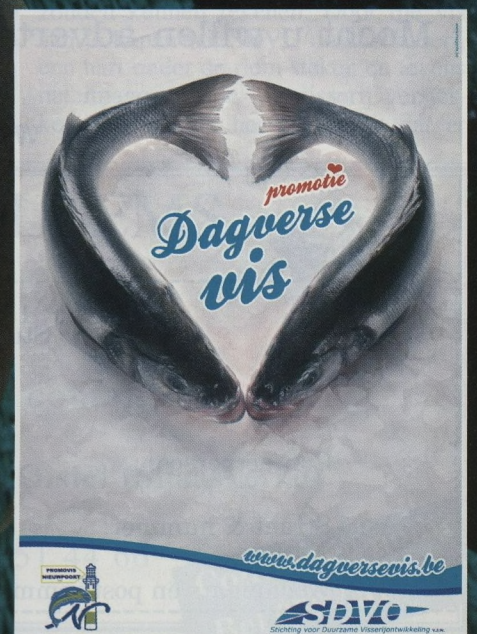


HVB
74
HET VISSERIJBLAD

België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637
P 706130



74 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 11 - 2 november 2007 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I

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



Op de voorgrond van de foto zien we de vrachtwagen van het Nieuwpoortse 'ijsfabriekske' NIJF dat bezig is de N.738 Johan van ijs te voorzien, er voor ligt de N.346 Broeder Annobert en de N.172 Danjo. Deze foto dateert ook alweer van 1980.

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 74 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

COLOFON

HVB

74

HET VISSERIJBLAD
Onafhankelijk magazine
van de zee

MEDEWERKERS: Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, L.A. Ingelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausning (†), Willem Lanzweert, L.K. Merate, Edmond Volk, Guido Walters (redactie; te bereiken op tel 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 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 29,75 euro op rekening 384-0596581-18

van Het Visserijblad,
 met vermelding abo HVB.

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

**Laat u niet
 (vis)kisten
 Neem een
 abonnement**

Naar een taakverdeling tussen de vismijnen?

Nieuwpoort kiest voor garnalen en mosselen

HET WAS EEN vertrouwelijk gesprek in de ambtswoning van provinciegouverneur Breyne enkele weken geleden. Rond de tafel zaten vertegenwoordigers van de Zeebrugse Visveiling, AG Vismijn Oostende, de Gemeentelijke vismijn Nieuwpoort, de Rederscentrale en het kabinet van minister-president Kris Peters. Het initiatief van de gouverneur was bedoeld om komaf te maken met de onderlinge concurrentie. Maar het was blijkbaar moeilijk praten omdat de hoofdrolspelers elkaar blijven belagen en het verre van eens zijn waar een gezonde rivaliteit eindigt en de oneerlijke concurrentie begint.

VOOR ALLE AANWEZIGEN was het duidelijk dat de Zeebrugse en Oostendse delegaties allesbehalve vriendelijk waren voor elkaar en dat is eigenlijk ook geen verrassing. Toch durfde de Nieuwpoortse burgemeester het aan om een voorstel op tafel te gooien dat met een groot woord zou kunnen omschreven worden als een herverkaveling van de visaanvoer.

Het is geen geheim dat de aanvoer in de Nieuwpoortse vismijn afgegleden is naar het laagste niveau ooit. In cijfers uitgedrukt haalt Nieuwpoort voor de periode januari-september nog slechts 1,05 procent van het totale aanvoergewicht in de drie vismijnen binnen. Wanneer we enkel de demersale vis in aanmerking nemen is dat nog maar 0,79 procent van het totaal. Enig lichtpuntje is de garnaalaanvoer waarin Nieuwpoort een aandeel van 30 procent heeft. Tel daarbij het potentieel van de hangmosselaanvoer, dan kan met enige verbeelding een nieuwe toekomst uitgetekend worden voor de kleinste vismijn.

Het plan van Roland Crabbe bestaat er dan ook in om de aanvoer van verse vis aan Oostende en Zeebrugge over te laten in ruil voor de garnaalaanvoer. Oostende kan zich, volgens Crabbe, dan specifiek richten op de eurokotters en middenslagvaartuigen, terwijl Zeebrugge, toch de vaste stek is voor de meeste grote boomkorvaartuigen van de Zeebrugse en Heistse rederijen, die aanvoer kan behouden.

Burgemeester Crabbe herhaalde zijn voorstel nog eens publiek tijdens de *Promotie dagverse vis* die twee weken geleden door de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) in de Nieuwpoortse vismijn werd georganiseerd. SDVO mobiliseerde hiervoor acht bekende keukenchefs die gedurende vijf maanden gratis op een dagelijks pakketje verse vis uit onze vismijnen zouden kunnen rekenen. Door die vis aan te kopen wil SDVO de kustvisserij een hart onder de riem steken en tevens het imago van de kustvisserij versterken. Alleen ziet het er naar uit dat er

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**

Nog geen mosselen aan wal

De vooropgestelde proeverij van de eerste grote SDVO-mosseloogst kon niet doorgaan op de Promotie dagverse vis te Nieuwpoort. Daardoor bleef de voorstelling beperkt tot een demonstratie met een verpakkingsapparaat en een kleine hoeveelheid mosselen. Het Federaal voedselagentschap was nog niet in het bezit van alle stalen die nodig waren om een definitieve vergunning af te leveren. Daardoor kon het oogsten op 17 oktober niet van start gaan, niettegenstaande de vergunning op die datum beloofd was. Het FAVV hield zich aan de afspraak dat er gedurende drie maanden een afgesproken aantal stalen van het zeewater en de mosselen moest afgeleverd worden. SDVO-voorzitter Ivan Victor bevestigt dat de eerste stalen pas twee maanden geleden ingeleverd werden omdat door het slechte weer in augustus staalnames met de Musselboot niet mogelijk waren. SDVO verwacht dat de vergunning elk moment in de bus kan vallen. Op een latere datum organiseert SDVO een nieuwe proefdag voor de *Flanders Queen Mussel* in Oostende en Nieuwpoort waarop een duizendtal liefhebbers een gratis bakje mosselen zullen ontvangen met de vraag om ook een beoordelingsformulier in te vullen.

binnen afzienbare tijd geen verse vis meer te bespeuren valt in Nieuwpoort. Als het van de burgemeester Crabbe afhangt zal de Nieuwpoortse vismijn zich profileren als de aanvoerhaven voor garnalen en mosselen. "We kunnen dit zonder veel problemen aan", gelooft de burgemeester die de personeels-, werkings- en onderhoudskosten van de vismijn jaar na jaar ziet oplopen, zonder dat daar voldoende *return* tegenover staat.

De Oostendse vismijnvoorzitter Yves Miroir kan het voorstel bevestigen maar vindt het eigenaardig dat het allemaal naar buiten gebracht wordt, terwijl het op de bijeenkomst gevraagd werd om het overleg vertrouwelijk te houden. "Ik kan met het voorstel van de Nieuwpoortse burgemeester leven, maar vraag mij af of er in de praktijk veel zal veranderen. Wij hebben al eerder samenwerking met Nieuwpoort voorgesteld, ondermeer een simultane verkoop waarbij de kopers in beide vismijnen kunnen kopen. Maar Nieuwpoort zag op tegen de bijkomende kosten en er is van samenwerking niets in huis gekomen. Als het plan doorgang vindt krijgt

Nieuwpoort wellicht wat meer garnalen en Oostende wat extra verse vis. Maar belangrijker is hoe Zeebrugge tegenover het voorstel staat. Daar heb ik nog niets over gehoord. Ik weet intussen dat ze opnieuw een klacht ingediend hebben bij de Europese Commissie, op basis van de gesprekken die bij de gouverneur gevoerd werden. Ik vraag mij trouwens af waarom de vismijnen zouden moeten samenwerken. Delhaize en Carrefour zitten ook in dezelfde branche en werken toch ook niet samen. Zolang er tegengestelde belangen zijn is Oostende geen

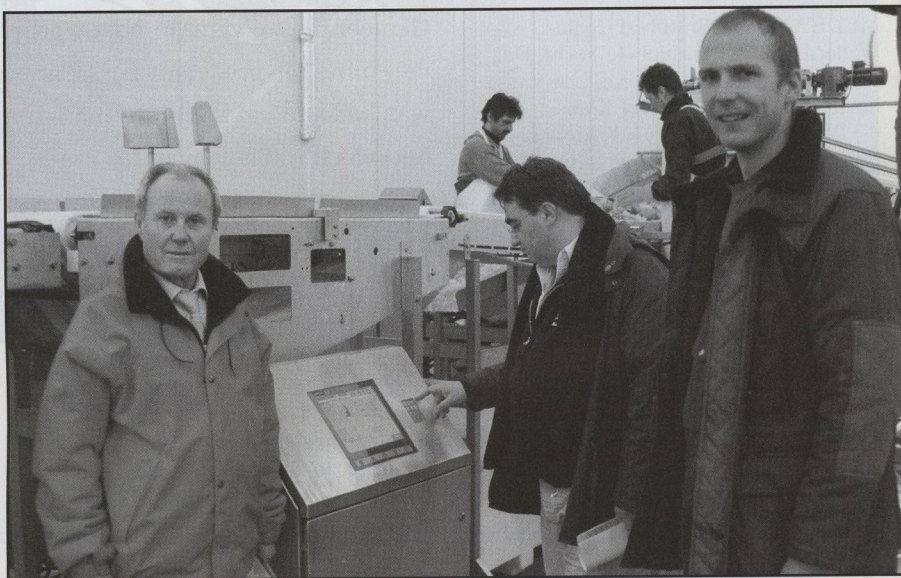
vrage partij voor samenwerking en blijven onze commerciële strategie volgen", reageert Miroir.

Bij de Zeebrugse Visveiling wil men niet reageren op de vertrouwelijke gesprekken omdat afgesproken was dat alle communicatie via gouverneur Breyne zou verlopen.

Mosseldistributiecentrum

Burgemeester Roland Crabbe ziet in garnalen en mosselen nog een toekomst voor de Nieuwpoortse vismijn. "Maar dan moeten we het roer omgooien. Voor

Freddy Pollet volledig weg uit AGVO



Freddy Pollet, Yves Miroir die meer aandacht heeft voor de nieuwe sorteerband en Vincent Dewaele die in 2004 reeds in de vismijn werkte. (foto gw)

Freddy Pollet heeft een heel traject afgelegd met de Oostendse vismijn. Nog voor de vismijn in een autonoom gemeentebedrijf werd ondergebracht kreeg de gewezen ZV-directeur de consultancy-opdracht om een doorlichting van de Oostendse vismijnwerking op papier te zetten. Zijn audit en financieel plan vormden de basis voor de herstructurering van de Oostendse vismijn. Bedoeling was dat de stadskas niet langer moest opdraaien voor de jaarlijkse exploitatieverliezen. In plaats van de verliezen voortdurend bij te passen engageerde de stad zich om bij te dragen in de vorming van het bedrijfskapitaal van AGVO.

Op 1 januari 2002 trad Pollet in functie als afgevaardigde-bestuurder van het nieuwe vismijnbedrijf. Met 590 miljoen frank (14,6 miljoen euro) omzet en een aanvoer van 3.600 ton verkeerde de vismijn in een uitzichtloze situatie. Maar 2006 werd afgesloten met een omzet van 40,9 miljoen euro en

een aanvoer van 9.500 ton. Resultaten die duidelijk aantonen dat de neerwaartse trend overtuigend gekeerd is. Maar er werden ook aanzienlijke verliezen geleden op de invoer van IJslandse vis, leningen aan noodlijdende reders, hoge overheadkosten en andere initiatieven (Ostend Filleting Factory, het dockingstation voor schelpdieren, het kingcrab-project in Noorwegen) waarin geld werd gepompt, maar die niet van de grond geraakten. Pollet kreeg het hierdoor steeds moeilijker om zich te handhaven. De raad van bestuur heeft hem uiteindelijk opzij geschoven. Even zag het er naar uit dat hij als adviseur nog een rol kon spelen. Maar dat is uiteindelijk niet doorgegaan.

Sinds 1 oktober is de leiding van het Oostendse vismijnbedrijf in handen van de jonge Vincent Dewaele (32) die als afgevaardigde-bestuurder de operationele leiding in handen heeft. (gw)

de Nieuwpoortse vismijn is de aanvoer van mosselen een welgekomen geschenk. Zowel voor het mosselproject van SDVO als dat van de BVBA Reynaert-Versluys die allebei mosselkooien hebben in de aquacultuurzone voor de Nieuwpoortse kust is Nieuwpoort de meest geschikte aanvoerhaven. Hun aanvragen zijn trouwens al binnen om vanaf volgende jaar mosselen aan te voeren. We hebben aan beide producenten tegen het einde van het jaar een businessplan gevraagd waarin ze hun prognoses kunnen voorstellen.”

In de loopt van volgend jaar zal Nieuwpoort over een volledige verwerkingsinstallatie voor het behandelen en verpakken van mosselen beschikken waarin SDVO 750.000 frank investeert en zo het distributiecentrum van de Vlaamse mossel kan worden

Burgemeester Roland Crabbe wil de boot alvast niet missen. “We willen ons in die nieuwe richting profileren. Nadat de gouverneur voorstelde dat de drie visveilingen zouden samenwerken, heb ik een voorstel tot differentiatie van de vismijnen voorgelegd. Voor Nieuwpoort zouden dat mosselen en garnalen zijn. Wij kunnen dit zonder veel problemen aan en het zou een goede zaak zijn voor de tewerkstelling in de vismijn. Mijn

voorstel zal nu verder besproken worden in werkgroepen waarin hoofdzakelijk vertegenwoordigers van de administratie zullen zitten.” Burgemeester Crabbe wil niet op de zaken vooruitlopen, maar geeft toe dat kabinetsadviseur van Minister-president Kris Peeters (en voorheen van Yves Leterme), Frans Coussement, daarbij een leidende rol zal spelen.

De burgemeester ontkent dat de verlieslatendheid van de vismijn de hoofdreden is voor de koerswijziging die tevens een historisch keerpunt is voor de lokale vismijn. “Het is een strategie om een vismijn te behouden in Nieuwpoort. Iedereen ziet dat de aanvoer van verse vis in dalende lijn gaat en dat vraagt om maatregelen. Daarom kies ik voor een omschakeling, wat nog altijd beter is dan het verdwijnen van de vismijn die toch nog enige tewerkstelling genereert en een niet te verwaarlozen toeristische impact heeft. Precies omdat ik een oplossing zocht heb ik dit voorstel op tafel gelegd. We moeten er nu voor honderd procent voor gaan.”

Burgemeester Crabbe beaamt dat het wegvallen van de verse vis geen ramp is voor de viswinkels aan de Kaai. “Ik heb het trouwens aan de vishandelaars op de kaai gezegd dat zij aan de basis lig-

gen van de neergang. Zij hebben nooit ten volle gebruikt gemaakt van de aanvoer in Nieuwpoort. Hadden zij er meer gekocht, dan was het niet zo ver gekomen.”

