

VISSECTOR
3000
JOBS!!!

32
pagina's
over

De moeder van alle visserijcrisis

Sector in actie: de reportage
100 vissers weg tussen 2004 en 2007
1993-2003: tien jaar tijdverlies



Foto's die tekenend zijn voor de huidige toestand van de Vlaamse visserij. De oude visserijschool van Heist staat er verlaten bij. In de rommel voor de deur vond de fotograaf het ondergeregende filmarchief van de school. (Foto's © Jo Klauwaert.)



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 75 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
75

HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine
van de zee**

MEDEWERKERS: Robert Coelus,
Walter Debrock (†), Juul De Vocht,
Philippe Godfroid, L.A. Ingelbrecht,
Frank Neyts, Jef Klausning (†), Willem
Lanszweert, 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.vissersrijblad@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
52,00 euro op nummer 64.14.29.592
t.n.v. vzw Liefkemores [Fortis Bank
Nederland, Lange Wolstraat 10-12
te 4524 CA Sluis (NL)]
Vermelding: abo HVB.

**HVB is 75
jaar jong**

De ultieme visserijcrisis?

'Geen toekomst meer voor de visserij'

"We zijn arm", zei een reder me nu die me vroeger ooit in een openhartige bui toevertrouwde dat hij dankzij de visserij een zeer welstellend man was geworden. Maar in zekere zin heeft hij gelijk. De waarde van een bedrijf ligt niet in de prestaties uit het verleden, maar in wat het in de toekomst kan betekenen. Zelf is hij niet meer van de jongsten en zijn zoon is enige tijd geleden in een andere job gestapt. Wat er op wijst dat de crisis ook leidt tot verlies van goede bemanningsleden.

De Vlaamse reders ter zeevisserij zitten met grote vragen over de toekomst van hun bedrijf. Meer zelfs, bij steeds meer reders zijn de twijfels zo groot dat ze ongeduldig naar een uitweg zoeken. Voorlopig laten een aantal onder hen hun schip aan de kant liggen omdat de kosten voor een schip op zee hoger liggen dan de opbrengst. Dat is slechts een oplossing op korte termijn. Sommigen zien een gedeeltelijke oplossing in een nieuwe sloopronde die een aantal rederijen een uitstapmogelijkheid zou bieden. Cynici zeggen dat bedrijven laten failliet gaan ook een sanering is, maar dan een die de overheid niets kost.

Om aandacht te vragen voor de problematiek werd in Zeebrugge en Oostende actie gevoerd. In Frankrijk waren boze vissers al eerder uit hun sloffen geschooten. Uit protest tegen de hoge brandstofprijzen hebben ze verschillende havens en brandstoffendepots geblokkeerd. De sector betoogt dat de visserij niet leefbaar is als de overheid geen maatregelen neemt om de brandstofkosten te drukken.

Sensibilisering

De Raad van Bestuur van de Rederscentrale (RC) besliste dinsdag 20 mei

dat er niet langer kon gewacht worden om de publieke opinie te sensibiliseren voor de problematiek in de visserij.

"De enorme verhoging van de kosten om met een vissersschip zee te kiezen en de vangst aan wal te zetten, wordt totaal niet gecompenseerd door de prijs die geboden wordt bij de verkoop op de veilingen. Daarenboven kampt de sector met tal van andere beperkingen, waardoor het onmogelijk wordt om nog enige toekomst te zien in de visserij", luidde het in het persbericht van de werkgeversorganisatie waarbij 85 van de ongeveer honderd vaartuigen aangesloten zijn.

De RC deed dan ook een oproep aan alle Belgische reders en vissers om de volgende vrijdag hun ongenoegen te uiten tijdens een protestactie aan de steiger in de achterhaven te Zeebrugge. Om de manifestatie aantrekkelijk te maken voor het publiek en de media kondigde de RC een gratis bedeling van 1.000 kg verse vis aan, waarmee tevens benadrukt werd dat de aanvoerdere hun kwaliteitsproducten op dit ogenblik aan onaanvaardbaar lage prijzen moeten verkopen. Ook de vakbonden sloten zich aan bij de actie omdat de tewerkstelling in de sector bedreigd wordt. "Verschillende rederijen staan op de rand van een faillissement. De vissers die op deze vaartuigen tewerkgesteld zijn zijn ten einde raad. Hun toekomst in de sector is niet meer verzekerd", luidt het in een gezamenlijke mededeling van ACV Transcom, ABVV-BTB en de Liberale vakbond ACLVB.

Een dag na de RC verspreidde het kabinet van de Oostendse schepen voor visserij en het Oostendse vismijnbedrijf eveneens een uitnodiging gericht aan iedereen die begaan is met de visserij

B.V.B.A. S & S

Jofra Shipping & Trading

Postbus 51

B - 9060 Zelzate

Tel: +32 (0)9 361 00 04

Fax: +32 (0)9 360 60 04

GSM: +32 (0)477 952 450

E-mail: jofra.jan@gmail.com

Uw adres voor:

Aan- en verkoop van alle visserijschepen

Alle toeleveringen / reparaties

Inbouw van alle merken motoren en koppelingen

voor een protestmanifestatie op de Hendrik Baelskaai.

Enkele honderden mensen kwamen op de actie van de vissers af. "Met deze gratis vis willen we vooral ons probleem kenbaar maken. Bij elke kilo vis die we weggeven, zit een pamflet met onze boodschap", verduidelijkte RC-directeur Emiel Brouckaert.

"De brandstofprijzen liggen historisch hoog en de visprijzen blijven laag. Het kan zo niet verder", zei Brouckaert. *"De kostprijs van een schip op zee is hoger dan de opbrengst. De meeste reders zitten in het rood. De vis werd betaald door de RC. We zien de bedeling vooral als een promotiestunt. De mensen kunnen straks nog eens proeven wat echte verse vis is, in tegenstelling tot wat in de winkels allemaal als vers wordt verkocht. Vaak gaat het om ingevroren gekweekte vissen",* aldus nog de directeur van de RC.

