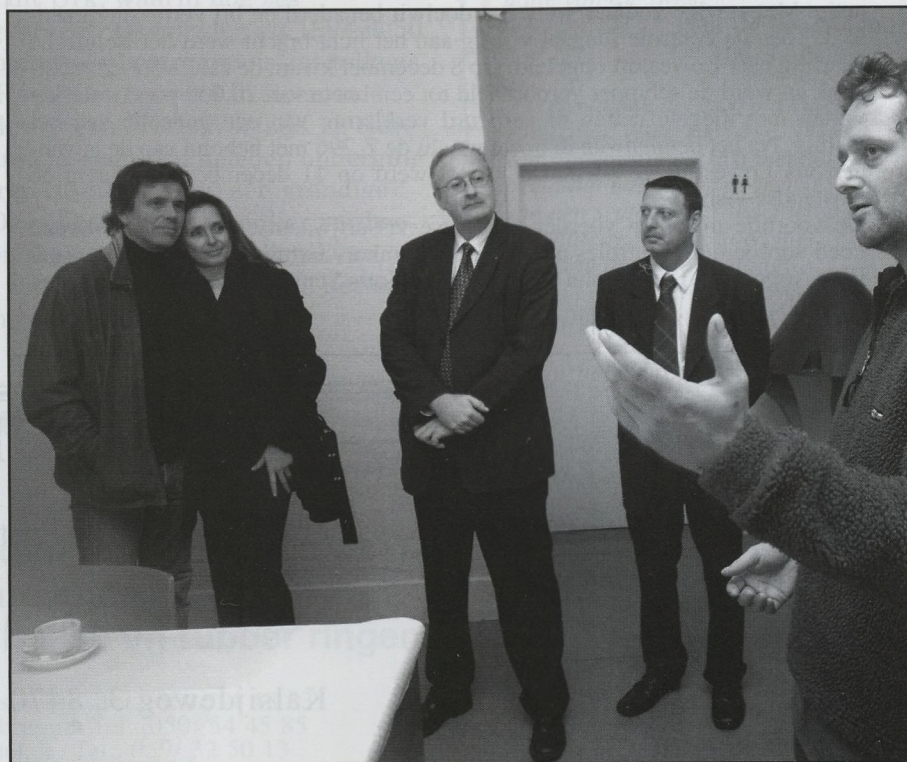
Garnaalbollen

De VVV verwacht dat kustreders die een afwachtende houding aannamen, omdat de Rederscentrale het project niet steunt, straks ook aansluiten. Dat kan het aanbod doen toenemen. Theoretisch kunnen 55 vaartuigen of zowat de helft van de vloot op garnaal vissen. Ook buiten het garnaalseizoen willen de vissers de aanvoer op peil te houden. Ook de laatste Nieuwpoortse garnaalvissers



Arbeidsters van la Bretagne wegen de bakjes van 200 gr Purus-garnalen af. (foto gw)

willen toetreden. Van het stadsbestuur wordt dan wel verwacht dat er in de thuishaven een garnaalzeef komt zodat ze hun vangst ter plaatse kunnen lossen. Een grotere aanvoer opent ook de mogelijkheid om andere producten op de markt te brengen. Voor de toekomst wordt gedacht aan aanmaak van garnaalsalade, artisanale garnaalkroketten en garnaalbollen als aperitiefhapjes. (gw)



Kurt Deman geeft uitleg bij het initiatief. (foto gw)

Zoeken steun bij Dienst Zeevisserij

Belgisch-Nederlandse vlagkotters voelen zich bedreigd in Franse wateren



Maarten Casier, Eddy Tessens en Guy De Vleeschouwer van de Dienst Zeevisserij aanhoren de grieven van de Nederlandse vlagkotter-eigenaars.

Z.296 Mooie Meid aan de ketting in Lowestoft

Tijdens een gezamenlijke controle door Engelse en Nederlandse visserij-inspecteurs werd de Z.296 Mooie Meid betrap op het gebruik van verboden binnenkuilen. De schipper werd voor de rechtbank veroordeeld tot een boete van 20.000 pond (29.855 euro).

Begin december was de Z.296 van Rederij De Zwerver (familie Casier) uit Oostende aan het vissen voor de Engelse oostkust. Het vaartuig werd in het oog gehouden door een controleschip. 's Nachts kwamen de controleurs in actie. Met stevige zodiacs werd het doelwit benaderd en bij verrassing geënterd. Toen de controle illegaal vistuig aan het licht bracht werd het Belgische vaartuig naar Lowestoft opgeleid. Op 8 december kwam de zaak voor de rechtbank en werd de schipper veroordeeld tot een boete van 20.000 pond voor het vissen met illegale netten en verbeurd verklaring van een gedeelte van het vistuig. Na het betalen van de boete mocht de Z.296 met behoud van de gevangen vis Lowestoft verlaten. De vangst werd op 11 december geveild in de Oostendse vismijn.

De voorbije maanden voerden de Britse visserijwachtschepen verschillende goed voorbereide controles uit op grote boomkorvaartuigen. Zo liepen de Z.60 Blue Angel, BR.14 Cornelia en de ARM.18 Joris Senior eerder dit jaar al tegen de lamp.

Vorige maand klopten een tiental Nederlandse eigenaars en schippers van Belgische eurokotters aan bij de Dienst voor Zeevisserij. Zij kwamen er hun beklag doen over de discriminerende controles in de Franse kustwateren. Aangezien zij onder Belgische vlag varen vinden zij dat de Vlaamse overheid moet tussenkomen.

De Dienst voor Zeevisserij was niet voorbereid op de komst van de Nederlanders. De vissers moesten het dan ook stellen met de ambtenaren die op dat ogenblik aanwezig waren. Ir. Eddy Tessens, Maarten Casier en visserij-inspecteur Guy De Vleeschouwer konden enkel de klachten aanhoren en verslag uitbrengen bij hun oversten. Bemiddelen op regeeringsniveau is een zaak voor het Ministerie van Landbouw in Brussel.

Druppel die de emmer liet overlopen was een incident met de Z.525 Sylvia-Mary die met motorpech door de Z.402 Nooitgedacht werd opgesleept naar Boulogne. Zes Franse controleurs stapten onmiddellijk aan boord. Eerst werden problemen gemaakt over het logboek, maar dat leverde geen overtredingen op. De maaswijdtemeting die daarop volgde veroorzaakte een heftige discussie omdat de voorgeschreven meetmethodiek niet werd gevolgd. De Fransen namen het net en de dagvangst in beslag en lieten de eurokotter vertrekken zonder afgifte van een meetrapport. Volgens de Nederlanders was dit optreden geen alleenstaand feit. Ze voelen zich al een hele tijd gevisseerd. Zelfs een vaartuig dat nog niet gevestigd had kreeg controleurs aan boord. "We zijn allemaal bang als we tussen Boulogne en Dieppe varen. Niet alleen om schade te veroorzaken aan warrelnetten die zich overal kunnen bevinden, maar vooral voor het optreden van de inspectieteams. Onder druk van de eigen vissers voeren ze gerichte controles uit op de boomkorvaartuigen. Dit willekeurig optreden heeft al tienduizenden euro's aan boetes gekost en aan in beslag genomen vistuig.", zegt Jan Kramer van de N.57 Spes Nova. Samen met zijn collega's Dirk Coolsaet (Z.85 Morgenster), Jan Fokke Kramer (Z.525 Sylvia-Mary), Richard Ras (Z.402 Nooitgedacht), Hessel de Bruine (Z.474 Hassel Sr), Maarten herteveld (O.187 Grietje-Hendrika), Jaap van Duyn (Z.738 Kariena-Marjanne) en Job Schot (Z.201 Job Senior) wordt nu een chronologische lijst opgemaakt van alle incidenten die de voorbije maanden plaatsgrepen.