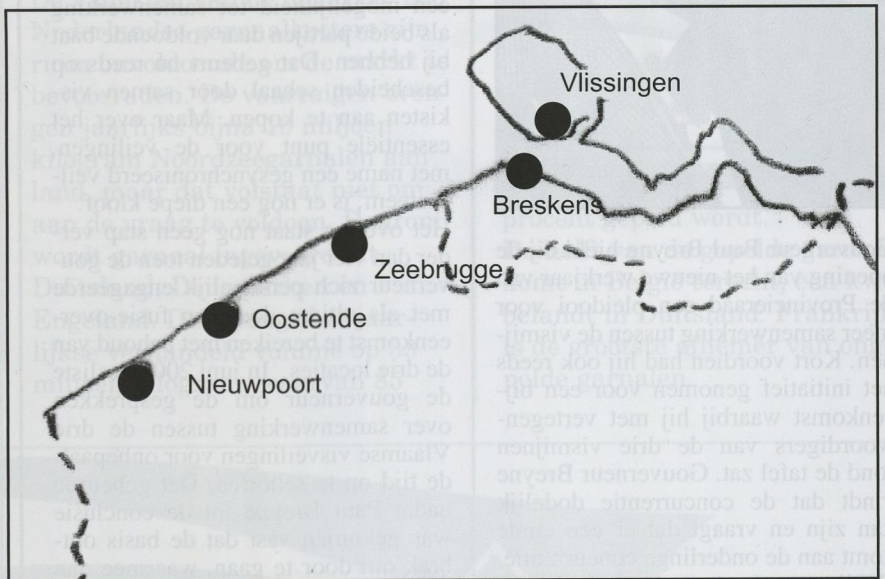
Hoe dat allemaal praktisch in zijn werk zal gaan is nog niet duidelijk. “Als ons plan doorgaat zullen er afspraken gemaakt moeten worden waaraan iedereen zich houdt”, zegt Roland Crabbe. In de periode dat de Nieuwpoortse vaartuigen platvis aanvoeren zullen ze die in Oostende moeten aanlanden. Ook de Oostendse garnaalvissers zullen de afspraken moeten honoreren. “Ik besef wel dat er nog een schemerzone is met de vis die de garnaalvissers als bijvangst hebben. We moeten daar geen ruzie over maken. Maar de grote lijnen moeten duidelijk uitgetekend worden, anders werkt zo’n plan natuurlijk niet”, zo meent de burgemeester (gw)

Het pleidooi van de gouverneur

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

Acht Vlaamse topchefs promoten verse vis

DE KOMENDE VIJF maanden zullen acht Vlaamse topchefs aantonen dat minder bekende vissoorten die voor onze kust gevangen worden ook een gastronomische waarde hebben. Het gaat om een initiatief van de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) dat hiermee een steuntje wil geven aan de doodbloedende kustvisserij.

De toegetreden restauranthouders krijgen gedurende de promotiecampagne porties vis afkomstig van de dagvisseren. De veertien kustvaartuigen zullen op die manier een gedeelte van hun dagvangst tegen een betere prijs te gelde kunnen maken. Het gaat om tong, schol, kabeljauw, zeebaars, zeepaling, schar, grauwe poot en wijting. De Antwerpse chef Johan Segers is best voor het initiatief te vinden. "Dagverse vis levert steeds een superieure kwaliteit op ten opzichte van vis die dagen

in het ijs gelegen heeft", getuigt de bekende sterrenchef.

Voor SDVO zou dit kwaliteitsverschil beloond moeten worden met een betere winkelprijs. "Dat is echter niet het geval", zegt voorzitter Ivan Victor die verdedigt dat de aanvoer van de kustvisseren onder de noemer van duurzame visserij valt. Kleine vaartuigen die minder ver varen veroorzaken lagere milieuschade, luidt de redenering, waardoor de promotiecampagne binnen de doelstelling van SDVO valt.

Het pleidoot van gouverneur Breyne

'Concurrentie tussen de vismijnen is dodelijk'



Gouverneur Paul Breyne hield bij de opening van het nieuwe werkjaar van de Provincieraad een pleidooi voor meer samenwerking tussen de vismijnen. Kort voordien had hij ook reeds het initiatief genomen voor een bijeenkomst waarbij hij met vertegenwoordigers van de drie vismijnen rond de tafel zat. Gouverneur Breyne vindt dat de concurrentie dodelijk kan zijn en vraagt dat er een einde komt aan de onderlinge concurrentie. "Willen we in de toekomst nog iets betekenen, dan moeten we samenwerken en afspraken maken. Concurrentie kan dodelijk zijn", waarschuwde de gouverneur die verlangt dat die energie beter wordt besteed aan het versterken van de sector ten opzichte van de buitenlandse concurrentie."

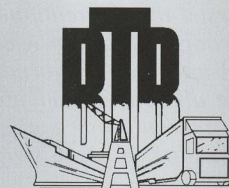
De ultieme oplossing voor de onderlinge concurrentie zou een fusie zijn,

maar dat lijkt nog ver buiten het bereikt te liggen. Bij de Zeebrugse Visveiling wil de directie geen verdere commentaar geven op de aangelegenheid. "We hebben beslist om daar niet verder op in te gaan", zegt directeur Johan Van de Steene. Ook AG Vismijn Oostende is geen vragen partij voor een fusie, zegt voorzitter Miroir. "Oostende en Zeebrugge kunnen perfect naast elkaar bestaan, elk met hun specifieke troeven en commerciële strategie." Miroir ziet enkel een mogelijkheid tot samenwerking als beide partijen daar voldoende baat bij hebben. Dat gebeurt nu reeds op bescheiden schaal door samen viskisten aan te kopen. Maar over het essentiële punt voor de veilingen, met name een gesynchroniseerd veilsysteem, is er nog een diepe kloof.

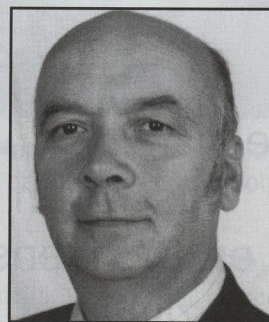
Het overleg staat nog geen stap verder dan vier jaar geleden toen de gouverneur zich persoonlijk engageerde met als ultiem doel een fusie-overeenkomst te bereiken met behoud van de drie locaties. In juni 2002 besliste de gouverneur om de gesprekken over samenwerking tussen de drie Vlaamse visveilingen voor onbepaalde tijd op te schorten. Dat gebeurde nadat Paul Breyne tot de conclusie was gekomen vast dat de basis ontbrak om door te gaan, waarmee dan bedoeld werd dat de meningsverschillen tussen Oostende en Zeebrugge niet te overbruggen waren. De gouverneur noemde het toen een gemiste kans voor de West-Vlaamse visserij, maar beloofde beschikbaar te blijven om het overleg te hervatten. Dat is enkele weken geleden gebeurd, maar ook nu lijken de geesten nog niet rijp om de stap te zetten. (gw)

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS -
HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN
EN BINNENSCHIPPERS
VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Zeevissersbond A.B.V.V.



Ivan Victor

Federaal secretaris
zeevisserij

Jules Peurquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059 55 60 85

Fax: 059 70 51 33

E-mail:

Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:
gewestelijk secretaris

0476 23 40 28

Heiststraat 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be



De keukenchefs Kobe Desramaults, Viki Geunes, Filip Claeyns, Roger Vandamme en Rudy Van Beylen keurden de dagverse aanvoer van de N.58 Pascin.

Met de 'Promotie dagverse vis' mikt de campagne op een breed publiek. De keukenchefs zullen niet-alledaagse bereidingen en recepten op hun menukaart plaatsen; waarmee aangetoond wordt dat gewone vis dankzij de juiste bereiding naar een hoger niveau kan getild worden.

De gerenommeerde keukenchefs die hun medewerking verlenen zijn Filip Claeyns (De Jonkman, Sint-Kruis-Brugge), Kobe Desramaults (In De Wulf, Heuvelland-Dranouter), Philippe De Wilde (Restaurant Gloria, Oostende), Viki Geunes ('t Zilte, Mol), Peter Goossens ('t Hof van Cleve, Brussel), Johan Segers ('t Fornuis, Antwerpen), Rudy Van Beylen (Hof Ten Damme, Kallo) en Roger Vandamme (Het Gebaar, Antwerpen).



Activiteitenkalender voor vissers
NOVEMBER

- 6-9** Europort Maritime in Rotterdam
- 15-16** Schelpdierensymposium, Vlissingen (Ned.)

DECEMBER

- 20** Previs-workshop in Oostende
- 21** Previs-workshop in Zeebrugge (VDAB)
- 27** Studiedag ILVO in Oostende

Nederland voert meer garnalen in

De vangsten van de ongeveer 200 Nederlandse garnalkotters zijn ruim onvoldoende om de markt te bevoorraden. De vaartuigen brengen jaarlijks bijna 10 miljoen kilogram Noordzeegarnalen aan land, maar dat volstaat niet om aan de vraag te voldoen. Daarom wordt garnaal ingevoerd uit Duitsland, Denemarken en Engeland. Dat brengt het jaarlijkse verhandeld volume op 33 miljoen kilogram, waarvan 85

procent gepeld wordt. De helft van de gepelde garnaal komt in België terecht, een kwart belandt in Duitsland. Frankrijk is de grootste afnemer van ongepelde garnalen.



VLOOT REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvloot.be

Een kei van een visser en een inspirerend leraar

HET IS GOED dat HVB waardevolle figuren in het vissersleven maandelijks een plaatsje geeft. Zo'n waardevolle mensen moet men in de visserij trouwens niet ver zoeken. Oud-visser Roger Vantorre, aan de oostkust beter bekend als 'Klodde', is zo iemand.

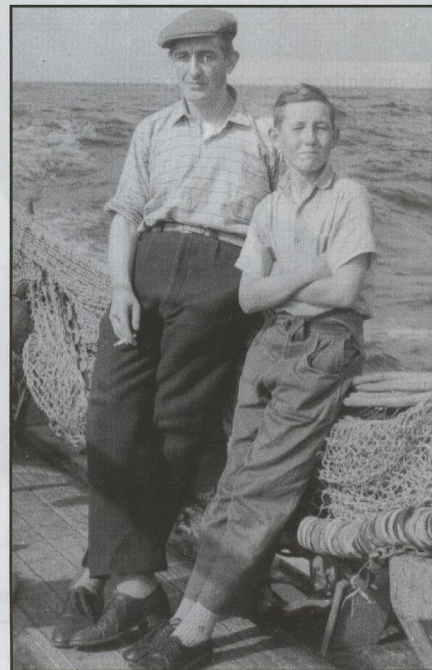
Ondergetekende heeft hem bovendien bijzonder gewaardeerd als collega in het visserijonderwijs.

ROGER WERD OP 28 juni 1947 in Heist geboren in een gezin met vijf kinderen: één broer, drie zusters en Roger was de benjamin van de bende. Lager onderwijs liep hij in de plaatselijke gemeenteschool. Hij houdt er goede herinneringen aan over. De meesters waren ook bij de visserij betrokken en als het nodig was konden ze hun lessen duidelijk maken met voorbeelden uit de praktijk. Na de gemeenteschool volgt voor de jonge Roger de Rijksvisserijschool in Heist: 't Kasteeltje. Vantorre: 'Ook daar trof ik leraars aan die goed beseften hoe jonge snaken moesten opgeleid

worden op weg naar een zwaar en gevaarlijk beroep. Zij brachten de leerlingen niet alleen de technische aspecten van een vissersvaartuig bij, maar besteedden ook aandacht aan de natuurelementen water en wind. Mijn opleiding in de afdeling Dek liep van 1959 tot 1962, met als bekroning het brevet van scheepsjongen en aspirant schipper. In de visserijopleidingen spreekt men van brevetten, niet van diploma's, omdat dit onderwijs ondergebracht is bij het Ministerie van Verkeerswezen. De leerlingen uit de visserijscholen werden in de Zeevaartschool te Oostende ondervraagd door leden van de middenjury. Het waren voor de visserij gouden jaren. Op de examens boden zich geregeld tussen de 50 en 80 jongens aan.'

In 1962 kan Roger aanmonsteren als scheepsjongen op de Z.463 Yvonne-Marcel, een houten vaartuig (MaK-motor van 180 pk) van het broederpaar Petrus en Marcel "Mussche" Vantorre. Het was een belangrijke ervaring voor de leergierige debutant: 'Niet alleen het dekgebeuren vond ik boeiend, maar ook de motor genoot mijn volle belangstel-

ling. Het smeren en onderhoud in de machinekamer werd meteen een deel van mijn werk aan boord. Het loonde, want ik hield er een vergunning aan over om te varen als motorist met motoren tot 120 pk, een verworvenheid die in de toekomst wel belangrijk kon zijn.'



1963. Roger Vantorre met broer Victor aan boord van d Z.417 Yvette-Freddy .



HET ZEEVISSERSFONDS

fonds voor bestaanszekerheid

Zeevissersfonds

Vismijn 71

8400 Oostende

Tel: 059 509555

Fax: 059 509525

info@zeevissersfonds.be

Openingsuren:

Van maandag t/m donderdag van

8.30u tot 12.15u – 13u tot 17u

Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

SDVO vzw

Vismijn 71

8400 Oostende

Tel: 059 509 526

Fax: 059 509 664

info@sdvo.be

Openingsuren:

Van maandag t/m donderdag van

8.30u tot 12.15u – 13u tot 17u

Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u

In 1963 gaat Roger aan boord van het amper vijf jaar oude stalen vaartuig Z.417 Yvette-Freddy (Bohn & Kähler-motor, 150 pk) van weduwe Devoogt. Zijn broer Victor is de schipper (zie foto). In het monsterboekje van Roger volgen daarna een paar vaartuigen die allemaal belangrijk waren voor de jonge visser omdat ze steeds nieuwe zaken voor hem openbaarden. In 1964 is er de Z.428 Deo Gartias van Hilaire Van Fleteren (ABC, 165 pk) en de Z.430 St.-Donaas van Petrus Latruwe (Bohn & Kähler, 180 pk). Daarna keert hij terug naar de Z.463. In die periode speelt zich een omwenteling af in de visserij. Vissen met de planken krijgt concurrentie van een nieuwe visserijtechniek: de boomkorvisserij. *'Ondanks dat vissen met deze techniek ook meer risico's inhield wilde ik toch boomkorvering opdoen. Daarom monster ik aan op de Z.38 Moby Dick (Bolnes, 300 pk) van reder-schipper Alfred Vlietinck, alias "Roape, een uitstekend visser, een man die me veel heeft bijgebracht en die ik steeds ben blijven waarderen.'*

Schipper ter visserij

In februari 1968 voegt Roger aan zijn reeks brevetten dat van schipper ter zeevisserij toe en gaat daarmee aan boord van de Z.38, aanvankelijk als matroos-motorist om enkele maanden als schipper te fungeren. We schrijven 1971 als hij overstapt op de Z.400 Broeder Isidoor (MAN, 280 pk) van rederij Mallefeydt (Charlotte Mallefeydt, echtgenote van "Keesje" Omer Vandieren-donck). Zijn bemanning bestaat uit André Vantorre (ook met bijnaam "klodde") en de matrozen Walter Van Rompaey en Jan Savels.