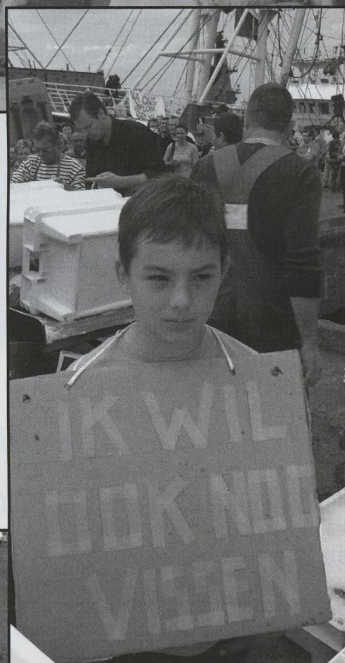
Wat brengt de Golf?

In Oostende was de opkomst beperkt tot een paar honderd reders, vissers en familieleden. De televisiecamera's bleven weg. De actie in Oostende zou de steun krijgen van Franse vissers, maar uiteindelijk lag er slechts één Franse catamaran in het Visserijdok. Er was wel veel zwarte rook van verbrande autobanden, knallende vuurpijlen en oorverdovend getoeter van de scheepshoorns. Het verkeer werd omgeleid langs de H. Baelskaai waar de automobilisten een pamflet werd toegestoken.

"De hoge brandstofprijs en de lage veilingprijs zijn inderdaad in eerste instantie een probleem voor de reders. Maar als zij aan de kade blijven, verliezen ook wij ons inkomen en moeten naar een andere job uitkijken", getuigden enkele vissers.

De problematiek is er niet alleen in België. Ook de visserijcollega's van de buurlanden zijn op dit ogenblik bezig om op verschillende manieren duidelijk te maken dat het zo niet verder kan. De vissers plannen verdere acties als de overheid niet ingrijpt. De RC wijst er op dat ook de distributiesector hierin zijn verantwoordelijkheid moet nemen.

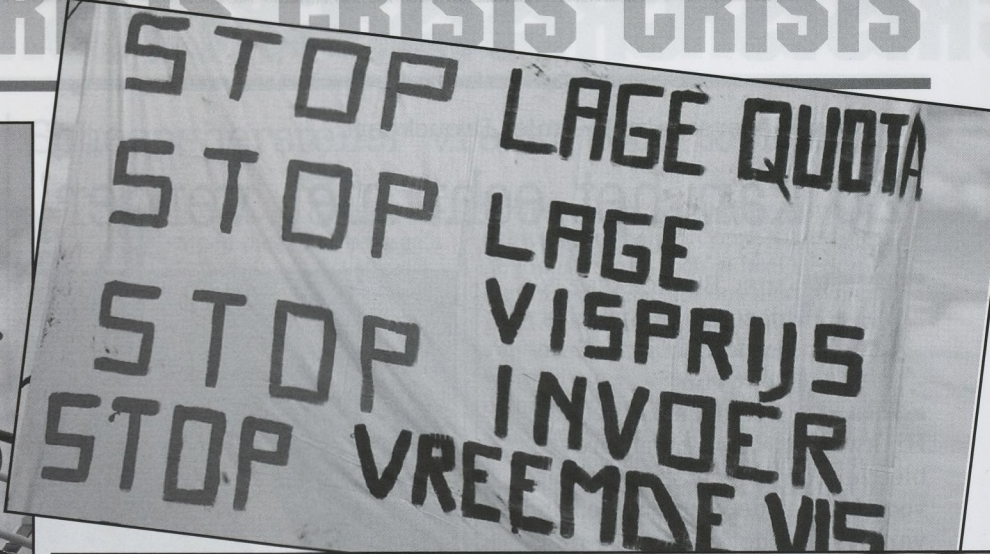
Veel vaartuigen blijven voorlopig aan de kaai liggen omdat de rode cijfers te hoog oplopen en dat heeft ook gevolgen voor de activiteiten en omzet van de vismijnen. De vismijndirecties kijken nu uit wat de aanvoer uit de Golf van Biscaje zal brengen. De campagne start op zondag 8 juni start. Achttien grote boomkorvaartuigen beschikken over speciale visvergunningen om in het gebied op tong te vissen. Sommige reders aarzelen om daar gebruik van te maken omwille van de brandstof die ze moeten verstoken om de verre visgrond te bereiken. (gw)



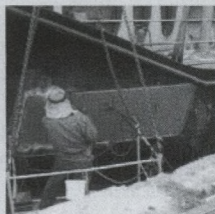
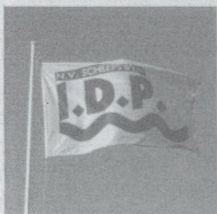
Niet alleen visliefhebbers (foto onder) zakten massaal naar Zeebrugge af om een gratis visje te krijgen. Ook leerlingen van het Maritiem Instituut Mercator uit Oostende namen aan de actie in Zeebrugge deel.

(Foto's rechterblz): de spandoeken logen er niet om.

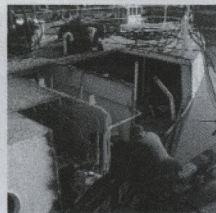
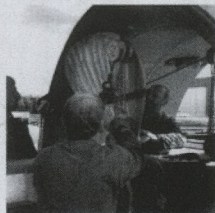
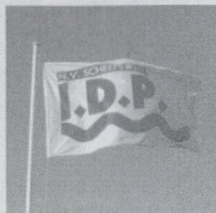




Nieuwbouw
Alle herstellingen,
ombouw en onderhoud



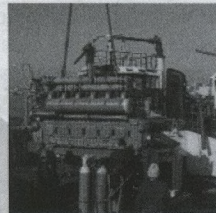
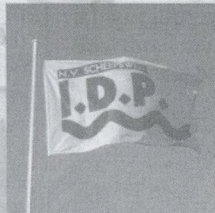
Visserij schepen - Werkschepen
Dienstvaartuigen - Pontons
Motorenrevisies - Mechaniek - Uitlijning
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS



Scheepslift 1000 ton (45 x 13,5 x 5,2 m)

Draaiwerk tot 6,30 m TC

Kraanverhuur



Scheepswerf I.d.P. N.V.