Het
eerst-
volgende
HVB
in uw
brievenbus
op
2 februari

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

PD.147 Enterprise overnacht in Oostende



De komst van de Schotse PD.147 Enterprise uit Peterhead was geen nieuwe aanvoerder voor de Oostendse vismijn. Het vaartuig liep vorige maand binnen om het weekend te overbruggen. De PD.147 is eigendom van de rederij Osprey Trawlers Ltd uit Aberdeen, een dochteronderneming van rederij L. de Boer & Zonen uit Urk, waarin nog zes Nederlandse vlagschepen zijn ondergebracht. De trawler uit 1994 is 50 meter lang en 9,25 meter breed en op de twee liertrommels zat telkens 2.600 meter staaldraad van 32 mm. Het vaartuig werd in Roemenië gebouwd voor de boomkorvisserij en kreeg een Stork Wärtsilä 12 cilindermotor van 2.959 kW (4.020 pk). Enkele maanden geleden onderging het verlieslatende vaartuig in Thyboren (Denemarken) een grondige verbouwing voor de twinrigvisserij. De bokken en de hoofdlier verdwenen en de hoofdmotor werd vervangen door een Wärtsilä diesel van 2.000 pk. Op het achterschip verrees een hekgalg met dubbele nettenrol en er kwamen drie Deense lieren aan boord.

CREVITS

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

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



'Nochtans staat hard werken de reders op het lijf geschreven.'

Jaak Gabriëls in zijn nieuwjaarsboodschap tot de reders

'Als dezelfde mensen ongecontroleerd tientallen jaren de lakens uitdelen, ontstaan onvermijdelijk machtsmisbruik, normvervaging en corruptie.'

Luc Van Der Kelen in Het Laatste Nieuws, 14 oktober

'Ik meen dan ook dat de kritiek dewelke soms op de kaaien circuleert totaal onterecht is want dank zij SDVO worden de rederijen er beter van en onze vissers ook.'

Alex De Bock in zijn nieuwjaarsboodschap tot de reders

'Dat een makreelfilet vele duizenden kilometers heeft afgelegd vooraleer op het bord van de consument terecht te komen roept inderdaad vragen op (...)'

E. Ketelslagers in Visaktua, december 2006

'Soms stel ik me de vraag: Waar is men mee bezig?'

Manu Desutter in zijn nieuwjaarsboodschap tot de reders

'De volgende regering zal moeten toegeven dat er eigenlijk een tekort is en dat zal moeten worden weggewerkt door ofwel de belastingen te verhogen ofwel de uitgaven te verminderen, of een combinatie van die twee.'

Paul De Grauwe in De Tijd, 17 oktober

'De dynamiek die zich ontwikkelt rondom de vissershaven (...) staat soms in schril contrast met het beeld dat naar voor gebracht werd van een sector waar iedereen aan hetzelfde zeel trekt, doch niet steeds in dezelfde richting.'

André De Zaeayer in zijn nieuwjaarsboodschap tot de reders

'Door haar jarenlange gevoerde politiek van subsidies om vissersschepen te vernieuwen en nieuwe (...) te bouwen, creëerde ze [d.i. de Europese Commissie N.v.d.R] niet alleen een overcapaciteit in haar vissersvloot, maar ze vernietigde ook oude visserijgemeenschappen langs alle Europese kusten (...)'

H. Neubacher in Visaktua, december 2006

'De vloot mag niet verder inkrimpen!'

Marc Bekaert in zijn nieuwjaarsboodschap tot de reders



Niet elke visser brengt een heel leven op zee door. Dat is ook het geval voor Leon Bossier, die eerst thuis een pak tegenstand moet overwinnen vooraleer hij zee mag kiezen. Pas als hij op eigen benen staat kan hij het zeegat in. Vele jaren later realiseert hij zich dat er met de vishandel meer te verdienen is.

Leon Bossier zoekt zijn eigen weg in de vis

LEON BOSSIER ZIET het levenslicht in Brugge op 11 maart 1927. De boorling komt terecht in het gezin van Miel, een kleine aannemer van bouwwerken. Hij is een van de elf kinderen die het kroostrijke gezin rijk is.

Leon mag dan wel de roep van de zee horen, vader Miel wil zijn zoon dicht bij zich houden en aangezien vaders wil (vroeger nog maar dan nu) wet is, start de beroepsloopbaan van de jonge Leon op de *chantiers* waar zijn vader de plak zwaait.

Enige tijd later vinden we hem in de ploeg van Kamiel Van Welden die een nieuw vismijntje bouwt aan de Zeebrugse Rederskaai. Hij geraakt zodoende al een stapje dicht bij zijn doel: de zee. Het is immers duidelijk dat de bouw 's mans leven niet zal kunnen vullen. Waarom niet? *'Wel, schrik niet, ik verdiende daar in de bouw toen zeven frank per uur. Dat zegt genoeg'*

Een bijverdienste dringt zich op. Leon

Leon Bossier aan de kaarttafel, met speelmakers Pros Vandiere, Tonck en Rudy Lannoo.



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

Bossier legt contact met Nederlandse vissers die hun platbodems 's avonds naar de zandplaat voeren en die 's morgens terug de havengeul weer binnenvoeren. Hen helpt hij de vis lossen. In ruil krijgt hij een benne vis cadeau die hij vervolgens aan de man brengt voor 1.000 frank. Reeds op vroeg leeftijd openbaart zich dus het commercieel talent dat hem later nog van pas zal komen.

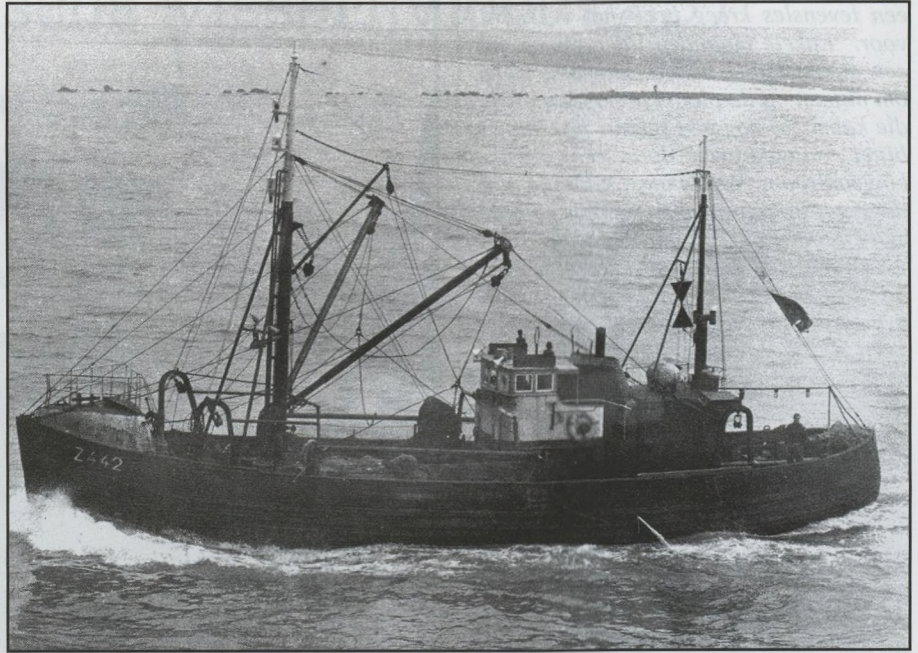
De visserij

Maar nog steeds kon Leon Bossier de zee niet op. Een buitenkansje bood zich aan toen hij vernam dat de gebroeders Jan en Pieter De Meester (in de oosthoekvisserij bekend als 'de zeilmakers') een *lavertje* ofte scheepsjongen nodig hadden. Ook om vader te vlug af te zijn holt Leon naar de reders, maar hij is toch te laat: *'Georges Coopman was er vlugger dan ik en hij was al als scheepsjongen aangemonsterd. Niets aan te doen. Ik stond dus met gemengde gevoelens toe te kijken toen de Z 46 Augusta het zeegat introk. Maar dan... opeens... Ik schrok nog niet weinig toen ik zag hoe het schip pardoos op een mijn voer. Op het dek stonden matroos "lange Louis" en scheepsjongen Georges. Ik zag hoe beiden samen met de brokstukken de lucht in vlogen. Lange Louis heeft er levenslang rugpijnen aan overgehouden en hij heeft nooit meer kunnen varen. Een erger lot trof de schipper en de motorist die de ramp niet overleefden. Samen met het schip gingen zij de dieperik in.'*

Vader Miel was maar wat blij dat zijn zoon naast de job gegrepen had en het ongeval sterkte hem in zijn afkeer van de zee. Zijn zeezotte zoon werd bijgevolg kordaat weer richting 'bouw' gedirigeerd.