Roger stippelde zijn loopbaan goed uit. In 1970 siert het brevet van schipper eerste klasse zijn monsterboekje. *'Ik was nu niet langer meer beperkt in mijn*

'Het waren voor de visserij gouden jaren. Op de ex-amens boden zich geregeld tussen de 50 en 80 jongens aan.'

zeevaartloopbaan en daar ging ik later gebruik van maken. Ik kwam als schipper terecht op de Z.519 White Horse (ABC, 526 pk) van reder Emiel Dobblaere. Vaargenoten waren Erik Neudt (motorist), "Pulle" Gilbert Savels, André Vantorre en een scheepsjongen.' Het gaat Roger voor de wind en hij krijgt een goede naam door zijn vakkennis, positieve ingesteldheid en beroepsrnst. In oktober 1974 wordt hij achtereenvolgens gezagvoerder op de Z.189 Shamrock (Bolnes, 420 pk) van Medard Van den Broucke en Bart Schiltz en op de Z.599 Zeevogel (MAN, 212 pk) van Marcel Thys, waar hij omringd is door René "Kloeftje" Vlietinck, André Vantorre en Jacques De Waele. In 1975 zet Roger een, stapje terug en monstert hij aan als motorist op de Z.581 Uranus (Caterpillar, 425 pk), eigendom van zijn schoonvader Gerard De Graeve. Leopold De Graeve was de schipper, "Putje" Luc Landuyt was matroos en Patrick Osaer de scheepsjongen.

Op dat ogenblik was één specialiteit nog niet in zijn monsterboek opgetekend: de garnaalvisserij. *'Die ervaring deed ik vervolgens op aan boord van de Z.548 Flamingo (ABC, 150 pk) van Henri Luyckx. Ik voer toen met motorist "Kaks" Berten Aerts en matroos Gerard Vanden Briele. In 1978 zit ik met matroos Roger Boey op de Z.501 Tac Horn (Cummings, 180 pk) van schipper-reder Eric Dobbels.'*

Naar het onderwijs

Eind 1980 krijgt Roger Vantorre het aanbod om als tweede stuurman te varen

op het baggerschip Sanderus van de firma Jan De Nul en hij aanvaardt de uitdaging die hem wat later als eerste stuurman op de Galilei brengt. In maart 1983 houdt hij de baggervaart voor bekeken. *'Intussen had ik in mijn vrije tijd, en in overleg met mijn echtgenote Vera, een D-cursus gevolgd met het oog op een plaats in het onderwijs en een rustiger leven na een zeemansbestaan die toch al ruim twintig jaar had beslaan. Ik kreeg een functie in de Rijksvisserijschool in Heist waar ik de vakken praktijk dek, visserijkunde en zeemanschap mocht onderwijzen. Ik beleef vandaag nog altijd veel genoeg aan de herinneringen op school, de mogelijkheden die me geboden werden om degelijk onderricht te geven en de goede samenwerking met collega's en directie.'*

In Heist was het studie-aanbod uitgebreid naar de brevetten voor een loopbaan in de sleepdienst, baggervaart, binnenscheepvaart en jachtman, wat voor het lerarenkorps een uitbreiding van de zeevaartvakken betekende. *'Overigens ben ik de mening toegedaan dat het afschaffen van het Maritiem Instituut in Heist een flater is. In 2005 moest ik ook de overstap maken naar Oostende waar de mentaliteit onder de leraars en de leerlingen niet te vergelijken was met wat ik in Heist gewoon was. Bovendien was het aanbod aan lesmateriaal en machines in Oostende niet in dezelfde mate aanwezig en dat ervoer ik als een handicap. Maar goed, de teloorgang van de visserij is een feit en daarvoor zijn er geen pasklare oplossingen, zeker niet als er zich ook mensen mee gaan moeien die er weinig van af weten. Ik zie ook dat een loopbaan in de visserij niet meer aantrekkelijk is en dat de rederijen verdwijnen. Maar het probleem is breder dan de visserij, want in mijn omgeving zie ik dat beroepen in de landbouw, bakkers, beenhouwers... geen opvolging meer kennen. Er heersen nu andere normen in de samenleving en "de tijd van toen" is voorbij, met alle gevolgen die daaraan verbonden zijn.'*

Op rust

In september 2007 is Roger Klodde, want zo staat het op de mooie keramiek naast zijn huisdeur vermeld, op pensioen gegaan. De vele vrije tijd wordt doorgebracht in de familie, met strandvissen en met reizen die zich liefst afspelen in de nabijheid en omgeving van rivieren en haventjes. Ook is hij adviseur in het Heistse Visserijmuseum Sincfala, waar zijn ervaring, kennis en handigheid erg gewaardeerd wordt. *'Ik geniet van het leven en ben blij het te kunnen delen met familie en vrienden.'*

Interview Juul De Vocht



Eind vorig schooljaar nam leraar Roger Vantorre afscheid van Migo-directeur Erwin Kyndt en van het visserijonderwijs. (foto gw)

Preventie-coördinator Rudi Vanagt:

'Aandacht voor veiligheid aan boord kan beter'

OOK IN DE VISSERIJ moet de wet op het welzijn op het werk toegepast worden, een situatie die vorig jaar geregulariseerd werd. Het komt erop neer dat iedere reder optreedt als preventie-adviseur voor zijn vaartuig. Maar omdat niet van iedereen kan verwacht worden dat hij de gepaste maatregelen kent, kunnen de reders beroep doen op een externe preventiedienst waarmee Previs (Preventie van arbeidsongevallen aan boord van visserij-schepen) samenwerkt en technische ondersteuning verleent. Previs is een project dat gefinancierd wordt vanuit het Zeevissersfonds om in samenwerking met de sector adviezen op te stellen om de veiligheid en de gezondheid aan boord te verbeteren.

In studies over arbeidsongevallen vindt men de visserijsector steeds bovenaan terug. Het hoge percentage van arbeidsongevallen in de visserij ontging ook de Europese instanties niet. De lidstaten kregen de aanmaning om aan preventie te doen. De EU stelde hiervoor fondsen ter beschikking.

RUDI VANAGT WERKT al tien maanden deeltijds als preventiecoördinator, in opvolging van fulltime coördinator Marc Aspeslagh die vorig jaar afhaakte. De Knokkenaar heeft heel wat maritieme

ervaring opgedaan in de koopvaardij en bij de RMT waar hij ook instond voor veiligheidstrainingen.

"Ervaring op vissersvaartuigen heb ik niet, maar door mijn contacten met ex-vissers die op de ferry's werkten heb ik uit hun verhalen en ervaringen veel van hun mentaliteit opgestoken. Ik denk dat die kennis nu goed van pas komt bij mijn bezoeken aan de vaartuigen", zegt Rudi Vanagt die intussen al enige bekendheid geniet in de sector.

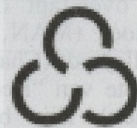
"Mijn opdracht bestaat uit het uitwerken van adviezen om de veiligheid aan

boord, in de breedste betekenis van het woord, te bevorderen. Alle reders ontvingen het reglement en de pictogrammen voor veilig werken aan boord, in een geplastificeerde uitvoering die geschikt is om op de brug uit hangen. Ze kunnen ook kosteloos op mij beroep doen om hen bij te staan in de uitoefening van hun verantwoordelijkheid. Ik kan hen echter tot niets verplichten, maar stel vast dat de veiligheid aan boord beter kan."

Veiligheidsfiches

Rudi Vanagt heeft al een derde van schepen bezocht en door persoonlijk contact reders en bemanningsleden gesensibiliseerd voor veiligheidspreventie. *"Ik zie dat het project groeit door met de mensen te spreken. Tijdens het inventariseren van de zwakke punten krijgen ze aandacht voor aspecten die ze doorgaans verwaarlozen. Soms leren ze hierdoor ook hun vaartuig beter kennen. In het kader van brandbestrijding is het*

VAN VOORDEN-PROMAC



VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

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

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

- Scheepreparatie
- Zink anoden
- Slijtsloffen

PROMAC B.V.

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

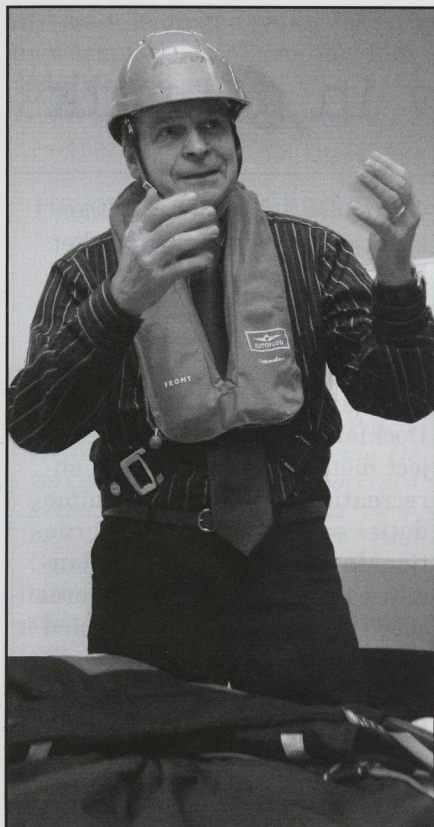
EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

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



Preventie- en veiligheidscoördinator Rudi Vanagt: "Ik zie dat het project groeit door met de mensen te spreken. Tijdens het inventariseren van de zwakke punten krijgen ze aandacht voor aspecten die ze doorgaans verwaarlozen." (foto gw)

steeds goed om weten hoeveel ventilatiekleppen er zijn, waar ze zich bevinden en wanneer toegangsdeuren open of beter gesloten zijn. Dat technisch onderzoek leerde dat een afstandsbediening voor de deur tussen de winchruimte en de machinekamer geen luxe is. Brand ontstaat meestal in de machinekamer. Wanneer die deur openstaat moet iemand door de rook gaan om die alsnog te sluiten en zo de zuurstoftoevoer af te sluiten. Soms is dat niet meer mogelijk en met een afstandsschakelaar is dat te verhelpen", neemt de coördinator als voorbeeld. "Ander risicogedrag bestaat uit het slordig omspringen van met olie doordrenkte voden en de afwezigheid van vaste brandblusinstallaties, vooral op kleinere schepen."

"Voor ieder schip dat we bezochten maken we een veiligheidsfiche met de te volgen procedure op. Deze krijgt een plaats naast de bedieningskast van de blusinstallatie. De reder krijgt ook een reeks stickers om op cruciale plaatsen, zoals de ventilatieflappen en de brandstofafsluiter, aan te brengen. De aandacht die we aan veiligheid besteden draagt bij tot een geleidelijke mentaliteitswijziging. Ik zie bijvoorbeeld dat, sinds alle vissers een veiligheidspakket dragen, bijna iedereen de veiligheids-

laarzen draagt. Er wordt ook meer gebruik gemaakt van de werkvest en in bepaalde omstandigheden, maar nog veelt te weinig, van de veiligheidshelm en het drijvend werkpak."

"Waar we nu werk van maken in de invoering van het man-over-boordalarm. Dat is een compact zendertje, niet groter dan een pakje sigaretten, dat aan de kledij vastzit. Ondergedompeld in water ontvangt de ontvanger op de brug een alarmsignaal. Ook vaartuigen die binnen ontvangstbereik zijn en reddingshelikopters kunnen het signaal ontvangen. We testen het uit op drie schepen, maar voorlopig hebben we nog geen toestemming van de BIPT om de frequentie van 121,5 MHz te gebruiken. In andere landen is dat al geregeld en in Spanje is het gebruik verplicht."

Workshops

Een middel om de veiligheidsvoorzieningen dichterbij de reders en vooral bij de vissers te brengen zijn de workshops onder de benaming 'Vissers vissen veilig'. De eerste ging vorig jaar tussen Kerstmis en Nieuwjaar door omdat in die periode veel bemanningen thuis zijn. "Ik moest vaststellen dat de reders redelijk vertegenwoordigd waren, maar slechts vier vissers woonden de eerste sessie bij, hoewel ze allemaal aangeschreven werden. Dat is spijtig omdat zij precies onze doelgroep vormen." Vanagt ziet echter verbetering. Intussen werden al twee workshops georganiseerd. Een in Oostende en een in Zeebrugge. Door de grote belangstelling moest deze laatste opgesplitst worden in twee groepen omdat de groep om praktische redenen tot dertig aanwezigen beperkt wordt.

Tijdens de workshop komen diverse veiligheidsaspecten en persoonlijke beschermingsmiddelen ter sprake. "In samenwerking met de zeevaartinspectie wijzen we op het grote belang van de stabiliteit, maar ook de brandveiligheid en het gebruik van brandbestrijdingsmiddelen komen uitgebreid ter sprake, want er ontstaan nog te veel branden boord".

De volgende workshops gaan door op donderdagnamiddag 20 december in Oostende (plaats nog niet vastgelegd) en op vrijdagmiddag in Zeebrugge in het VDAB-opleidingscentrum. Vissers die de workshop volgen ontvangen een attest. Dat is niet onbelangrijk met het oog op de invoering van de vaarvergunning met een geldigheidsduur van vijf jaar. Bij de invoering van het systeem zullen de vissers niet enkel hun vaartijd moeten voorleggen, maar ook moeten aantonen dat zij een aantal workshops en/of opleidingen hebben gevolgd. Het is de bedoeling dat de regeling in voege treedt samen met de vernieuwing van het visserijonderwijs op 1 september 2008. (gw)



'De vangsten dalen en aan de vraag kan alleen maar voldaan worden door meer kweek. Er wordt inmiddels al meer tarbot gekweekt dan gevangen in Europa.'

Visserijnieuws, 5 oktober

'De huidige hoge olieprijs zijn een zegen voor de luchtvaart. Regeringen zouden de prijzen kunstmatig moeten hooghouden. Het is de enige manier om investeringen in alternatieve brandstofvormen te stimuleren.'

Richard Branson in De Volkskrant, 1 september

'Een jaar of zestig zijn, uw achterdeur openzetten, uw slossen aantrekken en naar uw tomaten gaan kijken... Veel mooier kan het leven toch niet zijn.'

Titus De Voogdt in De Morgen, 13 oktober

'De Ierse vloot neemt alleen maar in grootte af, terwijl het aantal visserij-inspecteurs de laatste twee jaar opvallend gestegen is.'