Vismijnlaan 5 - 8400 Oostende - Tel. 059-32 18 64 - Fax 059-32 08 13
Tel. na bureeluren: 0477-777 664 - E-mail: info@idp-shipyard.be - Website www.idp-shipyard.be



Directeur Rederscentrale Emiel Brouckaert:

'Zo kan het echt niet verder'

EMIEL BROUCKAERT IS deze maand precies anderhalf jaar directeur van de Rederscentrale (RC). Hij kwam meteen in een probleemsector terecht en kon niet voorzien dat de vernieuwde raad van bestuur het ergste nog niet meegemaakt had. De 44-jarige directeur beseft intussen dat er wat moet gebeuren om de sector leefbaar te houden. "Anders is er geen toekomst meer voor onze visserij", liet hij zicht al ontvallen. De actie die de RC opzette was bedoeld om de aandacht te vestigen op de crisissituatie waarin de visserij verkeert.

"We zoeken inderdaad steun voor de problematische situatie waarin de rederijen door de irreële brandstofprijzen terecht zijn gekomen. Uiteraard is onze grootste zorg het behoud van leefbare ondernemingen. Als dat niet lukt is er straks geen visserij meer. Niet omdat er geen vis meer in de zeeën zit, zoals de media vaak breed uitsmeren, maar omdat er geen eerlijke prijs meer staat tegenover de kosten om een kwaliteitsproduct op de markt te brengen", zegt Emiel Brouckaert.

Protestactie

"Naar buiten toe is nauwelijks bekend dat de RC al meer dan een jaar onderhandelingen voert met de Vlaamse, Federale en Europese instanties om de crisis te verzachten. Er wordt wel naar ons geluisterd, maar concreet heeft het overleg nog niets opgeleverd. Het is overduidelijk dat compensatie voor de oplopende brandstofkosten zeer moeilijk liggen bij Europa", zegt de directeur van de RC.

De werkgeversorganisatie gaat de komende weken door in de overtuiging dat er mogelijkheden bestaan om de Vlaamse visserij te ondersteunen.

"Minister-president Kris Peeters is zich ten volle bewust van de ernst van de situatie en aanvaardt de stelling dat er grote moeilijkheden zijn", schreef de directeur onlangs in het informatieblad van de RC nadat een delegatie op het kabinet ontvangen was.

"Toch hebben we de voorbije maanden niet stil gezeten. Er zijn al tal van brandstofbesparende initiatieven genomen, waarvan de invoering van de econometer er slechts één is. Wij vragen ook begrip van Europa waar ze niet willen inzien dat de vissers vaststellingen



Emiel Brouckaert

doen op zee die niet in overeenstemming zijn met de toekenning van bepaalde quota", zegt Brouckaert, die hiermee verwijst naar de drastische beperkingen voor kabeljauw, terwijl de rondvis volgens anderen in sommige visgebieden bij wijze van spreken zo in het net zwemt.

De Raad van Bestuur van de RC vond dat er niet langer kan gewacht worden om aan de problematiek in de visserij meer ruchtbaarheid te geven. Aan alle Belgische reders en vissers werd gevraagd met spandoeken en zwarte vlaggen hun ongenoegen te uiten.

"Onze grootste zorg is het opkrikken van de rentabiliteit. Dat is nodig als we nog enige toekomst willen zien in de visserij. De protestactie is daarbij een drukkingsmiddel om onze problemen in de actualiteit te krijgen. De publieke opinie moet weten wat binnen de visserijsector al gedaan werd om het brandstofverbruik te verminderen en duurzaam vissen te bevorderen", aldus directeur Brouckaert.

Wat de veilingen betreft heeft de RC uit een steekproef geleerd dat in de eerste maanden van het jaar de opbrengst van de eerste verkopen gemiddeld 19 procent lager lag dan in 2007. De brandstofprijs daarentegen stond op dat moment 48 procent hoger dan vorig jaar.

"We weten natuurlijk dat de verkoop gebonden is aan de prijszetting op de veiling waarbij geen rekening wordt gehouden met de productiekosten. Misschien moeten we zoeken naar andere middelen om een eerlijke prijs te bekomen. Op dat principe moeten we blijven hameren. De Belgische vishandelaars hebben begrip voor onze situatie weten we uit onze contacten. Met de Nederlandse kopers konden we nog niet rond de tafel zitten." (gw)

Vishandel niet uitlatingen R



Romeo Rau

IN HAAR VERWEER tegen de kwakkelende visprijzen wees de Rederscentrale ook met een beschuldigende vinger in de richting van de vishandel. Zo zou de handel de neergaande prijzen in de vismijn niet volgen in de winkel. Het voorbeeld dat daarbij aangehaald werd verward appels met citroenen. De prijs van pladijs categorie 4 die in de vismijn betaald wordt (1,60 à 1,70 euro) kan niet vergeleken worden met de winkelprijs van pladijs (6,50), gewoon omdat het NIET die categorie 4 betreft. In de winkel gaat het over de categorie pladijs waarvan er één en twee in een kilo zijn; soort die dus ook hogere prijzen haalt in de vismijn. De pladijs 4 komt hier NIET in de winkel terecht, maar gaat naar de visverwerking in Nederland. De RC verspreidt dus onjuiste informatie en doet daarmee haar zaak geen goed.', aldus Romeo Rau die besloot in de pen te kruipen en ons onderstaand stuk toestuurde.

Deze reactie komt er n.a.v. de vele gevoelens van ongenoegen binnen de vishandel; collega's hebben mij gevraagd gepast te reageren op de verwijten aan ons adres de afgelopen dagen. Wij wensen uitdrukkelijk te benadrukken dat de handel er zich terdege van bewust is dat de visserij het op vandaag (heel) moeilijk heeft. Wij zijn zeker bereid mee te werken aan een oplossing waar dit kan. De handel is ervan overtuigd dat enkel de volledige sector enige kans op slagen heeft als ze de handen in elkaar slaat. Reacties zoals o.a. geventileerd door o.m. de directie van de RC horen in zo'n scenario niet thuis. De RC heeft zich schuldig gemaakt aan het uiten van desinformatie, stemmingmakerij en misleiding van het grote publiek. Dit getuigt

akkoord met derscentrale

dat ze de situatie van de handel en de consument niet correct kan inschatten. De viskleinhandel in 't bijzonder voelt zich gevisieerd door de uitlatingen in de pers; uitlatingen die ze ervaart als onjuist, lasterlijk en ongenueanceerd; om nog maar te zwijgen van de negatieve impact op de verkoop die dergelijke berichtgeving met zich meebrengt.