De liefde

Het is via de ondoorgroenlijke wegen der liefde dat Leon Bossier uiteindelijk toch in de visserij geraakt. In 1947 trouwt hij met Irene, dochter van de uit Boekhoute afkomstige Camiel Ver-



De Z 442 'Constant-Nera (AWA-motor 50 Hp/37 kW) van de onverschrokken schipper Adamtje.

schraegen, reder van de Z 533 (oud nummer N 56). De 'Sint Antonius' is een kleine garnalvanger met een ABC-gloeikopmotor van 22,5 kW. Leon kan nu eindelijk de zee op. Hij wordt scheepsjongen aan boord van het schip waarop zijn schoonvader de lakens uitdeelt en waar hij ook matroos Emiel De Spie ontmoet. Leon: *'Dat ging goed vooruit, want mijn schoonvader kocht, samen met Emiel Van Dierendonck, al vlug de iets grotere Z 34 Sonja II (Industriemotor van 45 kW. Aan boord leer ik schipper Staf Vandierendonck en motorist Lucien Vandierendonck kennen.'* Dan volgt de O 801 van reder Charlouis Gheselle, waarop Leon uitvaart, samen met schipper Victor Ackx en motorist Mon Vandierendonck. *'Het was een periode van grote garnalvangsten, maar we verdienden er nauwelijks iets aan, want de vangst werd opgekocht aan nauwelijks één frank per kilogram. Toen mevrouw Huysseune er weer eens*

op stond onze vangst tegen die prijs aan te kopen, zijn de garnalvissers in actie gegaan. Zij gooiden hun vangst gewoon het dok in: liever niets dan zo'n almoes!'

Vervolgens vinden van Leon aan boord van de Z 442 'Constant-Nera' van Staf Serie. Met drie (Leon Adams, diens schoonbroer en onze Leon) kopen ze het scheepje, waarmee ze samen ter visserij trekken. *'Leon — Adamtje — Adams was nogal een fenomeen hoor. Op een dag halen we een zeemijn binnen. We leggen het ding aan boord en terwijl Adamtje wacht loopt en wij slapen begint hij aan die mijn te prutsen. Hij haalt er de ontsteking uit en werpt het ding van zich weg... waarbij het natuurlijk ontploft. Garnaalketel over boord! Het lawaai maakt ons wakker en als we verschrikt gaan kijken wat er gebeurd is, zien we Adamtje staan met een aanzicht dat helemaal onder het bloed zit. Mocht je denken dat de man daarmee*

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.

een levensles kreeg heeft het verkeerd voor. Enkele maanden later vissen we een stalen kabel op die gebruikt werd om mijnen op de plaats te houden. Aan die kabel zat nog een schaar met stalen bijtel, aangedreven door een ontstekingspatroon. Weer moest Adamtje aan de ontsteking prutsen en weer volgde een knal met averij voor het schip. Dat was nogal een kerel hoor. Zo zaten we bij slecht weer eens in de kroeg, ervan overtuigd dat het, met zo'n stormweer, geen zin had om uit te varen. Adamtje was evenwel een andere mening toegegaan. Dus gingen we de zee op, in een storm die almaar toenam. Maar Adamtje wilde van geen wijken weten. Enfin, om een lang verhaal kort te maken: zesendertig uur later voeren we weer de haven binnen. Maar gevestigd? Neen, we hadden veel gebeeft, maar van vissen was er geen sprake geweest.'

De handel

In 1957 maakt de dertigjarige Leon een balans op van zijn vissersactiviteiten: 'Ik verdiende genoeg om te leven, maar te weinig om pakweg een eigendom te verwerven. Ik keek om me heen en zag dat vissers zich met kleine besommingen tevreden moesten stellen, daar waar handelaars hoge prijzen voor dezelfde waar kregen. In 1958 koop ik een bestelwagen en begin ik een vishandel. Je vindt mij dan terug op de markten in Gentbrugge en Ledeberg. Het wordt een succes. Ja, ik kende intussen mijn waren goed en de mensen wisten dat ik prima kwaliteit verkocht. De zaken gingen goed en ik kon een huis bouwen op de Zeebrugse wijk 'Mole'. Stilaan kwam er tijd vrij voor ontspanning en samen met Lucien Vandierendonck kocht ik een bootje waarmee we aan de Zeebrugse muur paling gingen vangen.



Aan boord van de Z 533 'Sint Antonius', met ABC-gloeikopmotor van 30 Hp (22,5 kW). Op de brug Emiel Despiegelaere en rechts Leon Bossier.

Of we gingen kruien.'

In 1977 wordt Leon vijftig en laat hij de markten over aan zijn zoon Daniël. Zodoende vervoegt Leon met zijn jachtje 'Jeroen' het heir van sportvissers. Leon: 'Maar met mate. Na twee trekken

zijn we al tevreden met de vangst. Da's dan goed voor een frisse pint en voor een hapje. En er blijft zodoende voldoende tijd over voor menig partijtje kaart aan de kuisbank, waar menig zeebonk mijmert over de tijd van toen.' (dh)

GARDEC

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

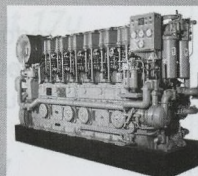
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaferk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

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 (25)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

O.190 Renilde

(ex-OD.8 Eben Haëzer)

Lengte: 22,32 m.

Breedte: 5,68 m.

Tonnage: 68 bt

Bouwjaar: 1970

Werk: Declerck, Kruispolder,
Zeeland (NI)

Motor: Mitsubishi (1999)

Vermogen: 221 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

OD.8 Eben Haëzer:

P. Sperling, Ouddorp (NI)

Valerie (Duinkerke):

Jean-Marie Nowe, Duinkerke (1975)

La Braydunois (Duinkerke):

Pierre Gryson (1983)

Padmos, Bruinisse (1992)

O.191 Renildet:

Lucien Desmit, 8400 Oostende
(2000)



COPYRIGHT gw

O.191 Natacha

(ex-YM.1 Diny Irene)

Ex-O.190 Renilde)

Lengte: 21,20 m.

Breedte: 5,60 m.

Tonnage: 54 bt

Bouwjaar: 1963

Werk: Scheepswerven Bareveld,
Wildervank-Veendam (NI)

Motor: Mitsubishi (1999)

Vermogen: 221 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

YM.1 Diny Irene:

W. Guijt & W. Eusink, IJmuiden (NI)

O.190 Renilde:

Lucien Desmit, 8400 Oostende
(1973)

O.191 Natacha:

Frank Desmit, 8400 Oostende
(2000)



COPYRIGHT gw

Z.196 Zeeduivel

(ex-Z.196 Jan van Gent)

Lengte: 31,35 m.

Breedte: 7,28 m.

Tonnage: 189 bt

Bouwjaar: 1973

Werk: Jos Deweert, Oostende
(casco),

Scap, Oostende (afwerking)

Motor: ABC (1992)

Vermogen: 552 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

Z.196 Jan van Gent:

Jacomina PVBA, 838 Zeebrugge
(1973)

Z.196 Zeeduivel:

Rederij De Golfbreker PVBA, 8390

Knokke-Heist (1984)

Rederij De Golfbreker BVBA, 8301,

Knokke-Heist (1989)

Rederij De Golfbreker BVBA, 8380

Zeebrugge (1996)

NV Rederij Shannah, 8301 Knokke-
Heist (1999)



COPYRIGHT gw

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

De kapitaalsvorming in de Belgische Zeevisserij

De zeevisserij is een kapitaalintensief bedrijf: per man in de visserij te werk gesteld is een hoog bedrag belegd in de schepen en hun uitrusting.