Visserijnieuws, 19 oktober

'Gewoonlijk zet men den visch gedurende één uur in zout water, als hij wat slap, dus niet al te versch is.'

Paul Hanau in De Visch (ergens tussen 1926 en 1933)

'De absolute oververtegenwoordiging van een Jean-Marie Dedecker in alle mogelijke debatten en tv-optredens heeft niets te maken met een sympathie die de programmamakers hem zouden toedragen, maar met een snelle blik op hun kijkcijfers.'

Yves Desmet in De Morgen, 15 september

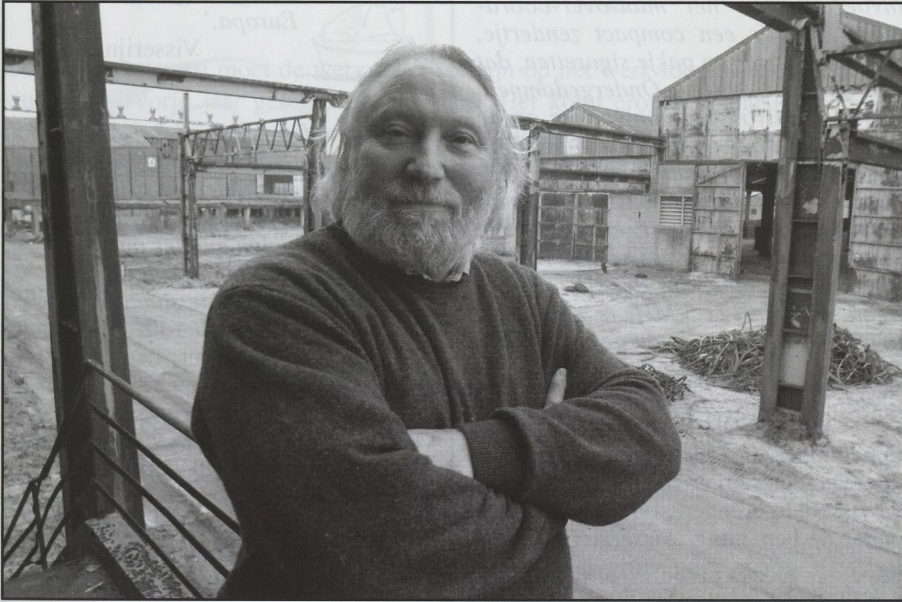
'Visstropers worden veel te mild gestraft. Ze moeten opgesloten worden in kerkers, met water en brood.'

Dion Graus (van de PVV) in Visserijnieuws, 19 oktober

'Hendrik Baels' moeder (...) was een vissersvrouw in de meest negatieve zin van het woord. (...) echt een ordinaïr visvrouw. Door haar kwamen de gouverneur en zijn gezin meermaals in schandalen terecht.'

Evrard Raskin in De Zeewacht, 28 september

Béliard-scheepswerf opnieuw in gebruik



Pascal Lagrou (56) wil de Béliardsite opnieuw tot leven wekken.

Nieuwe vissersvaartuigen moet men niet verwachten van de Béliard-scheepswerf in Oostende, die sinds enkele weken in handen is van scheepsbouwer Pascal Lagrou (56), een gewezen Oostendenaar die 22 jaar in Polen schepen bouwde en er 14 jaar woonde. Sinds de uitbreiding van de Europese Unie zijn de lonen en kosten op de scheepswerven in Gdansk en Gdynia zo in de hoogte geschoten waardoor het prijsvoordeel is weggesmolten. Hij maakt zich sterk dat hij aan de Sloepenlaan concurrentieel megajachten, binnenschepen en andere vaartuigen kan bouwen. Scheepswerf Béliard werd in 1926 opgericht en veranderde later van

naam in Ateliers de Réparations et Chantiers Béliard, Crighton & Co S.A.. De bouwlijst is lang en uitgebreid. Kleine en grote diepzeetrawlers, lichtschepen en baggervaartuigen gleden er van de helling. In de jaren tachtig leek er een einde gekomen aan de constructie en herstelling van stalen schepen. Laatste bouworder was de sleehopperzuiger Vlaanderen XXI van (76 m.) die op 14 oktober 1982 van stapel liep.

Enkele jaren later kocht de NV Ostend Trade, een vennootschap van Mediacyber-concessionaris Jean-Pierre Cobbaert, de hele site op. De stilte overviel de site. De grote loodsen waren geschikt voor de opslag van expo-materiaal. Maar de echte plannen van de

Oostendse zakenman kwamen later aan het licht. Toen in het Masterplan voor de Oostendse haven sprake was van het dempen van de verlaten dokken veraste hij vriend en vijand met zijn vijfjarenplan voor de Oostendse Docklands. Hij lanceerde een project met woongelegenheden en recreatieve-nautische accommodaties en een jaarlijkse internationale boatshow. Van die plannen kon uiteindelijk niets gerealiseerd worden omdat het gebied in het gewestplan voor havengebonden activiteiten was voorbehouden. De verlaten site werd aan zijn lot overgelaten en materiaal-dieven sleepten er ongestoord tonnen staal en vele kilometers koperleidingen weg.

“Als gewezen Oostendenaar kende ik uiteraard de Béliardwerf. Tien jaar geleden liet ik er al mij oog op vallen”, bekent Pascal Lagrou (56) die zich nu samen met zijn Canadees-Nederlandse vennoot eigenaar van de Béliardwerf mag noemen. “Ik ben naar Jean-Pierre Cobbaert gestapt met de vraag op hij bereid was te verkopen. De besprekingen zijn vlot verlopen en uiteindelijk namen we de vennootschap NV Ostend Trade over.”

De nieuwe eigenaars willen hun activiteit begin volgend jaar al opstarten, maar eerst moet nog enkele maanden puin worden

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende -

Tel.: 059 33 99 37 - 0475 32 16 20 - Fax: 059 33 99 38

www.hostyn.be — contact@hostyn.be

geruimd, leidingen geplaatst en de werkplaatsen regen- en winddicht worden gemaakt. Zaakvoerder Pascal Lagrou, die

Haven Oostende had geen concrete plannen met Béliard-site

Voor AG Haven Oostende was de verkoop van de Béliard-site geen totale verrassing. "We waren op de hoogte van de plannen die Pascal Lagrou al enkele jaren koesterde. De verkoop van de site doorkruist geenszins onze strategische plannen", zegt havenmanager Paul Gerard. "Wij waren wel van plan om metertijd in te grijpen wanneer dit stuk havengebied onbenut zou blijven", waarmee de afgevaardigde bestuurder verwijst naar de beleidsnota over de industriële toekomst van Oostende uit 2000. Daarin staat te lezen dat verlaten industriële terreinen opnieuw bruikbaar gemaakt moeten worden.

"Wij hadden vroeger reeds de intentie om contact op te nemen met Jean-Pierre Cobbaert, maar er is niet echt onderhandeld. We wisten waarmee Pascal Lagrou bezig was, maar we waren er niet rechtstreeks bij betrokken. Het gaat tenslotte om de overdracht van het vastgoed van de vennootschap Ostende Trade NV en bij die transactie kan de het havenbestuur geen voorkeurecht doen gelden. Enige tijd geleden was reeds een voorstel van een havengebruiker om het terrein aan te leggen als truckparking, maar dat plan is niet doorgegaan. Enkel bij de milieuvraag moeten wij ons advies formuleren. Wat de ligplaatsen in de achterhaven betreft, daar kan de nieuwe scheepswerf zonder problemen gebruik maken volgens de normale procedure die ook voor andere gebruikers van toepassing is". (gw)



Jarenlang heeft niemand naar de werf omgezien. Er valt veel puin te ruimen. Ondermeer de scheepshelling en sporen van de kranen zullen wat opknappwerk vergen.

een opleiding mechanica aan het VTI volgde en daarna nog bouwkunde studeerde, ziet geen onoverkomelijke problemen en weet al precies waar wat zal gebouwd worden. "De structuur van de drie grote loodsen is uiteindelijk niet zo oud als de werf en de loodsen verkeren nog in vrij goede staat. We zullen wel wat werk hebben op de twee slipways opnieuw gebruiksklaar te maken. "Aankoop inbegrepen vergen mijn plannen een investering 5 miljoen euro die wel gespreid is over meerdere jaren. Op opdrachten moet ik niet meer wachten. Het orderboek is al gevuld tot na volgende zomer. Er zijn al bestellingen voor stalen rompen van 40 en 60 meter met een opbouw in aluminium en polyester die wellicht in Nederland gebeurt. Daarna nemen we het 60meter-model in serieproductie. Ik denk ook aan de

bouw van binnenschepen van 38 m., iets waarmee ik nu al bezig ben in Zelzate. Tenslotte hebben we ook de bestelling van de twee overzetboten van 15 m. binnengehaald. Het gaat om de vaartuigen die na het beëindigen van de uitbouw van de havengeul de navette tussen de Oostende en de Oosteroever zullen verzorgen", zegt de scheepsbouwer uit Drongen die zich binnenkort op de werf komt vestigen.

"Ik voorzie werk voor een zeventigtal arbeiders en hoop die met de hulp van de VDAB ook te kunnen rekruteren. Metaalbewerkers, lassers, buizenfitters en monteurs zullen hier zeker een job vinden", verzekert hij. "Als dit niet lukt omdat ze niet beschikbaar zijn, kan ik ze altijd in Polen halen. In heb er 200 mensen in dienst gehad, waarvan er heel wat onmiddellijk bereid zullen zijn

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

hier aan de slag te gaan”, verzekert de vloeiend Pools sprekende scheepsbouwer.

Pascal Lagrou liep al heel wat diensten en kantoren af om alle administratie in orde te krijgen.

Uit een vorig leven toen de driemaster Nausicaä (een IJslandvaarder die in 1958 in Rostock gebouwd werd en in Polen tot zeilschip getransformeerd) in Oostende lag kent hij

hier nog goed de weg. Intussen heeft hij nog niet de tijd gevonden om een definitieve naam voor zijn scheepswerf vast te leggen. Voorlopig houdt hij het bij Vace Yacht Builders. (gw)

Béliard-Polyship was einde

De naam Béliard roept in scheepvaart- en visserijmiddens heel wat herinneringen op. Het scheepsconstructiebedrijf stond enkele generaties bekend als de grootste scheepswerf aan de kust en een van de belangrijkste werkgevers in Oostende. Tijdens de topjaren, van de start tot aan de Tweede Wereldoorlog, werkten meer dan duizend arbeiders op de site. Na de oorlog ging het al bergaf, maar eind jaren zeventig kreeg de Antwerpse scheepsbouwer het pas echt moeilijk om nieuwe bouworders binnen te rijden door de toenemende concurrentie uit de Oostbloklanden waarbij Polen toen “in” was. De situatie leidde tot een afsplitsing van het Oostendse filiaal in de afzonderlijke bedrijfsunit, de NV Scheepswerven Béliard Oostende (1979).

Intussen was de reconversie van de scheepsbouwactiviteit al aangekondigd. Béliard moest afzien van staalbouw en overschakelen op schepen in kunststof, een omschakeling die op ruime subsidiëring kon rekenen. In 1981 sleepte de Tijdelijke Vereniging Mercantile-Béliard de opdracht in de wacht voor de bouw van tien mijnenvegers met rompen in glasversterkte polyester voor de Belgische Zeemacht. Om de opdracht te kunnen uitvoeren werd Béliard-Polyship in het leven geroepen. Het bedrijf bouwde een aangepast complex in de achterhaven en de regering trok 357

miljoen frank uit voor de bouw van een grote scheepslijft. De hele installatie werd in februari 1983 feestelijk ingehuldigd met de kiellegging van de eerste mijnenveger.

Na de levering van de tien casco's met glasvezels versterkt polyester brak een nieuwe problematische periode aan waaraan de overname door de overheidsholding Gimvindus niets veranderde. Met de bestelling van vijf snelle SES-passagiersschepen (surface effect ships) door een Griekse reder kon Polyship het niet redden. De eerste exemplaren slopten zoveel geld op dat ze naar de ondergang van het bedrijf leidden.

Béliard-Polyship legde begin 1994 de boeken neer en 150 werknemers verloren hun job. Het Antwerpse scheepsconstructiebedrijf SKB was kandidaat-koper, maar greep naast de overname van Polyship dat uiteindelijk voor 33 miljoen frank in handen kwam van de Nederlandse groep Damen Shipyard (1998). SKB, dat de aanbesteding voor de bouw van nog vier nieuwe mijnenveger won, bouwde naast Polyship een nieuwe montagehal. Uiteindelijk werden er geen mijnenvegers gebouwd omdat de regering in het kader van de legerhervorming de opdracht van 12 miljard frank schraptte. SKB kon er wel het casco voor de O.554 Godelieve bouwen. (gw).

Geen koningskrab voor Oostende

Oostende moet zich niet aan kingkrab verwachten. Het Noorse avontuur is opgedoekt. Intussen is het seizoen volop aan de gang. Het startte in augustus en loopt door tot februari volgend jaar. Tijdens dit halfjaar zullen in de Barents-zee ten noorden van Noorwegen en Rusland miljoenen grote krabben gevangen worden met een opbrengst van meer dan 100 miljoen dollar.

Visserijmuseum Oostduinkerke volgende zomer weer open

Er bestaat een kans dat het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke met Pasen al de deuren kan openen. De ruwbouw is klaar, maar de volledige inrichting zal nog wat tijd vergen. In ieder geval moeten het museum en het nieuwe bezoekerscentrum tegen juni 2008 volledig klaar zijn. Het museum ging op 1 september 2005 dicht voor ingrijpende renovatie- en uitbreidingswerken die tien miljoen euro zullen kosten.

Sprot is streekproduct

Gerookte sprot heeft het label van streekproduct bekomen en is hierdoor erkend als een echt West-Vlaams streekproduct. De vraag is waar men nog gerookte West-Vlaamse sprot kan vinden. Vlaamse vissers voeren geen sprot meer aan. De gerookte sprot die in de vishandel te vinden is meestal afkomstig uit het buitenland.



GARDEC

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

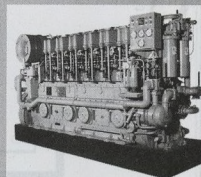
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

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.



Wel schuldig, geen gevangenisstraffen

De rechtbank in Leeuwarden heeft op 10 oktober 26 bedrijven en personen uit de vissector op Urk veroordeeld tot werkstraffen en boetes voor hun aandeel in de visfraudezaak. Het Openbaar Ministerie had effectieve en voorwaardelijke celstraffen tot anderhalf jaar geëist voor de beschuldigen.

Het proces eindigde met twee vrijspraken, een totaliteit van 475.000 euro aan boetes, 35 maanden voorwaardelijke gevangenisstraffen en 1.540 uren werkstraffen. De uitspraak in het spraakmakend proces zorgde voor opluchting bij heel wat betrokkenen omdat er geen gevangenisstraffen werden opgelegd.