Het kan toch niemand ontgaan dat de economische realiteit voor de modale consument vandaag niet rooskleurig is; steeds duurder energie, stijgende voedselprijzen, een inflatie die tot nadenken stemt... Dat alles heeft zeer zeker impact op het (teruglopend) aankoopgedrag en bijgevolg op de prijsvorming.

De handel is het eveneens meer dan beu dat derden zich geropen voelen (zonder kennis van zaken) de 'rekening' te maken, alsof de vishandel geen kostenstructuur van enige betekenis zou hebben en men naar believen kan poenscheppen. Het tegendeel is waar. Bekijk maar eens hoeveel vishandels (klein- en groothandels) de afgelopen jaren zijn verdwenen. Veel kleinhandelaars moeten noodgedwongen hun assortiment afstemmen op traiteurtaken omdat de klant gewoonweg afhaakt of er tegenop ziet zelf vis te bereiden.

De handel is zeer zeker op zoek naar oplossingen i.v.m. de problematiek die zich vandaag stelt. Bereidwilligheid tot medewerking en overleg is er zeker (nog steeds!); dit vereist uiteraard wederzijds respect tussen alle partijen binnen de sector.

In opdracht van de algemene vishandel,

Romeo Rau

Jens nv & Jens Zeevisgroothandel
Promovis Nieuwpoort v.z.w.

Scheepshersteller vreest voor toekomst

MET EEN BANG hart zien wij samen met onze collega's toeleverings- & herstellbedrijven de toekomst van de sector tegemoet.

Want niet alleen de vissers zijn het slachtoffer van de huidige impasse, ook de mensen die van de sector leven dreigen ten onder te gaan aan deze situatie en faillissementen van rederijen zullen zorgen voor een sneeuwbal effect bij de toeleverings- & herstellingsbedrijven. Vorige week gingen de reders en vissers zelf tot actie over zowel in de Zeebrugse als in de Oostendse haven. In vergelijking met het buitenland ging het hier om weliswaar makke acties, doch niettemin kregen deze in de pers de nodige aandacht. Op radio en tv kregen wij te horen en te zien omtrent deze acties en ook in de geschreven pers mochten wij het relaas lezen.

In dezelfde kranten lezen wij ook dat de 'ASKOY II' – het gewezen zeiljacht van Jacques Brel zondag de haven van Oostende is binnengebracht en dat enkel en alleen voor de restauratie een bedrag van € 750.000 wordt uitgetrokken – één en ander in het kader van het Belgische Maritieme Erfgoed.

Eerlijk gezegd laat dit bij ons en wellicht

bij vele vissers een wrange nasmaak achter. Want behoort onze visserij (die de jongste jaren toch al heel sterk uitgedund is) ook niet tot ons maritiem erfgoed? Familietradities waar het beroep van vader op zoon reeds generaties lang wordt doorgegeven, moeten nu noodgedwongen worden beëindigd en moderne schepen worden nutteloos aan de kant gelegd of gesloopt. Enkelingen konden hun schip verkopen voor bedragen die veel lager liggen dan de bovengenoemde restauratiekosten.

Het wordt hoog tijd dat de heren ministers en andere bevoegde instanties beseffen dat een haven niet alleen draait rond haventrafiek en containeropslagplaatsen, maar dat aan onze kleine Belgische kust o.a. ook de visserij een plaatsje moet krijgen. Als niet dringend wordt ingegrepen dat valt in de komende maanden voor een groot deel van de visserij het doek over niet alleen een bedrijfssector maar ook een stuk maritiem erfgoed. Misschien kan een volgende generatie Ministers dan binnen een tiental jaar voor honderdduizenden euro's subsidies uitschrijven in het kader van maritiem erfgoed om een vissersschip te laten restaureren door één of andere v.z.w.

Renaud Dedrie, scheepshersteller



VLOOT

REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvlood.be

Nieuwpoortenaars namen anderhalf jaar geleden Z.279 Ramblers over

'We slapen er niet meer van'



De Nieuwpoortenaars reders van de Z.279: Joachim Moeyaert, Bernd Baert en echtgenotes Natacha Baert en Lindsey Witrock.

TOEN BEGIN VORIG jaar bekend geraakte dat twee Nieuwpoortse koppels de 'oude' Z.279 Ramblers (bouwjaar 1969) hadden gekocht was de verwachting dat het vaartuig Nieuwpoort als thuishaven zou kiezen. Dat is niet gebeurd. Met een lengte van 33 meter en een gewicht van 143 bruto-ton is het vaartuig en de vangst een maatje te groot voor de kleine vissershaven. Joachim Moeyaert en Bernd Baert kozen voor Oostende als regelmatige aanlandingsplaats. Het vaartuig was trouwens tot 1992 in Oostendse handen van Georges Lepeire (vader van Willy Lepeire van de O.154 Wilmar) en voer als O.279 Ramblers. Het werd nadien verkocht aan reder François Bonny uit Knokke-Heist die de zijtreiler ingrijpend liet verbouwen en een tweede keer verlengen.

"In Nieuwpoort ging onze aankoop gepaard met de nodige commentaar", zegt Natacha Baert, echtgenote van schipper Joachim Moeyaert. "Toch zijn we doorgeslagen met de oprichting van de rederij BVABA Antwannie."

De Nieuwpoortenaars Joachim Moeyaert, Natacha Baert, motorist Bernd Baert en Lindsey Witrock bundelden hun middelen om anderhalf jaar geleden het boomkorvaartuig Z.279 Ramblers aan te kopen. "We hebben het vaartuig met een gunstig brandstofverbruik tegen een goede prijs kunnen overnemen van François Bonny en wilden hiermee een droom waarmaken. Niettegenstaande we allemaal

Nieuwpoortenaars zijn zouden hebben we onze vis vooral aangevoerd in Oostende en dat zal ook zo blijven", zegt Natacha Baert.

Aan de kant

Intussen werden de vennoten niet van tegenslag gespaard. Het enthousiasme van de twee koppels was nog groot toen het vaartuig vorig jaar tijdens het Visserijweekend in Nieuwpoort plechtig ingezegend werd. Na enkele rake klappen is het optimisme voor de toekomst totaal weg.