De bouw van een moderne diepzeetreiler met een motor van 1.000 PK kost op het huidig ogenblik meer dan 25 miljoen frank. Nochtans telt de bemanning van een dergelijk vaartuig niet meer dan 18 man, wat per hoofd op een kapitaalbelegging van ongeveer 1.400.000 F neerkomt. Vanzelfsprekend is de grote diepzeevervisserij het meest sprekende voorbeeld van de omvangrijke behoefte aan kapitalen die de uitoefening van het zeevisserijbedrijf vergt. Maar zelfs voor de kust- en kleine middenslagvisserij staat men verbaasd, wanneer men nader de belangrijke geldsommen, die er nodig zijn om treilers van deze categorie uit te rusten, berekent. Een vaartuig van 120 PK kost ruim 1.800.000 F, voor een bemanning van hoogstens 4 koppen. Dit vertegenwoordigt 450.000 F kapitaal per visser.

Het bijeenbrengen van de kapitalen voor het bouwen van onze vissersvaartuigen is steeds een belangrijk probleem geweest. Ondanks de grote kapitaalbehoefte vertegenwoordigen de naamloze vennootschappen een kleine minderheid onder onze rederijen: amper 26 schepen op de 430 die de Belgische visserij op 1 januari 1956 telde zijn in handen van naamloze vennootschappen. Dit bete-

kent 6,05 % van de vloot. Daartegenover staat dat 349 vaartuigen op 81,16 % van de vloot aan persoonlijke of familiale ondernemingen toebehooren.

Van de Belgische visserijvloot is 91,77 % verdeeld over reders die elk slechts 1 schip hebben. De huidige exploitatievorm in onze visserij is onbetwistbaar die van de <<schipper-reder>>, waarbij de eigenaar zelf met zijn vaartuig zee kiest, of van de kleine eigenaar die slechts één schip uitreedt.

Deze wijze van uitbating is in de Belgische zeevisserij niet nieuw. In de vorige eeuw toen de sloepen nog in sommige vissersplaatsen op het strand aankwamen kenden De Panne, Blankenberge en Heist deze vorm van familiale uitbating. Hoewel ze ook te Oostende bestond werd de zeilvervisserij in deze belangrijkste vissershaven van ons land, veelal beoefend door kapitalistische ondernemingen. Vooral voor de grote zeilsloepen, waarin vanzelfsprekend belangrijker kapitalen dienden belegd dan in de kustvisserij, kwam het zeer veelvuldig voor dat een bepaalde firma of reder verschillende schepen in bedrijf had.

Deze kapitalistische uitbating kende te Oostende dikwijls een eigenaardige vorm. De kapitalen voor de bouw van een sloep werden bijeengebracht door een ganse reeks handelaars en leveranciers die bij de exploitatie of bij de bouw van vissersschepen betrokken waren: zeilmakers, handelaars in netten, touwwerk of tonnen, dikwijls ook vishandelaars. Deze personen bleven in de uitbating elk voor een part geïnteresseerd, maar vertrouwden het beheer van het vaartuig toe aan gespeciali-

seerde rederijkantoren. De kantoren hadden naast de schepen toebehorend aan deren ook een eigen vaartuigen in exploitatie. Veelal was de zaakvoerder van het kantoor op zijn beurt persoonlijk in enkele sloepen geïnteresseerd. Dit leidde tot een concentratie, vooral van de grote zeilsloepen, in handen van deze rederijkantoren, waarvan er enkele 10 à 15 schepen beheerden: de kantoren van Hamman, Vroome, De Graeve, Vandewalle, Dossaer, enz.

Het probleem van de vorming van het kapitaal werd aldus voor 1914 dikwijls opgelost door een enge verstrengeling van al de belangen bij de zeevisserij betrokken, zowel scheepsbouwer, leverancier, voortbrenger als vishandelaar. Ook in de stoomvisserij was dit het geval: het eerste stoomvaartuig werd in 1884 te Oostende in de vaart gebracht door een reder die terzelfdertijd vishandelaar en invoerder was: Louis Dossaer.

Met de opkomst van de stoomvisserij deed ook de naamloze vennootscha in de Belgische visserij haar intrede. In 1885 werd de Pêcheries Ostendaises opgericht, waarvan de kapitalen overwegend buiten Oostende werden bijeengebracht (vooral in het Luikse). De rederijen, die de stoomvisserij bedreven, werden vooral in de jaren 1920-1930 vrij talrijk. Dikwijls werden de kapitalen van buiten de kuststreek aangebracht. Verschillende rederijen, bijvoorbeeld Pêcheries des Flandres en de Union des Pêches Maritimes, vormden hun kapitaal in het binnenland.

Het is in de periode tussen de twee wereldoorlogen dat een volledige omwenteling optrad in de wijze van vorming van

het kapitaal in de Belgische visserij. De grote rederskantoren verdwenen met de uitschakeling van de zeilvisserij en de opkomst van de motorvisserij. Weinige naamloze vennootschappen overleefden de grote crisis van 1930 en de ondergang van de stoomvisserij (kolenbranders).

Na 1918 vestigden de vissereders van andere vissersplaatsen, vooral van De Panne, zich te Oostende en gaven aan de Belgische visserij zijn huidige karakter: een bedrijf opgebouwd door vissers die zelf met hun eigen vaartuig zee kiezen. De zeilsloepen werden met een lichte motor uitgerust, daarna vervangen door een kleine motortreiler die, bij de meest voorspoedige schippers in de dertiger jaren opnieuw de plaats moest ruimen voor grote motorschepen waarvan verschillende thans de IJslanvisserij bedrijven.

Een dergelijke snelle opkomst werd in de hand gewerkt door de kredietmogelijkheden die aan de schipper-reders geboden werden, hetzij door een gewoon bankkrediet, hetzij door kredietmaatschappijen voor de zeevisserij die de steun en geldelijke subsidies van de Staat genoten, de <<Crédit Maritime Belge>> en <<Krediet aan de Zeevisserij>>.

Na de wetten van 1 februari 1939 en 23 augustus 1948 vonden de schippers officiële steun om het tot reder te brengen.

Het is zeker dat deze wijze van vorming van het kapitaal zoals ze historisch tot stand is gekomen, de opbouw van een moderne vloot heeft mogelijk gemaakt. De uitbatingsvorm van schipper-reder biedt de meeste waarborgen voor een degelijke exploitatie: het is deze formule die de crisis 1930 heeft overleefd en die zelfs uit de crisis gegroeid is. Maar anderzijds kan men toch de breuk betreuren die zich op

financiële gebied tussen de reders en de vishandelaars heeft voorgedaan. In het buitenland, in het bijzonder in Frankrijk, Nederland, Engeland en Duitsland is de band tussen vishandel en produktie soms zeer stevig. Een voorbeeld hiervan is de Duitse rederij <<Nordsee>> die schepen uitbaat, een eigen groothandel heeft en zeer talrijke winkels voor detailverkoop van vis beheert. De scheiding die in België tussen vishandel en rederijen bestaat heeft zeker het ontluiken belet van talrijke initiatieven op gebied van visbewaring, conservenindustrie en uitvoerhandel. Daarom ook kunnen de verwezelijkingen die sinds 1945 door enkele rederijen werden tot stand gebracht – o.m. diepvis en drogerijen – met voldoening onthaald worden.

Het is zeker dat in de klassen vaartuigen I tot III (dit is minder dan 240 PK) de formule van de schipper-reder nog steeds meer aan te bevelen is. Trouwens ook in het buitenland blijft voor dergelijke vaartuigen de schipper-reder de uitgelezen exploitatievorm.

In België zijn van de 186 reder-vissers er 92 % ingescheept in de klassen I tot III. In de wet van 1948 op het scheepskrediet vinden de beste elementen in het visserij-bedrijf de nodige steun om zich tot schipper van een kleine treiler op te werken. De hoge Noordzee- en IJslanvisserij (met uitzondering van de grootste treilers – klasse 6) worden in België beoefend door rederijen die meestal slechts één vaartuig in de vaart hebben. De 49 schepen van klasse IV (240-349 PK) behoren aan 47 rederijen. De 18 schepen van klasse V (350-499 PK) zijn over 15 rederijen verdeeld. Deze versnippering brengt bij de toenemende industrialisatie van

HET GEBEURDE

50

Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

Deze maandelijks rubriek is gebaseerd op HVB van 1957.

de visserij het gevaar mee dat voor de vernieuwing en de uitbreiding van de vloot in deze klassen de vereiste belangrijke kapitalen moeilijk zullen kunnen bijeengebracht worden.