De Visafslag Urk, vishandelaars en vissers hebben zich volgens de rechtbank tussen 2002 en 2005 schuldig gemaakt aan fraude. Systematisch werd de vis met hulp van de visafslag aan de handelaars frauduleus verkocht. Daarom eiste de officier van justitie de maximale gevangenisstraf van twaalf maanden voor twaalf beschuldigen. De drie rechters in Leeuwarden gingen echter niet in op de hoge strafvordering, maar spraken wel heel wat taakstraffen uit, een gebruik dat in Nederland op ruime schaal wordt toegepast.

Het strafproces liep in elk geval goed af voor het bedrijf Urk Export en informaticamanager van het Eface-veilsysteem Riekelt Kramer die vrijgesproken werden. Alle andere verdachten liepen een veroordeling op voor bewezen strafbare feiten.

Visafslagdirecteur Teun Visser kreeg een taakstraf van 150 uren en drie maanden voorwaardelijke gevangenisstraf. Marketingmanager Barend Hakvoort werd veroordeeld tot 200 uren werkstraf en drie maanden voorwaardelijke gevangenisstraf. Enkele andere mede-

werkers van de visafslag kwamen er vanaf met 30 tot 60 uren werkstraf en een voorwaardelijke vrijheidsberoving van één tot twee maanden. Visafslag Urk moet 130.000 euro boete neertellen.

Een andere veroordeelde was Jan Koffeman, tevens gemeenteraadslid in Urk, en zijn medewerker Albert Hakvoort. Zij moeten 60 uren werkstraf uitvoeren en kregen eveneens één maand voorwaardelijk. Hun bedrijf, de Urker Vishandel J. Koffeman is 25.000 euro boete verschuldigd. Ook het bedrijf Van Diepe Vis moet 100.000 euro boete afdragen en zaakvoerder Evert van Diepen liep 100 uren taakstraf en zes maanden voorwaardelijk op.

Bij de veroordeelde rederijen waren Rederij Rudo (Z.571 Custus Deus) en Rederij Jac. Bakker en Zonen uit Den Helder. Zij moeten allebei een boete van 70.000 euro betalen. De zaakvoerders Jelle Kramer en Peter Bakker werden allebei veroordeeld tot 180 uur werkstraf en drie maanden voorwaardelijke gevangenisstraf.

Rederij De Toekomst (Z.575 Hein Senior) moet een boete van 35.000 euro betalen en reder Bertie Hakvoort moet 60 uren werkstraf vervullen, naast twee maanden voorwaardelijk. De intussen failliete Rederij Verleene en Rederij Argo (Z.402 Nooitgedacht en Z.474 Hessel Sr) kreeg een boete van 25.000 euro.

De vonnissen worden door de verschillende advocaten nog bestudeerd. Binnen de twee weken na de uitspraak kunnen zowel de veroordeelden als het Openbaar Ministerie hoger beroep aantekenen tegen de vonnissen.

Uitspraken

Op 17 oktober sprak de Onderzoeksraad voor de Zeevaart zich uit over vijf voorvallen. De Nederlandse schipper Jacob Korf (Z 198 Kees Korf) werd bij verstek voor zeven dagen geschorst omdat hij door de Duitse kustwacht betrappt werd bij een verkeersovertreding in de SE lane van het verkeersscheidingsstelsel van de Jade Approach.

Evenveel dagen schorsing waren er voor zijn landgenoot Jan Fokke Kramer (Z 525 Sylvia Maria) die bij soortgelijke overtreding betrappt werd, maar dan in de SW lane van het verkeersscheidingsstelsel Dover Strait.

Het dubbele daarvan (14 dagen schorsing) werd het deel van motorist Willy Arends die door zijn moedwillige afwezigheid schipper-reder Steven Savels (Z 53 Van Eyck) verschillende keren belet heeft het zeegat te kiezen, met grote economische schade tot gevolg.

Niet minder dan twee maanden schorsing kreeg matroos Claude Dusoir (Z 596 De Zwerver) toebedeeld. Tijdens diens wacht op 16 september kwam het vissersvaartuig in aanvaring met de autocarrier Aegean Breeze. Uit het onderzoek bleek dat de wachtlopende matroos de situatie volledig verkeerd had ingeschat. Ondanks het feit dat de Aegean Breeze bij het naderen van de Z 596 hard over SB gemanoeuvreerd had en ondanks de licht- en geluidsignalen die de auto carrier had gegeven bleek een botsing uiteindelijk onvermijdelijk. De Onderzoeksraad noteert dat beide schepen behoorlijk wat schade opliepen, 'gelukkig boven de waterlijn, zonder gewonden en zonder verontreiniging.'

Wie vrijgesproken werd was schipper Dirk Degrendele (Z 92 Aude Audenda). Zijn schip werd door het verkeerscenter Jobourg verkeerdelijk van twee verkeersovertredingen beschuldigd. (rc)

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 - stakelichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Minder tong uit de Noordzee

Nulquotum voor tong in Ierse Zee

Nulquotum voor kabeljauw Keltische en Ierse Zee

Geen versoepeling zeedagenbeperking voor kabeljauw

DANK ZIJ EEN redelijke hoeveelheid jonge kabeljauw geboren in 2005 en de vermindering van de visserij-inspanning zou de stand van volwassen kabeljauw in 2009 boven de voorzorgsgrens kunnen geraken. Dat blijkt uit het advies van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (ICES), opgesteld door de betrokken visserijbiologen. Zij zien dat een herstel van het kabeljauwbestand in de Noordzee mogelijk is. Dit blijkt uit de adviezen die op 19 oktober werden vrijgegeven. Volgende maand beslist de Europese raad van visserijministers over de reële vangstquota voor 2008.

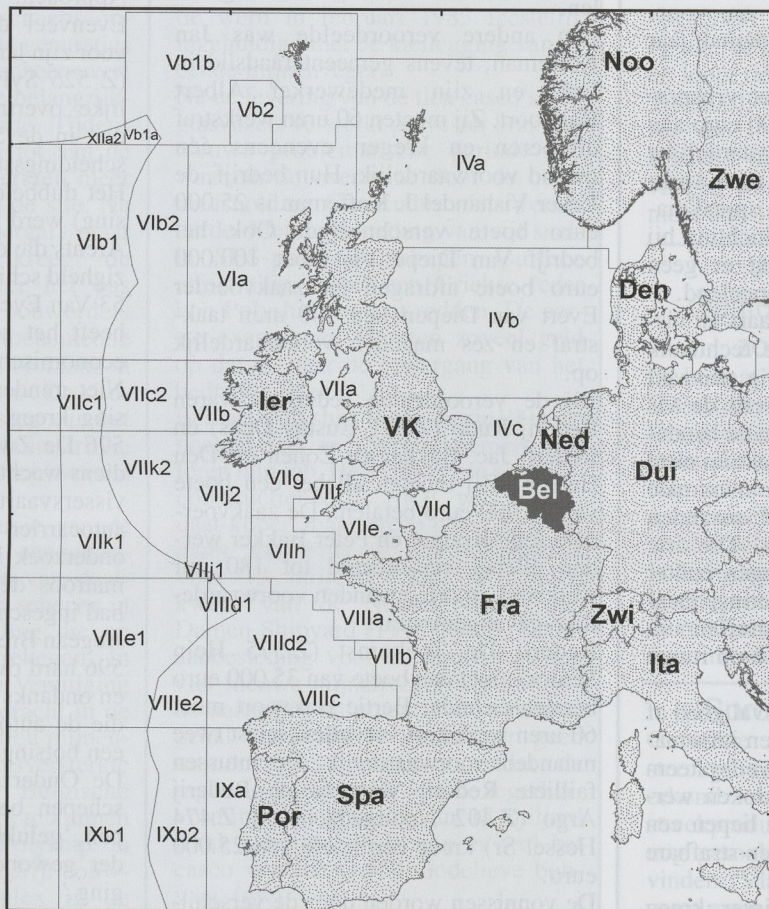
Een overzicht van de Ices-adviezen becommentarieerd door ILVO-visserijbioloog Wim Demaré maakt een en ander duidelijk.

Het kabeljauwbestand in de Noordzee zit nog steeds op een zeer laag peil, ondanks de iets betere broedklasse 2005. Gezien de snelle groei van kabeljauw kan de biomassa zich terug opbouwen tot boven het voorzorgsniveau. De vangsten (aanvoer, teruggooi en niet toegekende vangsten) zouden dan wel met de helft moeten verminderen (tot ongeveer 22 000 ton). Bij toepassing van regels van het kabeljauwherstelplan is er een mogelijkheid om de TAC met 15 procent te laten toenemen.

Het verleden heeft ons geleerd dat de TAC niet in staat is de visserijdruk op kabeljauw te regelen. ICES benadrukt dat er bijkomende maatregelen nodig zijn om de visserijdruk op kabeljauw verder af te bouwen en dat er onder meer daarom geen versoepeling van de zeedagenbeperking mogelijk is.

Noordzeeschol -tong

Het laatste decennium is de paaistand van Noordzeeschol teruggevallen op de helft van zijn omvang in de periode



1960-1990. Dit is grotendeels te wijten aan te hoge visserijsterfte, maar er zijn aanwijzingen dat die sinds 2003 is afgenomen. De enorme teruggooi van juveniele schol blijft niettemin een pro-

bleem. Om het bestand op korte termijn terug binnen het voorzorgsniveau te brengen, zou in 2008 minder dan 36.000 ton Noordzee schol moeten aangevoerd worden. Volgens het scholbeheersplan moet de visserijsterfte op schol jaarlijks afnemen met 10 procent. Dit betekent dat de aanvoer in 2008 beperkt moet worden tot 49000 ton, adviseren de biologen.

De tongvangsten in de Noordzee zouden in 2008 in principe niet meer dan 9.800 ton mogen bedragen. Dit is een drastische beperking van de vangstmogelijkheden ten opzichte van de vorige jaren. De aangroei van de volwassen biomassa ligt te laag om de vangsten op het huidige peil te houden. Precies daarom adviseren de wetenschappers al een aantal jaren om de vangsten van Noordzeetong te verminderen, maar werden ze

daarin niet gevolgd door de Europese ministers.

Oostelijk Kanaal

Zowel de biomassa als de visserijsterfte van het tongbestand in het Oostelijk

CREVITS

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

Marcus Gerardstraat 12, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 48 33
 Koterstraat 42, 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

Overzicht Tacs 2007 en Ices-advies 2008 (in ton)

	Tac 2007	Advies 2008
Kabeljauw		
IV	22.900	22.000
VIIa	1.460	0
VIIe-k	4.700	0
Schelvis		
IV	55.000	49.300
VIIa, VIIb-k	11.520	-s.q.
Schol		
IV	50.000	35.000 (49.000)
VIIa	1.850	5.200
VIIId	5.080 (1)	3.500
VIIIf,g	420	240
Tong		
IV	15.000	9.800 (12.800)
VIIa	820	0
VIIId	6.220	6.590
Viif,g	890	1.000
VIIIa, b	4.540	3.850 (4.170)
Wijting		
IV, VIIId	23.800 (2)	5.000
VIIa	370	0
VIIe-k	19.900 (3)	R
Zeeduivel		
VIIb-k, VIIIa,b	36.000	33.000

Cijfer tussen haakjes is Tac volgens beheersplan (inclusief aanvoer, teruggooi en niet toegkende vangsten)

s.q. = geen toename van de visserij-inspanning

R = reductie van visserij-inspanning

Tac voor het volledige gebied VII

Tac voor Ila en IV

Tac voor VII, uitgenomen VIIa

IV (Noordzee), VIIa (Ierse Zee), VIIe-k (Engels. Kanaal Bristolkanaal., Zuid Ierland), VIIId (Oostelijk kanaal), VIIIf,g (Keltische Zee), VIIIa,b (Ierse. Zee en West-Ierland)

Engels Kanaal zijn aanvaardbaar. Het advies verschilt dan ook niet van vorig jaar en stelt voor 2008 een Tac van 6.590 ton tong voor. Uit de bestandsevaluatie van schol blijkt dat de biomassa is afgenomen sinds de jaren 90 en de laatste vijf jaar stabiel blijft op een lager niveau. Vanuit die optiek werd geadviseerd om de scholaanvoer in 2008 niet boven het niveau te laten komen van de gemiddelde aanvoer van de afgelopen drie jaar. Dit komt overeen met 3.500

ton.

Ierse Zee

Het bestand van kabeljauw in de Ierse Zee vertoont weinig tekenen van herstel. De biomassa is zeer laag en goede broedklassen blijven uit. Bovendien bestaat het bestand hoofdzakelijk uit één- tot vierjarige vis, terwijl kabeljauw normaal gezien beduidend ouder kan worden. Dit wijst op een te hoge visserijdruk. Daarom wordt opnieuw geadviseerd om het vissen op kabeljauw stop

te zetten, maar de Commissie zal waarschijnlijk, net als de voorbije jaren, opnieuw een vangsthoeveelheid naar voor schuiven.

Het scholbestand in de Ierse Zee blijft het goed doen. De biomassa zit ver boven en de visserijsterfte ver beneden het voorzorgsniveau. De aanvoer zou maximaal 5.200 ton mogen bedragen. Op lange termijn is het echter beter om de huidige visserijdruk aan te houden en de aanvoer beneden 1.700 ton te houden. Ter vergelijking: in 2006 werd 900 ton schol aangevoerd uit de Ierse Zee. Door de opeenvolging van zwakke broedklassen is de laatste jaren veel meer tong weggevisst dan er bijgekomen is. Om de biomassa op korte termijn terug op peil te brengen, zou in 2008 niet op tong mogen worden gevist. Naar alle waarschijnlijkheid zal de Europese Commissie ook hier een Tac voorstellen van rond de 680 ton. Dat is wel 15 procent minder dan in 2007.

Keltische Zee

Het kabeljauwbestand in de Keltische Zee produceert te weinig nakomelingen en de biomassa neemt af. Sinds enkele jaren worden, op voorstel van enkele professionele organisaties, drie visvakken gesloten om het kabeljauwbestand te beschermen. Het is moeilijk om de directe impact van deze maatregel op de kabeljauwstand in te schatten. Niettemin zijn er momenteel geen duidelijke tekenen van enig herstel. Gezien de ernst van de situatie, adviseert ICES om te stoppen met vissen op kabeljauw. De voorgestelde adviezen voor de platvisbestanden in de Keltische Zee liggen in de lijn van vorig jaar. De visserijdruk op schol moet fors worden gereduceerd (met zo'n 60 procent) en indien dit niet mogelijk is, moet er een herstelplan komen. De aanvoer van Keltische Zee schol zou maximum 240 ton mogen bedragen.