"Door een tegenslag met de hydrauliek van de vislier hebben we zes maanden aan de kant gelegen. Op zich waren die kosten en bijhorend omzetverlies al een zure appel om door te bijten. Intussen is de brandstofprijs enorm gestegen. Voor de reparatie kostte een tankbeurt 10.000 euro. Nu moeten we voor dezelfde hoeveelheid al het dubbele betalen. Om onze mazout en de aflossingen te betalen zijn onze mannen wel verplicht in zee te gaan. Iedereen weet dat de banken niet gemakkelijk uitstel van betaling geven", vertelt de handelaarster en uitbaatster van een drogisterij op de Kaai in Nieuwpoort.

"We zien onze droom niet graag uiteenspatten, zeker als we daar zelf geen schuld aan hebben. Voor starters zoals wij is het een moeilijke tijd. We slapen er niet meer van. Met Mario Germonpré en Willy De Grootte hebben we ook twee bemanningsleden die aan boord hun boterham verdienen. Straks moeten Lindsey en ik nog zelf meevaren

omdat we hun gewaarborgd loon niet meer kunnen betalen. Toch vind ik dat we niet mogen opgeven. Blijven op de tanden bijten en hopen dat we op enige inschikkelijkheid van de bank mogen rekenen", redeneert Natacha.

"De omstandigheden zijn zo veranderd dat we niet meer goed weten wat we moeten doen. Nog in zee gaan of aan de kant blijven liggen? We hebben voor het eerste gekozen", zegt Natacha tijdens het lossen van de vis in Oostende. Het was toch een beetje bang afwachten wat de verkoop zou opleveren. Uiteindelijk is het meegevallen. Er waren maar twee vaartuigen aan de markt waardoor we voor een reis van vijf dagen een besomming van 21.000 euro boekten. We zijn tevreden met het resultaat, behalve over de tongprijzen die wat beter mochten zijn", luidt de commentaar. Drie dagen later is de Z.279 opnieuw ter visserij vertrokken. (gw)

Nieuw schip slechts één maal volgetankt

In de periode 1999-2001 werd onze zeevisserijvloot versterkt met een tiental grote boomkorteilers van 36 tot 38 meter. Prachtige schepen met sterke motoren en grote bunkercapaciteit. Het zijn de Z.18 Soetkin, Z.60 Blue Angel, Z.296 Mooie Meid, B.462 Vidar, Z.483 Jasmine, Z.510 Dennis, Z.518 Drakkar, Z.526 Vaya con Dios en Z.576 Mare Nostrum.

De eigenaar van een van deze vaartuigen met een brandstoftank voor de opslag van 140.000 liter gasoil vertelde dat de stookolie voor de visserij bij de in bedrijfsstelling 0,28 euro per liter kostte. De brandstoftank vol steken kon toen voor 40.000 euro. Nog drie jaar lang bleef de gemiddelde maandelijkse prijs beneden de 0,30 euro. Vanaf dan is de brandstof quasi ononderbroken duurder geworden. Het volledig vullen van deze tanks zou aan de huidige prijs 98.000 euro kosten. In al die jaren heeft de reder de tanks slechts één maal volledig laten vollopen. Aan de huidige prijzen is dat uitgesloten, wist hij te vertellen.

Hoger? Lager?

De evolutie van de olieprijs

Maandag 5 mei ging de prijs voor een vat ruwe olie voor het eerste door de grens van 120 dollar. Enkele dagen later zat de markt op 135 dollar.

Nochtans was het in 2005 gewaagd om met een olieprijs van 100 dollar uit te pakken. Nu wordt zonder schroom een prijs van 200 dollar genoemd. Een Belgische beursexpert haalde zelfs de frontpagina van een populaire krant met de voorspelling dat een vat olie over tien jaar misschien wel 300 euro zal kosten. (*)

Het olie-aanbod is de laatste maanden nauwelijks verminderd en toch steeg de prijs in minder dan twee maanden met 35 procent. Zo'n situatie creëert wel het gevoel dat de olie straks onbetaalbaar wordt. Bedrijven en gezinnen besparen waar het kan op brandstof. En dat leidt wereldwijd tot een lager oliegebruik, behalve in landen met een groeiende

economie. Dat was vorig jaar reeds zo en het ziet er naar uit we met zijn allen milieubewuster worden en ook dit jaar minder olieproducten zullen verbruiken. Alleen komt daar geen prijsdaling uit voort omdat er heel wat speculatie in de markt zit en de olieproducerende landen in laaggeprijsde dollars vergoed worden en dus meer dollars voor hun zwarte goud eisen.

Ook de groeivertraging die in de USA is ingetreden zou het oliegebruik moeten temperen. Bill Emmont, voormalig hoofdredacteur van het gezaghebbende weekblad The Economist (oplage 1,3 miljoen exemplaren) ziet het ook zo gebeuren. *"De groeivertraging is goed nieuws. De vraag naar olie en andere grondstoffen zal snel dalen, waardoor de voorspellingen van de dure olie van 200 dollar niet bewaarheid zullen worden."*

Maar de Amerikaanse miljardair Steve Forbes voorspelde in ... 2005 toen de prijs per vat rond de 70 dollar schommelde: *'Olie kost over een jaar nog maar de helft'*. Hij vond de hoge olie-

prijs toen één reusachtige zeepbel, gevoed door speculatie. *"Ik weet niet wat die zeepbel zal doorprikken, maar doorprikte zal ze worden"*, zei een van de rijkste Amerikanen ruim twee jaar geleden. Als voorspeller kunnen we de man wel nu wel afschrijven.

(*) Over de naderende uitputting van de olievoorraad, zie *'De visserij zit in de olie'* in HVB 2005/II/p.4

**«Olie kost over jaar
nog maar de helft»**

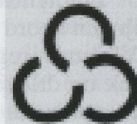
**„Olieprijs blijft nog
zeker 10 jaar hoog”**

**Olieprijs gaat naar
300\$
dollar per vat**

Steeds meer vis nodig om gasolie te betalen

De brandstofprijs is eigenlijk pas vanaf 2004 beginnen stijgen. De gemiddelde prijs per maand lag in april 160 procent hoger dan in januari 2004. Als we het eens anders bekijken dan zien we dat één kilogram tong begin 2004 volstond om 37 liter brandstof te betalen. Aan de gemiddelde prijs van april dit jaar krijgt de reder nog slechts 15 liter gasoil voor één kilogram tong. In de veronderstelling dat een boomkorvaartuig tijdens een reis 40.000 liter brandstof verstoekt dat zou op basis van de prijzen van januari 2004 een vangst van 1.073 kg tong volstaan hebben om de brandstof te betalen. Nu zou voor dezelfde hoeveelheid brandstof 2.670 tong nodig zijn.