Het is in deze categorieën dat het nuttig ware een concentratie onder de reders aan te moedigen en zelfs samenwerking tussen produktie, vishandel en visverwerkende industrie in de hand te werken. Bij het aanwakkeren van die tendens kan het scheepskrediet zeker een grote rol spelen.

M. Poppe,
Adjunkt-adviseur, Ministerie
van Verkeerswezen

KORT

0.297 Rubens in Oostende aangekomen – Donderdag 3 januari 1957 kwam de nieuwe diepzee-treiler 0.297 Rubens van de NV Motorvisserij aan in Oostend waar hij twee dagenlater werd gedoopt. De stoomtreiler van 62,50 m. werd gebouwd bij Cook, Welton & Gemmill in Beverly (Engeland) en was uitgerust met een stoommachine op stookolie die 1.450 pk leverde. De treiler is voorzien op een 20-koppige bemanning.

N.703 Rita gedoopt – Het houten vaartuig N.703 Rita van Florent Dierjcks-Visschers uit De Panne werd op 29 januari 1957 gedoopt in de thuishaven. Het vaartuig van 21,60 m. (motor ABC 165 pk) werd gebouwd op de scheepswerf A. Loy in Oostende.



Dat het verduuldig 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 ons blad op zolder vindt, een boekje over de visserij ontdekt of een foto uit de oude doos opgraaft... doet nogal eens de moeite ons dat te bezorgen. Maar wat doen wij dan met dat oud papier? Wel, we maken een rubriek waarin we het kwijt kunnen. Vandaag presenteren we u in deze rubriek evenwel een recente publicatie, met name de jongste aflevering van het Informatieblad van de Rederscentrale, omdat daarin de nieuwjaarsboodschappen van 'de prominenten' afgedrukt staan en ja, ook daar blijkt het weer: papier is verduuldig.

ELK JAAR, ROND deze tijd, publiceert de Rederscentrale (RC) de nieuwjaarswensen die personaliteiten van binnen en buiten de sector met gulle hand over de sector uitstrooien. Laat ons eens kijken welke konijnen er dit jaar uit de hoge hoed getoverd worden.

De reeks opent met een (bijzonder kort) woordje van RC-voorzitter **Jaak Gabriëls** die belooft zijn best te doen 'om de Vlaamse regering, de federale regering en Europa erop te blijven wijzen dat de reders extra zuurstof nodig hebben om hun geliefkoosde stiel te kunnen blijven doen!' We mogen veronderstellen dat die zuurstof uit geld bestaat. Daarna volgt de nieuwjaarsbrief van landbouwminister **Yves Leterme** die deze zuurstof wil leiden naar **duurzame** oplossingen: 'Ik besef dat men daarmee heel acute problemen niet kan oplossen. Maar het is mijn volle overtuiging dat ik met die structurele aanpak de sector wel perspec-

tieven bied op lange termijn.' Derde in de rij is **Renaat Landuyt**, minister van de Noordzee. Hij constateert dat in alle maritieme activiteiten een nijpend tekort aan zeelui bestaat: 'Door het zeevisserijonderwijs enigszins modulair te heroriënteren en te integreren in een breed maritiem onderwijs wordt het mogelijk om de tewerkstellingskansen te verruimen (...)' Dat de visserij daarmee nog meer potentiële zeelui **duurzaam** aan de baggeraars zal verliezen lijkt ons vrijwel zeker te zijn.

Gouverneur **Paul Breyne** juicht 'de diverse initiatieven en onderzoeken ter ondersteuning van een **duurzame visserij toe**' en herhaalt zijn jaarlijks terugkomende oproep tot samenwerking in de sector. Hij wordt daarin bijgetreden door **Alex De Bock**, voorzitter van het Zeevisserijfonds. Deze liberale vakbondsman wijst lyrisch op het belang van de Stichting **Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO)** die 'het in zijn hart draagt **duurzaam te gaan vissen**.' Allemaal goed en wel, zo schijnt **Manu Desutter** (voorzitter van de Commissie Visserij van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven) dan weer te denken, maar 'wat brengen ons de twee miljard kostende windmolenparken', vraagt hij zich liever af en waarom wordt altijd naar de 'visserman' gewezen, in plaats van naar 'zandwinnings, het storten van baggerspecie, de klimaatsveranderingen, de beschermde zeehonden, die meer vis freten dan onze vissers mogen binnenhalen (...)' Ja, de man blijft de vinger **duurzaam** naar elders wijzen. Maar goed, in Nieuwpoort is men in elk geval bezig met het **duurzaam** organiseren van het toerisme in de vismijn. Visserij-schepen **André De Zaeyer**: 'Zo mochten we in de loop van het jaar meer dan 5.000 bezoekers noteren in onze visveiling.'

De vismijndirecteurs van Zeebrugge en Oostende mogen evenmin op het appel ontbreken. Voor **Marc Bekaert** zijn geen bloed & tranen teveel om de economie **duurzaam** op Vlaamse bodem te houden: '(...) het beslissingcentrum van de Vlaamse KMO'er ligt in Vlaanderenland en hij kiest en vecht voor zijn levenswerk; opgebouwd met veel energie, bloed en tranen van alle betrokkenen, ook het personeel!' Maar bloedend personeel of niet, het zijn toch vooral de tranerige woorden van Bekaert die opvallen als hij de Vlaamse ondernemer bezingt: 'Hij verdwijnt niet met de noorderzon voor een bord linzensoep maar blijft vechten voor de toekomst van zijn bedrijf en zijn kinderen.' Tranen, bloed, bodem, kinderen & natuurlijk ook linzensoep. Daar kan alleen maar aan toegevoegd worden: hou zee! Zijn vriend **Freddy Pollet** van de Oostendse vismijn is dan weer prozaïscher, wegens gematigd positief: 'De voorwaarden hiertoe zijn aanwezig. Aangepaste methoden van vissen, die minder brandstof verbruiken doen schoorvoetend hun intrede.' Tegelijk is hij niet blind voor de **duurzame** kaalslag die de Vlaamse visserijvloot de voorbije jaren heeft moeten doorstaan. Wat rest is een 'niemendalletje in Europa'. Dat dit niemendalletje er al

drie jaar niet meer in slaagt de toegestane quota op te vissen toont o.i. aan dat de vloot al lang en **duurzaam** onder haar 'minimum vitalis' gevallen is.

Voor de vakbonden komen **Renaud Vermote** (ABVV) en Christine de Smedt aan het woord. De eerste wijst erop dat er naast de 550 Vlaamse vissers ook nog 2.000 andere werknemers in de veilingen, pakhuisen en visverwerkende nijverheid actief zijn. Daarbij moeten dan nog eens de kleinhandel, de scheepswerven en -herstellers en de toeleveringsbedrijven geteld worden. De enige vrouw tussen de personaliteiten is **Christine de Smedt** (ACV) die er terecht op wijst dat het risico van arbeidsongevallen met dodelijke afloop in de visserij hoger ligt dan bij andere beroepen. Zij wordt daarin bijgetreden door moreel consultant **Patrick — Patten — Van Craeynest**, de enige personaliteit uit de reeks die ooit zelf ter zeevisserij gevaren is: 'Wat mij wel zorgen maakt zijn tal van ongevallen aan boord van schepen, waar menig visser gedurende een onbepaalde tijd werkonbekwaam is. Als we de verhalen horen van sommige vissers die vertellen wat ze zoals meemaken aan boord van de schepen (ik spreek ook uit eigen ervaring) is het trouwens bijna niet te geloven dat er niet meer slachtoffers zijn van een "arbeidsongeval".' Werk aan de winkel dus, en een niet mis te verstane boodschap, gesteld dat we de visserij weer aantrekkelijk willen maken.

Aalmoezenier **Dirk Demaeght**, de katholieke collega van Patten, ziet het probleem van de almaar afnemende instroom van vissers evenwel elders liggen: 'Scheelt er dan niet iets aan de draagkracht, aan de openheid en het imago van de sector?' Tja, wie vandaag nog altijd de problemen bij een verkeerd imago zoekt, die is wel zéér **duurzaam** vooringenomen.