Een vijftal jaar geleden kende de paai-stand van Keltische Zee-tong een heropleving. De sterke broedklasse 1998 raakt echter opgevisst en de biomassa neemt terug af. Anderzijds neemt de visserijsterfte op dit bestand ook af; en

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

is zelfs gedaald tot net beneden het verzorgingsniveau. Daarom zouden de tongvangsten er volgend jaar in beneden de 1.000 ton moeten blijven.

Zuidwestelijke wateren

De tongbiomassa in de Golf van Biskaje is over zijn dieptepunt heen. De biomassa is nog altijd laag, maar er zijn enige tekenen van herstel merkbaar. Sinds

februari 2006 valt het bestand onder een beheersplan. Volgens dit plan zou er 4.170 ton mogen worden aangevoerd in 2008.

De biomassa van zowel grijze als de witte zeeduivel in de zuidwestelijke wateren is goed. Het advies vraagt om de vangsten te beperken tot 33.000 ton, wat overstemt met de gemiddelde aanvoer van de laatste drie jaar.

Verplichte bijdrage in het Fonds voor Scheepsjongens verlaagd

Op initiatief van Vlaams Minister-president Kris Peeters, ook bevoegd voor visserij, heeft de Vlaamse Regering op 5 oktober beslist om de verplichte bijdrage van de reders voor 2007 in het Fonds voor Scheepsjongens te verlagen van 0,20% tot 0,18% op de bruto-vangstbrenghen. Reden is de slechte economische toestand in de sector. Deze beslissing zal geen invloed hebben op de totaliteit van bezoldigingen die uitbetaald worden, gezien het Fonds beschikt over een voldoende grote reserve.

Het Fonds voor Scheepsjongens, opgericht in 1975 om het bemanningsprobleem te verlichten, verstrekt een bezoldiging aan de scheepsjongens. Op die manier kunnen de niet meer leerplichtige jongens (en meisjes) hun basisopleiding met praktijkervaring vervolledigen.

Omdat de jongeren actief ingeschakeld worden, maar toch vooral hun opleiding moeten vervolledigen moeten de werkgevers een bijdrage storten in het Fonds voor Scheepsjongens. Het fonds wordt gespijzgd door de reders (50 %), de Vlaamse overheid (27 %) en de Provincie West-Vlaanderen (23 %). Naast een bezoldiging voor de scheepsjongens, worden door het Fonds eveneens de kosten voor sociale bijdragen van de reders voor de scheepsjongens terugbetaald.

Op dit ogenblik bedraagt de dagvergoeding voor de jongste scheepsjongens

met het minste aantal zeedagen 25 euro per dag. Per jaar genieten zo'n 100 scheepsjongens van een vergoeding. Voor 2007 wordt het aantal zeedagen geraamd op 6.600, goed voor een bedrag van ongeveer 310.000 euro. De Vlaamse overheid neemt ook de administratie- en personeelskosten volledig ten laste. Het totale budget voor 2007 van de Vlaamse overheid bedraagt 221.100 euro.

Scheepsjongens kunnen in hun loopbaan tot maximaal 499 zeedagen van het Fonds genieten, waarna ze beschouwd worden als volle matroos die volledig ten laste valt van de reder.

Visserijschool Heist heeft nieuwe bestemming

De gebouwen van de vroegere visserijschool in de Kursaalstraat te Heist die sinds eind juni 2005 leeg staan hebben een nieuwe bestemming gekregen. De school voor bijzonder onderwijs De Varens uit Sint-Andries-Brugge heeft een optie genomen om de lokalen vanaf 2009 te gebruiken voor kinderen met autistestoornissen. Het 'kasteeltje' en de bijgebouwen, eigendom van de Vlaamse Gemeenschap, zullen in ieder geval nog een opknapbeurt moeten krijgen. Ook het gemeentebestuur van Knokke-Heist was na de sluiting van de visserijschool geïnteresseerd in het domein.

Ontploffing op O.152

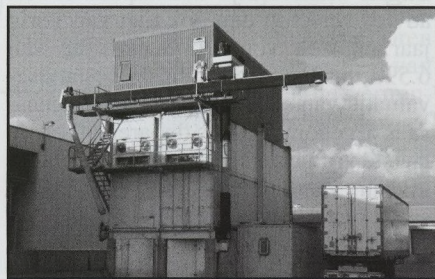
In de nacht van maandag 1 oktober vond een ontploffing plaats aan boord van de O.152 Aran. Het Oostendse kustvaartuig bevond zich ter hoogte van Blankenberge toen de batterij explodeerde. Hierdoor geraakt het vaartuig zonder elektriciteit en vielen alle navigatieinstrumenten uit. Toen ook het net in de schroef verstrikt geraakt werd het vaartuig stuurlaas. De Vrijwillige Blankenberse Zeereddingsdienst kwam ter hulp en nam het vaartuig op sleeptouw naar Oostende en kon hierdoor verhinderen dat het vastliep op een zandbank.

O.71 Jacob Kien

De ex-Z.70 Marleen komt in de vaart als O.71 Jacob Kien. De eurokotter van rederij Marleen BVBA wordt ingeschreven in het klein vlootsegment en heeft ook een plaats aan de Oostendse vistrap bekomen.

De Ijsbreker failliet

De eigenaar van de schilferij-installatie naast de Zeebrugse vismijn, de Ijsbreker NV uit Knokke-Heist, is op 5 oktober failliet verklaard. De produktie-eenheid dateert nog uit de periode dat participatiemaatschappij Fishlink (een dochtermaatschappij van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen/GIMV) een greep trachtte te krijgen op de visserijsector. De installatie werd in 1990 gebouwd naast de oude vismijn in Zeebrugge en enkele jaren later overgebracht naar de nieuwe site. Fishlink, Daniel's Visbedrijf, NV Dolfijn en Nico Invest investeerden destijds 27 miljoen frank in de geautomatiseerde productie-eenheid.



Alle industriële en sloopherstellingen

— mekaniem 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!**

De Belgische visserijvloot (35)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castelee.

Z.571

Custos Deus

Lengte: 38,93 m.
Breedte: 8,08 m.
Tonnage: 372 bt
Bouwjaar: 1989
Werf: Metz, Url (Ned.) (casco) en
Machinefabriek Hoekman, Urk
(afbouw)
Motor: Stork (1989)
Vermogen: 957 kW
Uitrusting: boomkor- en plankenvis-
serij
Eigenaar:
BVBA Rudo, 8301 Knokke-Heist
(1989)
BVBA Rudo, 8300 Knokke-Heist
(1995)
BVBA Rederij Rudo, 8400
Oostende (2002)



COPYRIGHT gw

Z.575

Hein Senior

Lengte: 23,99 m.
Breedte: 6,26 m.
Tonnage: 102 bt
Bouwjaar: 2000
Werf: Van der Werff & Visser,
Irnsrum (Ned.)
Motor: Caterpillar (2001)
Vermogen: 221 kW
Uitrusting: boomkorvisserij, twinrig-
gen
Eigenaar:
Rederij De Toekomst BVBA, 8301
Knokke-Heist (2000)
Rederij De Toekomst BVBA, 8380
Zeebrugge (2002)
Rederij De Toekomst BVBA, 8400
Oostende (2006)



COPYRIGHT gw

Z.576

Mare Nostrum

Lengte: 37,89 m.
Breedte: 8,56 m.
Tonnage: 385 bt
Bouwjaar: 1999
Werf: De Graeve, Zeebrugge
Motor: Wärtsilä (1999)
Vermogen: 883 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar
BVBA Mare Nostrum, 8300 Knokke-
Heist



COPYRIGHT gw

[Uit Het Visserijblad van vrijdag 1 november 1957]

De crisis in de Sprotvisserij

Opvangregeling tot stand gekomen

Geen verkoop van sprot beneden de 1,50 F het kg

Geen verkoop meer op zaterdag

DE KUSTVISSERIJ GEEFT HET VOORBEELD

Belangrijke beslissingen door de sprotvissers genomen

De laatste dagen zijn voor de kustvisserij, de sprotvisserij in het bijzonder, zeer belangrijk geweest. Na een ongelukkige inzet, treurige ervaringen van de laatste jaren en een bijzonder leerrijk incident van voor twee weken, hebben de sprotvissers van de kust onder leiding van de heer Vandenberghe, voorzitter en Klausing, sekretaris, besloten zelf het roer in handen te nemen om hun bedrijf gezond te maken.

Zorgvuldig triëren

Nieuwpoort is er mee begonnen en heeft er zeer wel bij gevaren. De sprotvissers van Nieuwpoort ontzagen zich de moeite niet, na het binnenkomen, hun vangst zorgvuldig uit te zoeken. Het was ook de moeite waard: er werd een betrekkelijk betere prijs bekomen voor die sprot dan in andere havens.

De les werd begrepen in Oostende, nadat men een slag gekregen had. Sindsdien wordt de sprot ook daar uitgezocht en zijn de prijzen goed te noemen. Het is echter pas de inzet van het seizoen en er kunnen nog donkere dagen komen als er niets gedaan wordt. Vandaar dat een reeks maatregelen genomen worden die zeer goede gevolgen zullen hebben voor de Belgische sprotvissers.

Men is zelfs nog een eindje verder gegaan te Oostende en, liever dan de afvalsprot aan een spotprijs af te staan aan de vismeelfabrieken, wordt ze maar meteen over boord gooid.

Regeling van de aanvoer

Ook dit is reeds oud nieuws, vermits voor een tiental dagen besloten werd op zaterdagen en dagen voor de feestdagen niet meer sprot aan te voeren. De houding hierbij is waarlijk voorbeeldig: reeds 50 reders verklaarden zich hiermede akkoord en verbonden zich schriftelijk deze verplichting na te leven.

Toen zaterdag echter twee sprotvissers in zee waren, met het doel haring te vangen, ontstond er een zekere beroering in de kustvisserijmiddens. Zou het plan, onmiddellijk na het eendrachtig in gang steken nu reeds gekelderde worden?

De heer Vandenberghe nam contact met de instanties en de kustvissers. Kalm werd overlegd. Het bericht dat de twee uitgevaren schepen intussen reeds sprot gevangen hadden, bevestigd door de radioberichten, wakte nog meer beroering. Onmiddellijk werd langs de scheepsradio en door kustvissers contact gezocht met de makkers op zee en hier komt dan een prachtige daad van solidariteit: liever dan de gevangen sprot aan wal te brengen en geen verloren reis te doen, maar hun gegeven woord te breken, hebben de twee bemanningen de gevangen sprot terug over boord gezet.

Deze prachtige daad van solidariteit dient hier geloofd. Ook moeten we het kalm en vastberaden optreden van de woordvoerder uit Oostende hier eervol vermelden. Hierdoor hebben de kustvissers getoond welke prachtige solidariteit ze kunnen in stand houden.

De opvangregeling sinds maandag in voege

Er is echter meer. De schitterende inzet van het sprotseizoen, de goede prijzen die de laatste dagen bekomen werden heeft de sprotvisserij echter niet uit het oog doen verliezen dat de toekomst er eerder somber uitziet. Er waren al twee vergaderingen gewijd aan het in voege brengen van een opvangregeling. De vergadering van zaterdag 26 oktober te Oostende zou beslissend zijn. En er werd ook beslist. Dhr Vandenberghe vergaderde de kustvissers in het hotel <<De Commerce>>. De 26 aanwezige reders tekenden onmiddellijk het kontrakt tot toetreding aan de opvangregeling, nadat de nodige uitleg werd gegeven en alle moeilijkheden besproken en voorzien. Andere reders beloofden eveneens toe te treden en verwacht mag worden dat de regeling algemeen zal worden te Oostende en ook te Nieuwpoort uitgebreid zal krijgen.

Voor de reders betekent het een grote inspanning, maar de beloning zal niet

uitblijven zo men eensgezind blijft. Er zal immers geen sprot meer verkocht worden beneden de prijs van 1,50 fr. per kg. Als we hiertegenover de laatste bekomen prijzen bekijken, ziet die 1,50 fr. er wat belachelijk laag uit. Inderdaad, maar men mag ook niet vergeten dat vorig seizoen sprot verkocht werd aan 0,60 fr. per kg., aan een gemiddelde prijs van 1,43 fr. per kg. Het is slechts eens voorgevallen, omdat toen sprot gekocht werd aan 1,50 fr. en 1,70 fr. voor een Nederlandse paarlmoerfabriek.

Dit jaar bestaat weinig kans dat er opnieuw zal kunnen geleverd worden aan Nederland. Daarom is de prijs van 1,50 fr. per kg., die zeker niet te hoog is, een veilige klep op de marktprijs. Zelfs als de kompensatiekas niet moet tussenkomen, is het geld van de reders (5 % op de bruto-opbrengst) niet verloren, het wordt immers volledig uitgekeerd aan de reders die bijgedragen hebben tot de opvangregeling. Moet er een paar keren tussen gekomen worden, dan krijgen de reders die hun sprot hebben opgevangen, de prijs van 1,50 fr. per kgr uitbetaald.

Wat is deze opvangregeling

Begin en einde van de opvangregeling worden in dit kontrakt vastgelegd (art. 1): van 28 oktober tot en met 28 februari 1958. De ondertekenaars verbinden zich mee te doen voor de ganse duur van deze periode (art. 2). Deze kan verlengd worden of vroeger stopgezet worden bij beslissing van de algemene vergadering der ondertekenaars.

Artikel 3 zegt welke sprot er moet opgevangen worden: deze die niet meer dan 110 stuks per kgr. tellen. Sprot die meer dan dit aantal per kgr. telt gaat - zonder opvangregeling of tussenkomst - naar de vismeelfabriek. De reders mogen echter hun sprot uitzoeken tot ze de vereiste grootte heeft (art. 5). Verder is er ook iets voorzien in geval van betwisting omtrent de grootte en bepaalt artikel 3 verder dat de sprot van hoogstens 110 stuks per kgr. niet meer zal verkocht worden beneden de prijs van 1,50 fr. per kgr.

Moet deze sprot ingehouden worden, dan mag ze niet verder meer verkocht worden, maar moet verwezen naar de

vismeelfabriek. De reder krijgt echter van het compensatiefonds een bedrag uitbetaald dat hem deze sprout vergoedt aan 1,50 fr. per kgr.

Om deze vergoeding te kunnen uitbetalen, betalen alle deelnemers 5 % op de bruto-opbrengst van hun vangst die in een speciale kas gestort wordt door de visafslager (Art. 6 en 7). Het geld dat, na de afrekening (ten laatste één maand na het einde der opvangregeling, art. 9) overblijft, wordt terugbetaald aan de deelnemers in verhouding tot het bedrag dat ze aan de opvangregeling hebben afgestaan (art. 8). De rekeningen liggen steeds ter inzage van de deelnemers. Verder verbinden de deelnemers er zich toe geen sprout buiten de officiële verkoop te verkopen (art. 11) of de zaterdag en de dagen voor de feestdagen nog sprout aan te voeren (art. 12). Ze zijn niet verplicht of kunnen niet verplicht worden de sproutvisserij uit te oefenen (art. 14) en het zijn enkel de ondertekenaars die van alle voordelen zullen kunnen genieten.