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 dekkranen
- Reddingsboten en davitsystemen
- Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
- 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

Minister Kris Peeters over de visserijcrisis

Amper enkele dagen nadat de Vlaamse visserijsector haar protestacties georganiseerd had, werd Vlaams minister-president Kris Peeters al over de crisis geïnterpelleerd. Dat gebeurde op 27 mei door volksvertegenwoordiger Stefaan Sintobin in de subcommissie voor landbouw, visserij en plattelandsbeleid.

Zijn vraagstelling ging erom te vernemen of de Vlaamse regering nog wel geloof hecht aan de toekomst van de visserijsector. Ook wees hij op de vele tegenstrijdige berichten uit de sector zelf (Geeft de Vlaamse regering nu al dan niet voldoende financiële steun?) en op de harde concurrentiestrijd tussen veilingen en ondernemers in deze kleine sector.

Merkwaardig is dat de vraag van de volksvertegenwoordiger geïnspireerd werd door een kranteninterview dat de Oostendse reder Willy Versluys eerder gegeven had. Versluys verweet de overheid daarin te weinig aandacht te hebben voor de visserijproblemen en met financiële steun achterwege te blijven.

De middelen zijn er

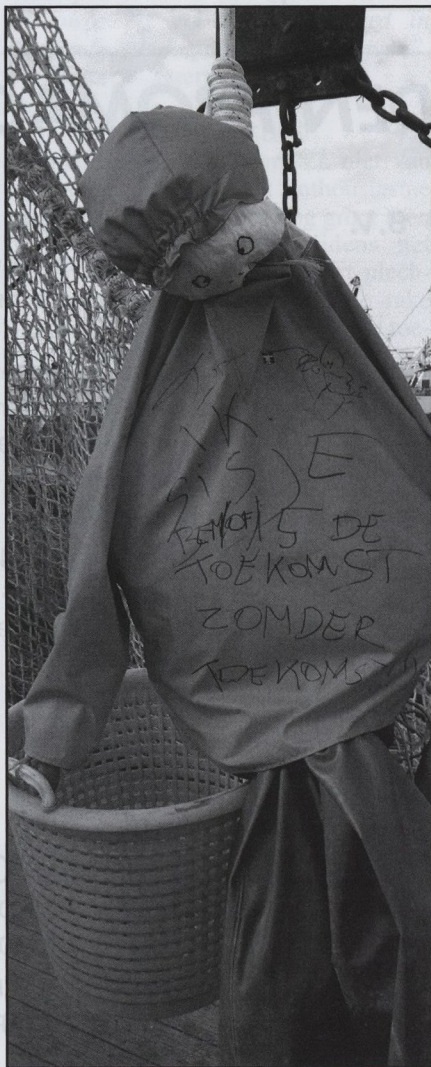
In zijn antwoord benadrukte Peeters dat de Vlaamse regering een structurele aanpak op drie fronten uitvoert. Naast de slooppremies en het streven naar een realistisch quotabeleid streeft de regering naar een duurzame visserij die te werk gaat met energiezuiniger motoren en milieuvriendelijke vistechnieken. Hij noemt de inspanningen ter zake niet minder dan 'baanbrekend'. Tegelijk wijst hij de sector terecht. Volgens de minister beschikt de wetenschap over voldoende kennis om de introductie in de sector van alternatieve visserijtechnieken te ondersteunen. De sector heeft er echter onvoldoende gebruik van gemaakt. Volgens Peeters wordt er door de reders onvoldoende en te traag ingespeeld op de geboden steun en financiële mogelijkheden.

Omdat de situatie inmiddels veel verslechterd is, heeft de Vlaamse regering nu een aantal bijkomende initiatieven genomen. Zo zullen medewerkers van het ILVO (het onderzoeksstation) ingezet worden om reders die willen omschakelen naar nieuwe technieken individueel technisch bij te staan. De kost van deze assistentie zal in belangrijke mate gedragen worden door de overheid. Daarnaast wil de minister dat de Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) voor deze reders een businessplan opmaakt. Deze twee maatregelen moeten er, zo meent Peeters, in resulteren dat de betrokken

reders de noodzakelijke financiële middelen vinden voor het project. Samen met buurlanden zal Peeters er verder bij de EU voor pleiten dat het minimale investeringsbedrag met betrekking tot reconversie gebracht wordt op 40% i.p.v. zestig, zoals nu het geval is, zodat er meer overheidssteun naar de sector kan vloeien (60% i.p.v. 40%).

Versluys reageert

Omdat zowel de parlementaire vragensteller als de minister in zijn antwoord uitdrukkelijk verwijzen naar reder Willy Versluys vroegen we hem om een reactie. Versluys: *'De minister verwijt de sector dat ze geen gebruik maken van de beschikbare fondsen, maar het is altijd een lijdensweg voor je (1) een dossier rond krijgt; (2) het dossier goedgekeurd krijgt; (3) een voorschotje uitbetaald wordt nadat jezelf alles hebt moeten voorfinancieren en (4) uiteindelijk uitbetaald wordt. Verder weten we nog steeds niet in over welke alternatieve technieken de medewerkers van het ILVO opleiding zullen geven. Niemand geeft me een antwoord als ik daarom vraag.'*



SDVO roept op tot ver

De Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling boog zich op 29 mei over de crisistoestand in de visserij.

Zij heeft kennis genomen van de overwegingen van EU Commissaris voor de visserij Joe Borg terzake n.a.v. de EU-werkgroep DG Mare van 27 en 28 mei in Brussel met de Europese redersvertegenwoordigers.