De stoutste bijdrage komt dit jaar van **Ivan Victor**, grote chef van de SDVO (en daarmee misschien ook wel grote chef van de sector): 'De uitwassen van een al te lange periode waarin het principe "voor de rapsten eerst en voor de slimsten meest" de toon zette, zorgen nog steeds voor ergernis maar naderen hopelijk hun einde. Van schaarse middelen mag worden verwacht dat ze open staan voor alle geïnteresseerden en ten goede komen aan de ganse sector. Er is hoop dat deze strategie het haalt want ondertussen hebben de integere bonzen het roer overgenomen in redersmiddens.' Hoho, dit lijkt wel op een **duurzame** afrekening, voorwaar! (fv)

Jaarboek Zeebrugge & Oostende

Bij de Antwerpse Uitgeverij De Lloyd verscheen naar jaarlijkse traditie het handige referentiewerk "Jaarboek Zeebrugge & Oostende 2006-2007". Dit onmisbare werkinstrument voor allen die in welk opzicht dan ook met het havengebeuren aan de Belgische kust te maken hebben, bevat een schat aan informatie. Naast de scheepvaartverbindingen en verschepingsmogelijkheden vanuit de havens van Zeebrugge en Oostende zal men in het boek ook alle relevante informatie vinden van alle bedrijven die in de genoemde havens actief zijn. Maar niet alleen al de bedrijven werden in het handige boek opgenomen, ook zal men er de gegevens van andere instanties in terugvinden, zoals daar zijn de havenbesturen, staatsdiensten, spoorwegen, consulaten, economische, sociale en diverse groeperingen of instellingen actief in en rondom de havens, maar ook de private belangengroeperingen.

Alle informatie werd tweetalig opgenomen (Nederlands/Engels).

Een uitgebreide personenindex, een index van de privé-bedrijven per activiteitsbranche en een alfabetische index van de overheidsdiensten maken opzoeken in dat referentiewerk tot kinderspel. Het boek komt ten goede aan allen die met het havengebeuren in contact komen, zei het bedrijfsmatig of louter uit interesse.

"Jaarboek Zeebrugge & Oostende 2006-2007" telt 231 pagina's en kost 71 euro, exclusief verzendingskosten. Bestellen kan via abo@lloyd.be, maar ook per fax (Fax nummer +32(0)3/234.25.93) of telefonisch (Tel nummer +32(0)3/234.05.50).

Oorlogssperaties vanuit Holland, Vlaanderen en Frankrijk

Bij Lanasta, De Maritieme Uitgever, verscheen zopas "Schnellboote", een buitengewoon goed gedocumenteerd en bijzonder interessant boek over een vrij ongekend vlootsegment van de Duitse oorlogsvloot tijdens de Tweede Wereldoorlog. De Duitse motorboten, van oorsprong gebaseerd op het ontwerp voor een grote, luxueuze speedboot en doorontwikkeld tot razendsnelle, zwaar bewapende gevechtsmachines, voerden een eigen oorlog. Vanuit Nederlandse havens staken ze over en penetreerden de fragiele Britse konvoolijnen, selecteerden prooien en lanceerden hun torpedo's. Ondanks hun tekortkomingen vormden ze onafgebroken een gevaar in de Engelse kustwateren, vanuit IJmuiden, Rotterdam en later Den Helder, het Vlaamse Oostende en verder weg in Frankrijk, Cherbourg.

Een Nederlandstalig standaardwerk over een stuk Duitse maritieme geschiedenis, compleet met analyses en conclusies. Met aandacht voor tactiek en strategie, techniek, maar bijvoorbeeld ook voor het dikwijls onder invloed van

boekbesprekingen



amfetaminen werkende personeel van die boten.

Dit exclusieve en rijkelijk geïllustreerde boek van Jac.J. Baart geeft een volledig beeld, van ontwerp op de tekentafel tot wrak op de bodem van de Noordzee.

"Schnellboote. Operaties vanuit Holland, Vlaanderen en Frankrijk 1940-1945" (ISBN 90-8616-005-0), een echte aanrader, telt 296 pagina's en werd genaaid en gebonden met harde kaft uitgegeven. Het boek kost 38,95 euro. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij Lanasta, Slenerbrink 206, 7812 HJ Emmen (Nederland), Tel/Fax +31(0)591.618747, E-mail info@lanasta.com.

De berging van de Tricolor

Bij Uitgeverij Lannoo verscheen in oktober "De berging van de Tricolor", het nieuwste boek van Mon Vanderostyne. Op 14 december 2002

komt het Noorse autoschip "Tricolor" in dichte mist in aanvaring met het Bahamese containerschip "Kariba". De "Tricolor" maakt slagzij en zinkt in een minimum van tijd. Drie maal ramt een ander schip het wrak van de Noorse autocarrier. Olie besmeurt de kusten van België, Nederland en Frankrijk; meer dan duizend dode vogels spoelen aan. De ramp met de "Tricolor" staat in ons collectieve geheugen gegrift.

Van meet af aan is duidelijk dat de berging van de "Tricolor" een gigantische klus zal worden.

Wat weinigen weten, is dat de Vlaamse bergingsfirma's de klus hebben geklaard. Het wrak werd in stukken gezaagd en zo in negen delen boven water gehesen. De stukken werden voor verschroting naar de Zeebrugse achterhaven overgebracht.

Tijdens de hele operaties maakten ingenieurs van de bergingsbedrijven indrukwekkende foto's, die nu voor het eerst zijn samengebracht in dit boek. Samen met de getuigenissen van de mensen die het schip hebben geborgen, maken ze de geschiedenis van het zinken en de berging van de "Tricolor" tot een fascinerend verhaal.

"De berging van de Tricolor" (ISBN 978-90-209-6779-1) telt 144 pagina's en werd gebonden met harde kaft uitgegeven. Het boek is verkrijgbaar via de boekhandel en kost 24,95 euro. Een echte aanrader!

De Bounty 2 wordt als sportvissersvaartuig geschrapt



De rederij BOUNTY kwam tot stand in april 1968 onder het gezag van Egide Devos die van zijn hobby zijn beroep wilde maken. Namelijk toeristen meenemen om te gaan zeehengelen per boot. Als gewezen binnenschipper ging hij van start met een stalen platbodemschip van 100 ton, Bounty genaamd naar de film "De muiters van de Bounty".

In 1974 is Egide Devos op 54 jarige leeftijd overleden en werd de zaak voortgezet door zijn schoonzoon Jean-Paul Peeters en oudste dochter Diana Devos, die de huidige zaakvoerster is.

Twintig jaar in beeld

2007 wordt een bijzonder jaar voor Het Visserijblad (HVB). Het is dan immers twintig jaar geleden dat het tijdschrift overgenomen werd door de vzw Liefkemores, die vandaag nog steeds het blad uitgeeft. Het is inderdaad in 1988 dat wij het kwijnende HVB van een gewisse dood redden door er een nieuwe uitgeverij en een nieuwe redactie achter te plaatsen. Al twintig jaar volgen we het reilen en zeilen van de Vlaamse visserij. Al twintig jaar geven we vrijmoedig commentaar op de gebeurtenissen. Al twintig jaar zorgen we ervoor dat HVB stipt op tijd bij de lezers belandt. Tijd voor een balans.

Voorgeschiedenis

Het oudste document dat we in ons rommelige HVB-archief terugvinden betreft de stichtingsvergadering van de 'Werkgroep Liefkemores'. Daarin lezen we dat Willy Versluys en Flor Vandekerckhove op 24 augustus 1987 op de Oostendse Baelskaai de koppen bij elkaar steken en er een club oprichten die zichzelf enigszins hoogdravend tot doel stelt: 'Het bevorderen van het sociaal, cultureel en economisch leven op de wijk Liefkemores, waarbij de nadruk gelegd wordt op activiteiten die met de visserij te maken hebben.' Het verslag van deze kleine bijeenkomst vermeldt een aantal voorbeelden, waarmee dat geconcretiseerd kan worden: beschilderen van gevels; vuurwerk op het oosterstaketsel; restaureren van een oud vissersvaartuig; visserijdagen; monografieën van oudschippers... Ideeën die, zo kunnen we vandaag constateren, gaandeweg — weliswaar via niet te voorziene wegen — ook gerealiseerd werden.