Zijn er die later willen toetreden, dan moeten ze de kompenasatiebijdrage van 5 % betalen van de eerste dag van de opvangregeling af (15) zonder evenwel te kunnen genieten van de tussenkomst van het opvangfonds voor de dagen die zijn inschrijving vooraf gaan.

Artikel 16 bepaalt hoe beslissingen moeten getroffen worden. Voor tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij, moet – natuurlijk – de bijdrage van 2 fr. per duizend betaald worden. Tenslotte dienen de bepalingen van de opvangregeling in de monsterrol begrepen en de lonen berekend op het gedeelte dat later teruggekregen wordt.

Propaganda voor de sprout

Er werd al veel over sprout geschreven in de Belgische pers en er komt binnen enkele dagen nog veel meer, ter gelegenheid van de overhandiging van de eerste sprout aan Z.M. de Koning: langs pers, radio, film en alle mogelijke publiciteitsmiddelen. Hierover hebben we het al meer gehad. Maar hier willen we bijzonder de nadruk leggen op de waarde van deze propaganda voor het sproutverbruik. Reders, verwerkers, handelaars, allen hebben ingezien welk belang deze heeft en werken eensgezind mede tot de verwezenlijking hiervan.

En de sproutkonserven?

De conservefabrieken zijn en blijven de voornaamste sproutkopers. Als deze niet op de markt komen zal het sproutseizoen een fiasko worden. Hoe de toestand daar is, hebben we vorige week uitgelegd. De fabrieken zitten met stocks van vorig jaar die nog niet weggewerkt konden worden. Zolang deze voorraad er is, bestaat weinig kans dat deze fabrieken ook in werking komen en de prijs zullen helpen ophouden.

In tegenstelling tot andere landen waar de eigen nijverheid het eerst bevoorreed wordt in de staatsinstellingen, is België het luilekkerland. Leger, gevangenen,

tehuizen, enz. kopen bij voorkeur buitenlandse viskonserven. In de andere landen is dit zeker niet het geval.

Moesten die nationale instellingen bij voorkeur Belgische sprout- en viskonserven eten, zou de toestand van onze nijverheden veel verbeteren. Deze werken in concurrentie met het buitenland op de eigen markt tengevolge van een duurdere levensstandaard en allerlei omstandigheden die voldoende gekend zijn. Onze regering zou deze toestand moeten inzien en minstens die instellingen die leven van het geld van de Belgische belastingsbetaler Belgische produkten doen gebruiken.

Het Beneluxakkoord en de akkoorden van de G.A.T.T. voorzien dat de invoer enkel mag belemmerd worden zo de nationale marktregelingen gestoord kunnen worden. Triëren, zondagsrust, minimumprijs, zijn allemaal vrijwillige marktregelingen die in deze akkoorden voorzien zijn. We mogen bijgevolg verwachten dat de regering deze bepalingen zal laten naleven en eerbiedigen en aldus belangrijke steun geven aan onze sproutvissers.

De betekenis van deze overeenkomsten

Wat de sproutvissers thans vrijwillig hebben overeengekomen is een belangrijke les voor de *grotere* scheepsklassen. Ook die *overeenkomsten* zouden gemakkelijk in middenslag- en diepzeevisserij kunnen toegepast worden en zijn er noodzakelijk om tot een sanering te komen:

- regeling van de aanvoer
- verzorging van de vangst
- overeenkomst inzake minimumprijs

Wat vooral van belang is en aan de grondslag ligt van deze sanering, is de eenheid, de eendracht, de zin tot samenwerking, verstandhouding en belangstelling die aan deze **VRIJWILLIGE OVEREENKOMSTEN** ten grondslag liggen.

Hier kunnen de grotere scheepsklassen een flinke les nemen. Moesten ze zich niet zo gemakkelijk op sleptouw laten nemen hebben door allerlei valse profeten, dan zouden deze maatregelen al sinds lang mogelijk geweest zijn in de visserij. Nu wachten we nog op de eerste letter van een overeenkomst.

Een zeer nuttige maatregel

Zo de sproutvissers zich hieraan gans de winter willen houden, dan zullen de getroffen maatregelen een zeer nuttig gevolg kennen, en voor de vissers én voor de kopers die hiervan ingelicht worden. Tevens werd aangedrongen opdat het waarborgfonds de steun zou krijgen van de provincie en de stad

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1957.

en opdat op zondag nog slechts een verkoop om 18 uur en ene om 19 uur zou plaats grijpen.

En te Nieuwpoort

Daar de Nieuwpoortse vissers steeds vooruitstrevend zijn geweest, zal ook aldaar dezelfde regeling besproken worden opdat het ganse sproutseizoen zo zou gewerkt worden

KORT

Z.557 Sea Gull gedoopt – Op de scheepswerf Leon De Graeve te Zeebrugge werd op 5 november 1957 het houten vaartuig Z.557 Sea Gull (Seagull) gedoopt. Het houten schip van 20 m. werd gebouwd voor Jozef Monteville uit Knokke en is voorzien van een ABC-motor van 150 pk. De bemanning bestond uit Albert Everaert (schipper), Charles De Koninck (motorist), Fernand Cauwelier en Gilbert Monteville.

Tewaterlating O.225 Siol – Op de scheepswerf August Loy in Oostend ging op 23 november het nieuwe vaartuig O.225 Siol te water. Het houten vaartuig voor Emiel Marteel meet 21,30 m. en kreeg een motor Deutz van 150 pk aan boord.

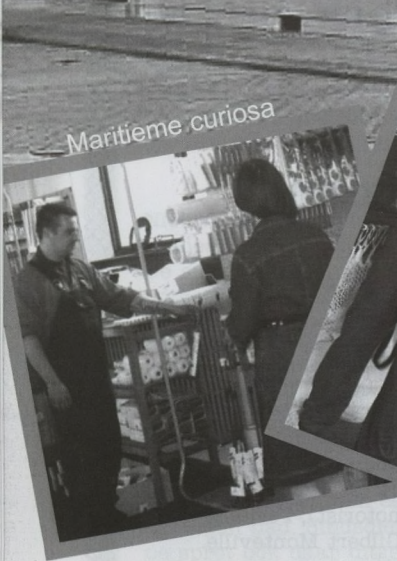
N.710 Zeemansblik in de vaart – Eveneens op 23 november 1957 werd de N.710 Zeemansblik te Nieuwpoort gedoopt. Het nieuwe schip van 20 m. voor de Nieuwpoortse reder Hendrik Pyson werd gebouwd bij Achiel Hillebrandt te Oostende. De motor aan boord is een Lister Blackstone van 120/160 pk. De bemanning bestond uit schipper André Vancaeynest, zijn broer Gilbert Vancaeynest (motorist), Marcel Calcoen en Marcel Llaferre.

DE WINKEL!

Vissersijbenodigdheden

Aanmaken van netten voor zeevisserij, kustvisserij, sportvisserij

BREVISCO bvba
H. Baelskaai 12, Oostende
Tel/fax :0032 (0)59 / 43 72 93



In samenwerking met *Edwin Lauwereins*

Scheeps- en algemene schilderwerken

Verhuur van hoge drukspuit 300, 500 en 700 bar

Privé : Havenstraat 3, 8400 Oostende

Tel : 0475 / 61 65 89



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. Deze keer bladeren we door 'De Visch', een boekje bedoeld als 'propaganda voor het vischverbruik'.

In welk jaar het boekje uitgegeven is wordt, naar het de gewoonte was in die dagen, nergens vermeld. Wel zien we op de eerste bladzijde een foto afgedrukt van Hendrik Baels (1878-1951, zie hierboven) als minister van Landbouw. Aangezien we weten dat Baels dat ambt voor het eerst vervulde in 1926 en voor het laatst in 1933 weten we tegelijk dat het werkje ergens tussen die twee jaren verspreid moet zijn, inmiddels ook alweer meer dan zeventig jaar geleden. Bovendien vernemen we uit de tekst dat de brochure verspreid wordt naar aanleiding van het VIIde voedingssalon. Gratis, want op de omslag wordt in hoofdletters vermeld: 'DIT BOEKJE MAG NIET VERKOCHT WORDEN.'

Uit de inleiding blijkt dat men in die tijd ook al van mening is dat het imago van de visserijsector te wensen overlaat, want het boekje dient '(...) om het Belgische volk aan het verstand te brengen, dat het een

Dat het verduelig is dat zei men destijds van papier

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

De Visch...

is veel voedzamer,
verteert gemakkelijker
en kost minder
dan... het Vleesch.

grote economische fout is de onuitputbare schatten welke de zee ons geeft niet uit te baten.'

Dat 'onuitputbare' dient met een stevige korrel zout genomen te worden, weten we inmiddels wel. Maar goed, het 'vischverbruik' diende wel degelijk gestimuleerd te worden en daarvoor moesten een aantal vooroordelen van de kaart geveegd. Wat de 'visch' betreft, zo leert ons het boekje, dachten vooringenomen huisvrouwen in die tijd o.a.: 'Zij is niet voedzaam en verteert te snel.'

Deze en soortgelijke tegenwerpingen worden in de brochure vakkundig ontkracht. Wie dacht dat bij de viseter 'na het eten van zeevisch spoedig daarna een hongergevoel intreedt' heeft het verkeerd voor. 'Wanneer men bij de zeevisch ook groenten, kampernoeljen, macaronie en dergelijke moest opdiene, zou men na de vischmaaltijden hetzelfde verzadigingsgevoel gewaar worden als bij het eten van vleesch.' Daarenboven is er het wetenschappelijke bewijs: 'de onlangs door de heer Prof. van de Velde, op verzoek van den Heer Minister Baels gedane proefnemingen en ontleding bewijzen dat de meeste vischsoorten niet alleen veel goedkoper zijn maar ook dikwijls voedzamer zijn dan vleesch. Deze proefnemingen stellen onomstootbaar vast, dat de zeevisch in rijkdom aan voedende bestanddeelen en in verteerbaar-

heid in alle opzichten aan de eischen van een volksvoedsel voldoet, en dus een belangrijke plaats in ons dagelijks menu moet innemen, al was het alleen maar om de nodige afwisseling, een eerste eisch van de geheele voedingstheorie, te

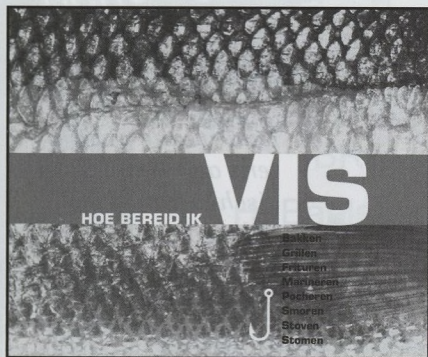
verkrijgen.'

Wie daarmee nog niet overtuigd is wordt ten slotte met een doorslaggevend argument uit de praktijk om de oren geslagen: 'Bezie overigens de stoere zeebonken, die zich om zo te zeggen, in hoofdzaak met visch voeden, en wier sterkte en lang leven spreekwoordelijk zijn, zijn ze geen treffend voorbeeld der uitstekende eigenschappen van den voeding met visch?' Inderdaad.

Maar de consument moet nog om andere redenen vis eten: 'België is een land waar duizenden inwoners zouden moeten kunnen leven van de vischvangst!!!' Wie vis eet steunt 'de zwakke krachten' van de visserijsector. 'Zodoende vermindert ge de werkeloosheid en de levensduurte' en als een dichter besluit Jan Van Hal de inleiding:

'Gij verlaagt uw belastingsbiljet,
Gij bezuinigt op uwe uitgaven,
en...
Gij bevordert uwe gezondheid,
want:
De Visch
Is een Goedkoop,
Gezond,
en Krachtig Voedsel!!!'

VLAM presenteert nieuw visboek Hoe bereid ik vis?



Het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing vzw (de Vlam) heeft al eerder en met succes (goedkope) visboeken uitgegeven. De promotiedienst lanceert nu een kookboek waarin alles staat over bakken, stoven, grillen, frituren, stoven, pocheren, marinieren en smoren van vis.

“Hoe bereid ik vis?” is echter niet het zoveelste kook- en kijkboek dat in de keukenkast belandt. Het is opgevat als een praktisch doeboek dat thuishoort op het aanrecht. En daar zijn voldoende redenen voor.

Onvermijdelijk start het boek met een overzicht en een toelichting over de vissoorten die courant te koop zijn. Even wordt ingezoomd op de gezondheidsaspecten van vis, gevolgd door enkele bewaartips. De hoofdmoot van het kookboek handelt over de bereidingsmogelijkheden en de talrijke methoden waarvan de ene methode al beter ingeburgerd is dan de andere.

De nadruk ligt dan ook op een eenvoudige en visuele voorstelling van de bereidingstechnieken en nog belangrijker is het overzicht van de beste bereidingswijzen per vissoort. Met de nodige illustraties wordt de man of vrouw aan het fornuis bij de bereiding begeleid. De werkwijzen werden uitgewerkt door de gastronom-hotel-schoolleraar en wijnkenner Guido Francque en topchef Peter Coucquyt van restaurant Withof in Brasschaat die ook voor bijpassende groenten- en dranktips instonden.

“Hoe bereid ik vis” is 144 blz dik en kost 10 euro, in voorverkoop enkel verkrijgbaar bij de visspecialzaak. De lijst van vishandelaars die het boek verdelen staat op www.visinfo.be.

Garnalen pellen in Marokko overbodig?

‘Een Nederlands bedrijf heeft een pelmachine ontwikkeld, waardoor de garnalen hier direct op de markt gebracht kunnen worden’, vertelde Eric van As van de versvishandel Jan van As uit Amsterdam onlangs bij de voorstelling van de European Fine Food Fair die in januari in Maastricht plaats grijpt.

Nederlandse garnalen worden nu in Marokko (Tanger, Larache) gepeld, maar dat zal niet lang meer duren, beweert de ondernemer, die er aan toevoegt dat de garnalen daardoor goedkoper zullen worden en er minder conserveermiddelen gebruikt zullen worden. Marktleider Heiploeg heeft onlangs vier pelmachine in proef geplaatst in Lauwersoog die bevredigend functioneren en waaraan ook al enkele verbeteringen werden aangebracht. Het Zoutkampse bedrijf zou veertien machines willen plaatsen die wekelijks 1,5 tot 2 ton garnalen pellen. Met dit pelmachinepark zou slechts twee procent van de Nederlandse garnaalaanvoer gepeld worden.

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

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

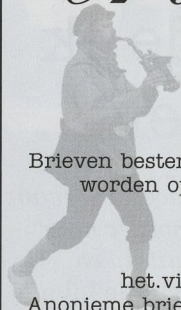
Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

e-mail : info@vismijnoostende.be

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

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.