De Commissaris zegde daar dat we geconfronteerd worden met een nieuwe realiteit en niet met een fenomeen van voorbijgaande aard. Het brandstofprobleem is volgens hem een structureel probleem geworden dat wereldwijd verschillende industrieën treft. Enkel een gestructureerde aanpak kan hier een oplossing bieden.

Geen verbetering in zicht

Volgende bedenkingen kwamen tijdens de crisis-analyse aan de orde: de mededingingsregels laten niet toe dat lidstaten rechtstreeks tussenkomen in de energiekosten. De EC wenst hier niet vanaf te wijken wegens mogelijke navolging door andere sectoren (transport,...); de recentelijk opgetrokken staatssteunregel voor ondernemingen in de visserij (de 'de minimis' regel waarvoor geen aanmelding is vereist aan de EU, de enige toegeving van de EC op de voorgaande gasoliepiek in 2004) wordt niet in alle lidstaten toegepast. Deze steun bedraagt max. 30.000 Euro per rederij; een daling van de gasolieprijs naar een leefbaar niveau voor de boomkorvloot lijkt weinig realistisch; de daling van de visprijzen is een algemeen fenomeen. Goedkope import-vis van buiten de Europese gemeenschap verovert de groothandel terwijl de NGO's acties voeren om volgens hen niet-ecologische vis (boomkor) te weren. Een verhoging van de opvangprijzen moet overwogen worden; een omschakeling naar meer ecologische vistechnieken wordt een must! Financiering is voorzien binnen het EVF; de dalende quota zijn volgens ICES het gevolg van overbevissing door een te grote Europese vissersvloot. Commissaris Joe Borg spreekt nog altijd over een nodige capaciteitsreductie van minimum 30 à 40 %.

Fransen

De Franse denkpiste die op de bijeenkomst werd toegelicht is het toekennen van 'Noodhulp aan ondernemingen in moeilijkheden'. De redenering is dat Europa niet lijdzaam mag of kan toezien hoe de Eu vissersvloot teniet gaat. Dergelijke Noodhulp mag aan een onderneming gegeven worden gedurende een beperkte periode (6 maanden) op voorwaarde dat de onderneming hierdoor een reële overlevingskans maakt. Bijkomende vereiste is dat er een bege-

snelde omschakeling

leidend Nationaal Herstelplan of Herstructureringsplan wordt opgesteld. Vragen die hierbij aan bod kwamen zijn hoe dit te verwezenlijken valt binnen een EU context, en wie welk percentage van zijn vloot zal afbouwen om de leefbaarheid van de overblijvers te garanderen.

Een oproep

Binnen deze context zoekt SDVO mee naar oplossingen voor de noodlijdende sector op korte termijn. SDVO is alvast verheugd dat Minister Kris Peeters aan aantal van zijn ILVO-medewerkers ter beschikking stelt om samen met de Stichting de reders ertoe aan te zetten tot een versnelde omschakeling naar minder energieverslindende vangstechnieken. (Zie ook artikel 'Minister Kris Peeters over de visserijcrisis' elders op deze bladzijde.) Op die manier hoopt SDVO de resultaten van de proefprojecten die recent met Vlaamse en Europese steun werden gerealiseerd en die hebben geleid tot 30 à 40 % brandstofreductie, op korte termijn te kunnen implementeren.

Een oproep wordt gelanceerd tot alle reders die belangstelling vertonen om hun vaartuigen aan te passen voor outriggen, alternatieve boomkor, twinrig, jiggen en flyshooting. De implementatie ervan zal afhankelijk worden gesteld van een onderzoek naar de technische haalbaarheid van de omschakeling per vaartuig waarbij ook veel aandacht zal worden besteed aan de veiligheidsaspecten. De fasering zal afhankelijk zijn van de beschikbare financiële middelen en de snelheid waarmee de betoelaging uit het Europees Visserijfonds (EVF) zal kunnen worden gerealiseerd. SDVO zal de belangstellende reders bijstaan in de opmaak van een business plan voor de toekomst.

SDVO doet een oproep tot alle stakeholders om op de kortst mogelijke tijd het Operationeel Programma en Nationaal Strategisch Plan voor de zeevisserij af te ronden teneinde op het EVF een beroep te kunnen doen. Voorts juicht SDVO het initiatief toe van Minister Peeters om er bij Europa voor te pleiten dat het aandeel van de reders in het investeringsbedrag wordt teruggebracht van 60 naar 40%.

SDVO zal zich verder inspannen om samen met de VLAM, de veilingen en de RC een betere en efficiëntere promotie- en marketingstrategie te ontwikkelen teneinde tot betere marktprijzen te komen voor de aangevoerde vis en de consumenten ertoe aan te zetten vooral deze vis aan te kopen die door onze vissers aan wal wordt gezet i.p.v. industrieel gekweekte vis.

Kris Peeters belooft centen, advies en promotie

Vlaamse vissers betogen in Brussel

Met twee bussen kwamen Vlaamse reders en bemaningsleden uit Oostende en Zeebrugge vrijdag 30 mei naar Brussel. Op het Martelaarsplein protesteerden ze voor het kabinet van Vlaams minister-president Kris Peeters tegen de hoge brandstofprijzen waardoor de ze niet meer rendabel kunnen vissen. Peeters heeft een delegatie van de vissers op zijn kabinet ontvangen. Hij trachtte hen te overtuigen dat zoveel mogelijk rederijen de overstap moeten maken naar energiezuinigere en milieuvriendelijke vistechnieken.

Kris Peeters toonde begrip voor de problematiek en zei dat hij desondanks in de toekomst van de visserij blijft geloven. Hij somde meteen een reeks maatregelen op die de sector moeten ondersteunen. Zo komen er extra inspanningen om vissers aan te zetten duurzame visserijtechnieken te gebruiken. Zo wil

hij dat het minimale aandeel in het investeringsbedrag van de reder gebracht wordt op 40 percent in plaats van 60 percent. Hiertoe is een wel aanpassing van de Europese raadsverordening noodzakelijk. Verder beloofde hij een kosteloze begeleiding bij het overschakelen op duurzame visserijtechnieken. Hiervoor zullen medewerkers van het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO) ter beschikking gesteld worden. Het is ook de bedoeling dat de Stichting Duurzame Visserijonderzoek (SDVO) voor de vaartuigen waarvoor concrete omschakeling wordt gevraagd, de mogelijkheid zal bestaan om een gratis businessplan te bekomen. Tenslotte wil de minister de prijsvorming in de visketen laten onderzoeken en extra investeren in de promotie van vissoorten die door Vlaamse vissers aan wal worden gebracht.