In dat verslag is verder sprake van een persmededeling om de werkgroep bekend te maken. Het verspreiden van deze persmededeling heeft voor de jonge vereniging grotere gevolgen dan verwacht.

Stoppen en opstarten

Op 26 november 1987 telefoneert Flor Vandekerckhove, secretaris van de werkgroep, met Martine Vandenberghe, toenmalig uitgever-redacteur van HVB. Hij vraagt haar de geboorte van de club aan te kondigen. Het is op



1988

1988: de eerste redactievergadering van het nieuwe HVB. Op de foto herkennen we van l. nr r.: Roland Desnerck, Willem Lanszweert, Marc Loy, Ivan Schamp, Flor Vandekerckhove, Willy Versluys, Daniël Crabeels, Walter Corveleyn, Robert Coelus, André Baert. Achter het fotoestel, zoals steeds: Guido Walters.

In twintig jaar tijd heeft HVB al van veel medewerkers afscheid moeten nemen. Overleden zijn inmiddels Walter Corveleyn, Ingrid Stasse Yvon Kerrmarec, Jef Klausning, Roger Decler, Tony Depuydt, John Gheeraert, Fernand Boone en Walter Debrock, († 1995, zie foto hieronder)



1990

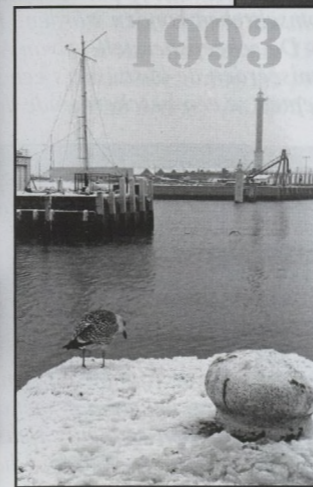


1995

Niets is voor altijd. Toen we in 1988 HVB weer starten werd het economisch leven in de sector beleid door tal van rederscoöperatieven, waarvan niemand dacht dat ze nauwelijks enkele jaren allemaal verdwenen zouden zijn: SCAP, Hulijn Nood, Hand in Hand Zeebrugge en de OVA die in 1990 nog enthousiast het 40-jarig bestaan vierde. Op de OVA-foto uit dat jaar van l. nr r.: Lodewijk Pieters, August Hertsens, Gilbert Lebluy, Norbert Hennaert, Willy Versluys, Roger Cattoor, Emiel Maesen en André Kmmelo. Ook het landschap van de visserijonderwijs is inmiddels danig veranderd. In 194 werd een akkoord gesloten (zie foto) om vier scholen te fuseren in het PMI, dat inmiddels al niet meer bestaat. Zelfs hele visserijen verdwenen intussen uit de overzichten. Achter de eens zo belangrijke IJslanvisserij werd in 1996 een punt gezet toen de laatste IJslanvaarder — de Amandine — uit de vaart genomen werd. Dat einde werd in een toneelstuk (zie foto) vereeuwigd dat toepasselijk 'Naar de kloten' genoemd werd. Zelfs het klimaat is niet meer wat het geweest is, zolijkt uit de foto die we begin december 1993 afdrukten. Hoe lang is het geleden dat er nog nieuw viel begin december?



1989



1993



1991

Veel foto's uit ons archief zijn vandaag niet meer te nemen. Zoals deze die een HVB-omslag in 1989 sierde. Visbennen zul je vandaag niet meer in de visveilingen aantreffen. Of omdat de mensen die erop afgebeeld staan inmiddels gestorven zijn, zoals Pierre Hovaert (†1995) die in 1991 zijn boek 'Volksgeloof in de zeevisserij' voorstelde. Andere foto's maken dan weer duidelijk dat de Vlaamse visserij zich wel degelijk moderniseert, zoals bijvoorbeeld blijkt uit onderstaande luchtfoto van de ZV die in 1992 in volle opbouw is.



1992



1994

1996



dat moment dat hij verneemt dat de drukkerij/uitgeverij 'Het Nieuwsblad van de kust' beslist heeft het blad op te doeken. Het laatste nummer zou de kersteditie van 1987 zijn.

De nieuwe vereniging (inmiddels uitgebreid met advocaat Daniël Crabeels, persmedewerker Marc Loy en administratief bediende Ivan Schamp) vindt zodoende een onverwachte uitdaging op haar prille levensweg: het redden van het lijfblad van de Vlaamse vissers!

In die nadagen van 1987 wordt dan ook de basis gelegd voor het overleven van HVB. Met succes, zo blijkt. Vanuit de nieuwe uitgeverij (H. Baelskaai 2 te Oostende) vertrekt in december een brief naar de krantenwinkels, waarin meegedeeld wordt dat het weekblad in nieuwe handen gekomen is. Liefkemores zal het tijdschrift omvormen tot een maandblad dat vanaf 1 februari beschikbaar zal zijn.

Op 14 januari 1988 is er een eerste redactievergadering. Liefkemores is er intussen in geslaagd een indrukwekkende lijst medewerkers achter het project te krijgen. Naast boven genoemden wordt ook de inzet beloofd van André Baert, Hugo Brutin, Leon Inghelbrecht, Robert Depoorter, Pierre Deseck, Robert Coelus, Walter Corveleyn (†), Walter Debrock (†), Frank Decerf, Roland Desnerck, Juul De Vocht, Fernand Gevaert, Norbert Hostyn, Johan Laleman, Willem Lanszweert, Johan Sanders, Ingrid Stasse (†) en last but not least Guido Walters. (*)

Op die vergadering wordt de redactionele lijn vastgelegd, die er voor het nieuwe maandblad uiteraard anders zal uitzien dan voor het weekblad dat HVB placht te zijn. Er zou meer aandacht komen voor de menselijke kant van de visserij, voor duiding, voor cultuur... HVB zou ook lezenswaard moeten zijn voor mensen van buiten de sector. Belangrijk is ook dat de nieuwgevormde ploeg zegt een 'affiniteitsgroep' te zijn: een verzameling mensen die gedreven wordt door de gezamenlijke liefde voor de zee in het algemeen en voor de visserij in het bijzonder. Met andere woorden: de redactie bestaat niet uit scribenten die kopij inleveren om er een stuiver aan te verdienen. De

Twintig jaar in beeld

ploeg bestaat integendeel geheel uit mensen die zich belangeloos inspannen om een vijfenvijftig jaar oud monument van de geschreven pers in stand te houden. Het 'editoriaal' van het eerste nummer (1 februari 1988) zegt dan ook: 'Dergelijke groep mensen samenbrengen is een prestatie waarop we trots zijn, temeer daar iedereen, vanaf de directeur, over de redactie, tot elk van de medewerkers, bereid zijn dat gratis te doen.'

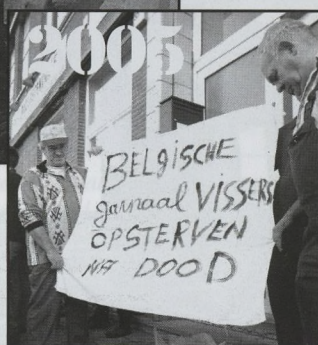
Twintig jaar later

Veel is in die twintig jaar veranderd, maar vrijwillige inzet gestimuleerd door affiniteit is het heel de tijd het libertaire organisatieprincipe van HVB gebleven. Dat is merkwaardig in een wereld die hoe langer hoe meer voortgedreven wordt door winstbejag.