Gelijk gij



In de vorige HVB-editie viel mij op pagina 2 de historische foto op van de O 131. Ik ben deze postkaart ooit op het wereldwijde web tegengekomen. Deze kaart heeft als datum 11-08-1902 meegekregen

Als ik de lijsten (bijlage aan de toenmalige Lloyd Anversois) van 31-12-1901 nazie is er in Oostende geen sloep O.131 bekend. Op 31-12-1903 is er echter wel een sloep die de nummer O.131 op zijn boeg geschilderd heeft. (lijst 31-12-1902 heb ik niet).

Deze sloep is de O.131 'Gelijk Gij', 30,07 ton en eigendom van de heer G. Cockuyt. Het vaartuig is tussen 01-01-1905 en 01-01-1908 uit de vloot geschrapt geweest, of vernummerd. De foto is dus mogelijks de O.131 Gelijk Gij, tenzij het een sloep was die al voor 31-12-1901 in de vaart was.

G. Provost, Wanzele

boekbesprekingen



frank neyts

De West-Indische Compagnie

Bij Walburg Pers verscheen onlangs "De geschiedenis van de WIC", geschreven door Henk den Heijer. De verovering van de zilvervloot door Piet Heyn is bij de meeste Nederlanders wel bekend. Maar veel verder gaat de kennis van de West-Indische Compagnie (WIC) meestal niet. Onterecht, zoals dit boek laat zien.

Vanaf de oprichting in 1621 bouwde de WIC voortvarend een imperium op, dat zich uitstreckte over Brazilië, de Caribische eilanden en delen van West-Afrika. Via een uitgebreid netwerk van forten en factorijen bedreef deze Compagnie intensieve goederen- en slavenhandel. De Nederlanders gingen oorlogen tegen de Spanjaarden en Portugezen niet uit de weg.

Historicus Henk den Heijer kijkt verder dan de wapenfeiten. Hij belicht uitvoerig de organisatie van de WIC in Nederland, evenals het beheer van de koloniën in Amerika en de handelsactiviteiten in Afrika. Uiteraard komen ook de tegenslagen aan bod, die uiteindelijk leidden tot de roemloze opheffing van de Compagnie in 1791.

"De geschiedenis van de WIC" (ISBN 978.90.5730.478.3) telt 208 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 19,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289.

Geschiedenis van een prachtschip

Bij Uitgeverij Walburg Pers verscheen het interessante boek "Ms Baloeran", geschreven door Nico Guns.

In maart 1930 kwam voor de Rotterdamsche Lloyd het prachtige passagiersschip 'Baloeran' in de vaart op Nederlands-Indië. Zij was ontworpen door de bouwmeesters van de 'De Schelde' in Vlissingen en gebouwd bij de Rotterdamse scheepswerf 'Fijenoord'.

Een jaar lang was de 'Baloeran' – met haar schitterende Art Déco-interieurs van architect H.P. Mutters – het vlaggenschip van de Rotterdamse rederij en het maritieme paradepaard van de

Nederlandse koopvaardij. Ook internationaal oogste zij alom bewondering. Tien jaar lang pendelde de 'Baloeran' met duizenden passagiers en talloze tonnen kostbare lading tussen Rotterdam en Indië over de vaste route door het Suezkanaal.

Nico Guns brengt in deze beknopte scheepsbiografie op boeiende wijze de bijzonder interessante geschiedenis van het dubbelschroefmotormailschip 'Baloeran' tot leven. De publicatie bevat tal van nog niet eerder gepubliceerde foto's van dit schitterende kroonjuweel van de Nederlandse koopvaardijhistorie.

"Baloeran" (ISBN 978.90.5730.474.3) telt 167 pagina's en werd als paperback uitgegeven. Het boek kost 19,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289.

Medisch handboek voor zeevaarders

Elk schip dat de zeeën bevaart, of dat nu een jacht is waarmee de idealist in vier jaar de wereld rondvaart of een hypermodern containerschip, een gigantisch cruisevaartuig of een gastanker, elk vaartuig blijft een wereld op zich waarvan de opvarenden ver van land op zichzelf aangewezen zijn. Hierdoor is basiskennis bij de opvarenden van essentieel belang. Naast een technische en nautische kennis, is de medische kennis cruciaal in geval van ziekte of ongeval ver van land. Alle officieren van moderne koopvaardij-schepen krijgen in hun opleiding een medische basiskennis mee.

Hoe meer mensen die de zee opgaan een medische (basis)kennis hebben hoe beter. Ook het Finse ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid en het ministerie van Tewerkstelling houden die thesis aan. Daarom hebben ze nu, via het 'Finnish Institute of Occupational Health' een boek uitgegeven onder de titel "Medical Handbook for Seafarers". Het werd samengesteld door Heikki Saarni en Leena Niemi.

Het bevat een reeks elementaire regels en een bespreking van veel voorkomende ziektes met – eenvoudig stap voor stap uitgelegd – de vereiste behandeling. Hierbij werd een selectie gemaakt van kwalen die vooral aan boord voorkomen.

"Medical Handbook for Seafarers" (ISBN 978.951.802.743.3) telt 213 pagina's en kost 39 euro. Bestellen kan bij het Finnish Institute of Occupational Health, FIOH Bookstore, Topeliuksenkatu 41 a A, FI-00250 Helsinki, Finland. Tel +358.30.474.2543, Fax +358.9.477.5071, www.ttl.fi/bookstore.

Geschiedenis van Nederland

Bij Walburg Pers verscheen "Geschiedenis van Nederland. De canon van ons vaderlands verleden", geschreven door Gerben Graddesz Hellinga.

De eerste canon van de Nederlandse vaderlandse geschiedenis is een feit. Deze canon vormt het fundament van de culturele bagage die elke Nederlander als vanzelfsprekend zou moeten hebben. Aan de hand van vijftig hoogtepunten passeren in dit boek twintig eeuwen Lage Landen de revue. Samen vormen zij de basis van het nieuwe geschiedenisonderwijs, lange tijd een onderbelicht onderdeel van het lespakket in Nederland. Elk van deze thema's biedt aanknopingspunten voor boeiende verhalen die de belangstelling bij scholieren voor geschiedenis kunnen aanwakkeren. Deze 'vensters' vormen de rode draad van de geschiedenis van Nederland. Wie meer wil weten over de afzonderlijke onderwerpen, maar tegelijkertijd een indruk wil krijgen van de plaats die ze in het grote geheel innemen, vindt in dit boek wat hij zoekt.

"De geschiedenis van Nederland" (ISBN 978.90.5730.488.0) telt 191 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 19,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289.

Handelsvoorstel

De Franse firma Gelcorama zoekt diepgevroren vis, meer in het bijzonder tong. Contacteer hiervoor Gelcorama, Mr. Henri Coen, Gerant, 67 avenue de la Bornala, bat 2 te 06200 Nice in Frankrijk. Fax: +00 33 93 96 96 04, tel.: +00 33 4 93 86 86 84 of mail naar gelcorama@wanadoo.fr.



Het
eerst-
volgende
HVB
in uw
brieven-
bus
op
vrijdag
7
december

Fernand Gevaert 20 jaar visser tegen wil en dank

'Als lavertje verdiende ik meer dan mijn vader'

FERNAND GEVAERT (75) beschrijft in een pas verschenen boek zijn kindertijd als oudste van een armoedig gezin. Omdat moeder het wilde werd hij als 14-jarige naar de visserij gestuurd. Twintig jaar hield hij het vol als matroos, motorist en schipper ter kustvisserij, tot zijn gezondheid het niet meer toeliet.

Het grote gezin Gevaert woonde, toen de oorlog uitbrak, in de Onderwijsstraat 5 te Heist. Na de oorlog verhuisde de familie naar Zeebrugge. Eind 1946, toen het gezin reeds elf kinderen telde (het zouden er veertien worden), moest de 14-jarige Fernand aanmonsteren op een vissersvaartuig om wat geld te verdienen om al die mondjes te voeden. Hij werd scheepsjongen op de houten Z.432 Constant-Leopold (18 m., 100 pk) van Den Raren Leon Vandierendonck. "Daags voor kerstavond ging ik aan boord. Acht dagen duurde de reis en ik was verschrikkelijk zeeziek. Toch moest ik blijven varen van mijn moeder. In acht dagen had ik als lavertje meer verdiend dan mijn vader in twee weken als electricien bij Ebes", vertelt de auteur bij de voorstelling van zijn boek in het Heistse streekmuseum Sinfala.

Na die slechte ervaring probeerde Fernandje het als garnaalvisser op de Z.410 Zeezwaluw van Jules Serie. "Mijn eerste dag aan boord verliep gunstig. De zee was kalm en de vangst viel goed mee. In de namiddag toog ik apetrots, met een volle zak vis op mijn rug naar huis. Aan de voorkant bengelde een enorme rog die met zijn staart over de grond sleepte", schrijft Fernand die dacht verlost te zijn van de vervelende zeeziekte. De volgende dag stond er echter een behoorlijk woelige zee en werd hij weer hondsziek. "Uiteindelijk viel ook de verdienste niet mee. Ik was dan ook het liefst met varen

gestopt en bakker geworden, maar ik moest van mijn moeder naar een ander vaartuig uitkijken." De volgende jaren monsterde hij aan op verschillende vaartuigen en twee jaar lang zat hij op een grote visvanger die telkens twee weken weg was. Hoe het hem verging beschrijft hij met vlotte pen in het boek, dat overigens heel wat anekdotes van tijdens en na de oorlog aanhaalt.

In 1953 leert hij op de Zeewijding in Heist zijn toekomstige echtgenote kennen. Ze woont in Bassevelde, 50 km van Zeebrugge. Als hij thuis was fietst hij er heen. Een jaar later zijn ze getrouwd.

Eigen schip

Eenmaal schipper kocht hij zijn eigen vaartuig, de gewezen Z.802 Johanna-Liliane. "Het was een mooie boot. Beter gezegd: hij was mooi geschilderd. Spoedig bleek dat het een miskoop was. Alle gebreken zaten verstopt onder een laag verf. Na een jaar werken was er nog geen frank schuld afbetaald", vertelt Fernand Gevaert. Toen het vaartuig uiteindelijk afgekeurd werd kon hij de Z.479 Carlo II van Frans Paye kopen, die hij omdoopte tot Jacky-Ronny, de namen van zijn kinderen, waarmee de bemanning opnieuw haar boterham verdiende.

"In de zomer van 1964 kreeg ik de eerste symptomen van gezondheidsproblemen. Een jaar later ben ik na enkele maagbloedingen en op dokteradvies gestopt met de visserij. Engelse vissers hebben mijn vaartuig gekocht. Maar omdat er een tekort aan schippers was werd ik regelmatig aangesproken. Veertien dagen na mijn afscheid stond ik weer aan het roer van een vaartuig dat de spanvisserij bedreef. Het was duidelijk dat ik niet van de visserij zou afgeraken zolang ik in Zeebrugge bleef wonen. Daarom kwam ik met vrouw en kinderen



Auteur Fernand Gevaert tussen de afbeeldingen van Heistse Klakkertjes-voortrekkers Lea Boereboom en Maria Storm in het Heistse Sincfalamuseum. (foto gw)

overeen om ons huis te verkopen en een nieuw te bouwen in Bassevelde. Ik ging in 1967 aan de slag als fabrieksarbeider bij staalproducent Sidmar in Gent. Daar heb ik de vrijheid van de vissers ten volle beseft. In een groot bedrijf ben je een nummer en daar had ik het lastig mee”, bekend de gepensioneerde visser.

Exodus

De auteur beschrijft ook de exodus van de Heistse bevolking in de laatste oorlogsjaren naar Knokke, weliswaar gezien door de ogen van het kind dat hij toen was. Uitgever Luc Vanhaecke heeft over hetzelfde onderwerp een origineel manuscript over die gebeurtenissen aan Oostkust aan het boek toegevoegd. Het gaat over de inhoud van een schriftje dat een kloosterzuster van Ten Bunderen bijhield. Daarin beschrijft zij van dag tot dag de gebeurtenissen in Heist vanaf de Duitse inval tot de bevrijding, maar dan gezien door de ogen van een volwassene.(gw)

“Mijn jeugd en vissersleven (1937-1967) door Fernand Gevaert, uitgeven door Uitgeverij Luc Vanhaecke uit Brugge, is 168 blz dik en kost 17,75 euro in de boekhandel.

PURUS

Door Vlaamse vissers gevangen!

Vlaamse Grije Garnaal

Een produkt van de Vlaamse Visserij Vereniging cvba
 website : www.vlaamsegarnaal.be
 contact: peter.purus@telenet.be

Member of Maintenance Partners N.V.

ETAMO MAINTENANCE PARTNERS

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

Etamo
Uw Turbo - topper

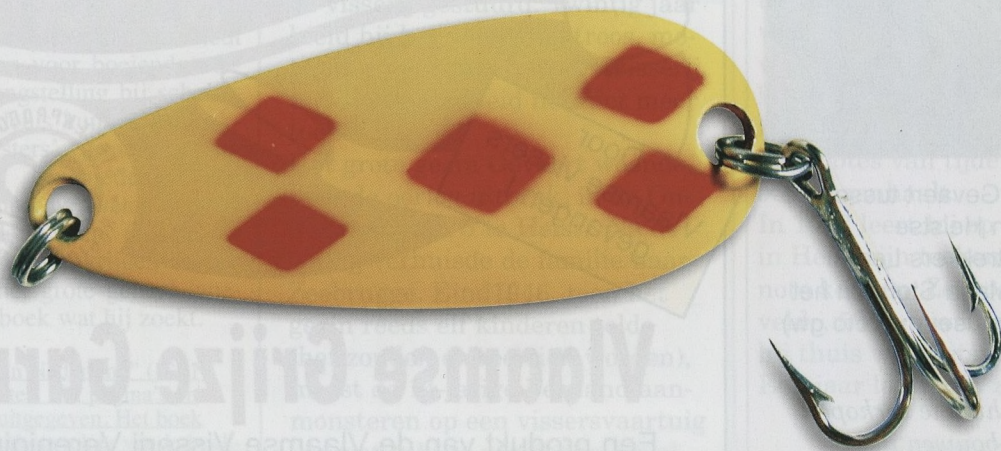
- * 100% service voor het onderhoud, reinigen en herstellen van turbochargers
- * Alle merken: ABB, Man, Garrett, Napier, KBB, KKK, Holset, ...
- * Levering van wisselstukken

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

Speciale tarieven voor de visserijsector

Contacteer ons snel voor een vrijblijvende offerte!
Etamo nv - T.a.v. Paul Hagens
Vitshoekstraat 6
B-2070 Zwijndrecht
 Tel. +32 3 541 71 40
 Fax +32 3 542 30 35
 GSM +32 495 58 10 67
marineservice@maintenancepartners.com

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