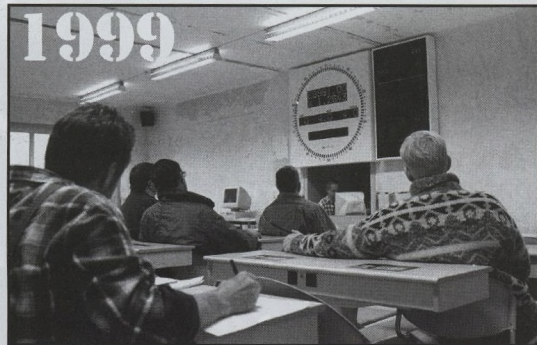
Uiteraard zijn niet alle voornoemde erin geslaagd hun medewerking aan het blad tot vandaag vol te houden. De crisis waarin de visserij al vlug terecht kwam, en die in opeenvolgende schokgolven uitdeinde tot de malaise die tot vandaag voortduurt, bemoeilijkte op veel vlakken de inzet van tal van initiatiefnemers en medewerkers. Velen dachten daardoor te moeten afhaken. Sommigen hebben maar kort (zelfs niet of nauwelijks) aan de werkzaamheden deelgenomen, anderen haakten na een aantal jaren af omdat we inderdaad aan onze basisidee van vrijwilligheid bleven vasthouden of omdat hun medewerking andere engagementen in de weg stond.

Maar twintig jaar later blijkt dat we in 1988 wel degelijk de goeie keuze gemaakt hebben. Het bewijs ligt in de feiten: visserijscholen sloten de poorten, scheepswerven verdwenen van de kaaien, honderden vissers sloegen de sectordeur achter zich dicht, maar HVB bestaat vandaag nog steeds! De samenstelling van uitgeverij, redactie en directie van HVB mag onderweg ingrijpende veranderingen ondergaan hebben, maar die veranderingen hebben niet tot het verdwijnen van het blad geleid.

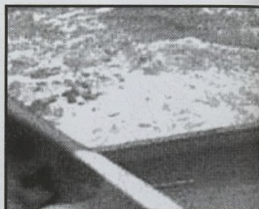
HVB speelt zodoende al twintig jaar een niet onbelangrijke rol in onze kleine vissersgemeenschap. Al die jaren is het blad de onver-



Dat al die spectaculaire veranderingen in de visserij zonder slag of stoot verlopen zouden zijn, blijkt in elk geval niet uit bovenstaande foto's. De almaar schaarsere visbestanden gaven aanleiding tot tal van conflicten die soms als visseroorlogen omschreven konden worden. In 1997 werd de O 33 Marbi het slachtoffer van de agressie van Franse vissers. Trossen werden in de schroef gegooid (zie foto), zodat het schip averij opliep. De scheepsherstellers van Alondernamen van hun kant in 1994 een bijzonder moedige bezettingsactie in de hoop zodoende een visserijscheepswerf te kunnen behouden. In 1998 organiseerden de kustvissers een spectaculaire havenbezetting als protest tegen de aanwezigheid van al te grote eurokotters in de kustwateren. In 2004 vond het protest eindelijk gehoor en sleepten ze een beschermende drijvingszone uit de brand. In 2005 protesteerden garnalvissers dan weer voor de deuren van de Rederscentrale: het garnallabel Purus was in aantocht!



Ook spectaculair zijn de vismijnontwikkelingen die we de voorbije twintig jaar gezien hebben. Toen de kleine Nieuwpoortse vismijn in 1999 (foto) het elektronisch veilen installeerde waren in Oostende nog altijd de 'pelders' aan het werk. In 2000 was ook hun lot bezegeld. We zien op de foto pelder Fredje Traetsaert voor het laatst aan het werk, terwijl hij in de vismijn soorten en hoeveelheden afroept.



Op de foto boven zien we scheepsvissers Hendrik Vlietinck die zich bij de scheepsramp met de 122 Noordster op het gekantelde schip heeft kunnen redden. Tom Vlietinck, Geert Meyers en Patrick Geryl lieten het leven. Een foto die ons eraan herinnert dat, alle veranderingen ten spijt, de visserij nog altijd het gevaarlijkste beroep ter wereld blijft.



De modernisering van de sector gaat onverminderd voort. In 2000 bouwde de Vlaamse Visserijcoöperatie in Zeebrugge een hypermodern bouwwerk. In 2001 zag het er eindelijk goed uit voor het langverwachte nieuwe sociaal statuut van de zeevisser, toen de politiek en het middenveld er vaart gingen achter zetten. Intussen waren in Oostende ook de succesvolle visserijfeesten gelanceerd, waarvan we hier een beeld van de viskistenstapelwedstrijd van 2003 tonen en in 2004 zag de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling het levenslicht, een stichting waarvan het duidelijk is dat ze de toekomst van de visserij mee zal bepalen.



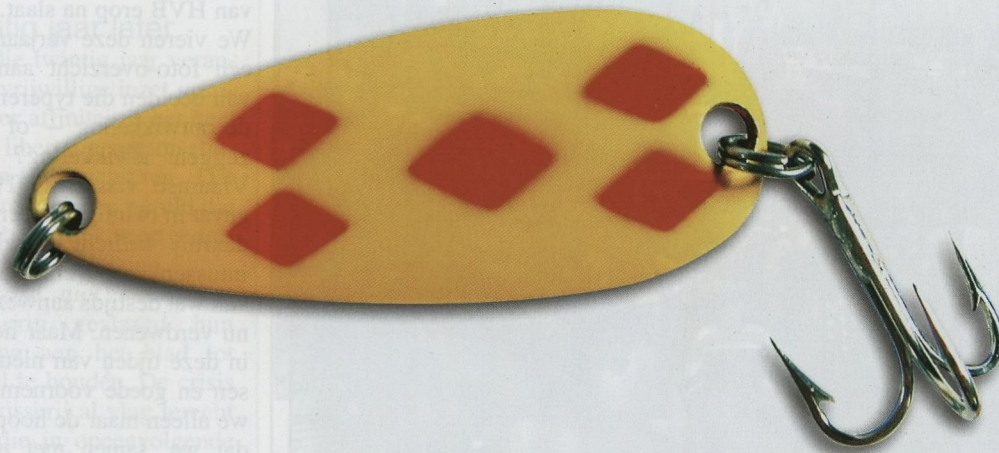
troffen kroniekschrijver van de Vlaamse visserij gebleven. Bovendien is het de plaats waar de vissersgemeenschap daadwerkelijk het debat over de sectorontwikkelingen voert. Dat dit soms op bijzonder scherpe manier gebeurt, betekent alleen maar dat ook anderen (met veelal tegengestelde meningen) onze passie voor de visserij delen. Al wie zich later over de ontwikkelingen in de Vlaamse visserij buigt zal die niet begrijpen... tenzij hij de voorbije jaargangen van HVB erop na slaat.

We vieren deze verjaardag door u een foto-overzicht aan te bieden van beelden die typerend zijn voor de ontwikkeling — of moeten we zeggen: afwikkeling? — van de Vlaamse visserij. Twintig jaar gevat in twintig beelden! Het zal u daarbij wellicht opvallen dat er intussen veel veranderd is. Veel van wat destijds aanwezig was... is nu verdwenen. Maar hoe dan ook, in deze tijden van nieuwjaarswensen en goede voornemens kunnen we alleen maar de hoop uitspreken dat we, samen met u, nog vele jaren mogen verder trekken langs de weg die we in 1988 ingeslagen zijn.

Flor Vandekerckhove
Foto's: Guido Walters

(*) Tegen het einde van de jaargang 1999 vinden we in het colofon ook de namen van Edward Brouckxon, P.P. Goberecht, Rika Goethaels, Yvon Kerrmarec (†), Jef Klausing (†), Daniël Pots en Sonja Vantorre. Nog later zien we de namen vermeld van Roger Declere (†), Linette Minne, Tony Depuydt (†), Zeedierenjager (pseudoniem van Eddy Serie), Barbara Simoens, John Gheeraert (†), René Van Mol, Fernand Boone (†), Frank Neyts, Annie Vanhee, Dirk Callebout en Philippe Godfried. (En nu maar hopen dat we niemand vergeten zijn.)

Iets niet in de haak?



Bel ons 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. ABB Turbocharging, uw adres

voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers!

Neem contact met ons op:

Service: +32 (0)3 - 5443033

Onderdelen: +32 (0)3 - 5443025

24-uurs dienst: +32 (0)3 - 5443030

Fax: +32 (0)3 - 5443020

E-mail: turbo@be.abb.com

ABB Turbocharging

Luithagen Haven 2 / Unit H, 2030

Antwerpen

www.abb.be

Power and productivity
for a better world™

ABB