Campagne start met promotie langoestine, zeeduivel, tong en hondshaai

VLAM lanceert 'Vis van het seizoen'

De VLAM, het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing, pakt uit met een nieuwe vispromotiecampagne rond 'vis van het seizoen'. "Elke vissoort heeft zijn meest geschikte aankoopperiode en dat willen we de visliefhebber duidelijk maken", luidt de basisgedachte. Het gaat telkens om drie vissoorten en één schaal- of schelpdier. In de visverkooppunten en bij de visspecialist zullen folders aangeboden worden met recepten voor die vier soorten. Voor de periode mei-juni-juli-augustus viel de keuze op langoestine, zeeduivel, tong en hondshaai.

In samenwerking met de sector en wetenschappers stelde de VLAM een seizoenskalender op voor de vissen van de Noordzee, op basis van vier criteria: kwaliteit, aanvoer, paaizeizoen en duurzaamheid. Het beste aankoopmoment voor vis combineert dus een optimale kwaliteit en smaak en een voldoende aanbod in onze visveilingen.

Onze visgronden leveren ongeveer 50 commerciële vissoorten op, maar het consumptiepatroon van de Belg is erg smal. De helft van de visbestedingen van verse vis gaat naar kabeljauw en tong. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de grote vraag naar deze twee soorten uitgaat. De meeste andere soorten zijn minder gegeerd, ondanks hun matige tot lage prijs en culinaire mogelijkheden.

De campagne is dan ook niet enkel

bedoeld om de visconsumptie te stimuleren, maar ook het visverbruik te diversifiëren. De sleutel tot diversificatie is de kennis over vis bij de consument. Vandaag weet hij, ondanks diverse campagnes en de talrijke visboeken, nog steeds te weinig over de vissoorten en hun bereidingsmogelijkheden.

Voor groenten en fruit weet de consument wel zeer goed wanneer het seizoen aangebroken is. Voor vis is dat helemaal niet het geval. Een visseizoenkalender kan daar verandering in brengen. De VLAM is bij de opmaak van de kalender uitgegaan van verschillende criteria: topkwaliteit, het visvlees moet in die periode de hoogste kwaliteit hebben; aanvoer, de vissoort moet in voldoende mate beschikbaar zijn in de vismijnen; paaiperiode, de vangst moet buiten de paaiperiode gebeuren; duurzaamheid, de ecologische factoren worden niet over het hoofd gezien.

Het laatste criterium is niet helemaal nieuw, maar in de nieuwe campagne krijgt het een nadrukkelijke plaats. Duurzaamheid hangt af van beheersmaatregelen afgesproken op Europees niveau, de huidige biologische massa en de visserijtechniek.

De seizoenskalender geeft de beste aankoopperiode weer voor de voorgestelde vissoort. Voor de vishandelaren liet de VLAM ook affiches drukken van de kalender om de klanten te informeren over het seizoenaanbod. Uiteraard staat de vishandelaar-specialist klaar voor

meer productinfo. In de visverkooppunten zullen ook folders beschikbaar zijn met recepten voor die vier soorten. Samenwerking met culinaire bladen en kookprogramma's zullen er toe bijdragen dat de consument ook langs die kanalen informatie krijgt om een goede viskeuze te maken. Dat zal ondermeer tijdens de zomer het geval zijn in het kookprogramma 'Hoe bereid ik vis?' op de regionale zenders Focus en WTV. Normaal stelt de VLAM in deze periode ook de 'Vis van het jaar' voor. Dit jaar gebeurt dat voor de 20ste keer, maar de keuze wordt pas in september bekendgemaakt omdat de aankoopperiode van deze vis dan optimaal is. De nieuwe "vis van het jaar" volgt dus ook de principes van de viskalender. Meer info bij de vishandelaar en op www.visinfo.be.

NEDERLAND

Visafslag Urk verliest 9 miljoen omzet

De combinatie Visveiling Urk-Insula Harlingen moest voor het eerste kwartaal een omzetverlies van 9 miljoen euro incasseren ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De omzetzaling is toe te schrijven aan de sanering van vaartuigen en vooral door de gedaalde visprijzen. De prijsdaling was vooral voelbaar bij de voor Urk zo belangrijke schol. Door de hoge brandstofprijzen blijven ook een aantal Nederlandse vlagkotters aan de kant. De verwachting is dat het dieptepunt nog niet is bereikt. Een van de gevolgen van de omzetzaling zou kunnen zijn dat het bestuur van de afslag de tariefverlaging van 3 naar 2,5 procent voor coöperanten ongedaan maakt.

Deze maand nemen de leden ook een besluit over de volledige fusie van de coöperatieve visafslagen Urk en de Visveiling Insula Harlingen. De fusie moet leiden tot één afslagorganisatie met een beter rendement en minder kosten. Door de fusie ontstaat een afslag die meer dan 40 procent van de Nederlandse aanvoer zal verwerken.

Visveiling Urk is ook van start gegaan met een eigen verkoopsbureau onder de naam Insula Urk. Hoofddoel is een verkorting van de keten en het aanzwengelen van de scholprijzen, maar het verkoopbureau kan ook handelen in andere vissoorten. Het kantoor zal kopers de mogelijkheid bieden om op contract te kopen. De leden van de coöperatie hebben de keuze om hun vis via de veilklok of langs het verkoopkantoor te verkopen. De Vereniging van Visgroothandelaren heeft zich gekant tegen het initiatief.

Het is menens met het dempen van het Oostendse Visserijdok



Het Oostendse Visserijdok wordt voor de helft gedempt.

Voor wie er nog aan twijfelt: het Visserijdok in Oostende wordt voor bijna de helft gedempt om plaats te maken voor een nieuwe roro-terminal. Die intentie werd vorige zomer al bekend gemaakt en vorige maand op een personeelsbijeenkomst van AG Haven Oostende bevestigd.

Havenvoorzitter Johan Vande Lanotte ontplooidde voor het havenpersoneel en voor bedrijfsleiders van ondernemingen die in de haven actief zijn het globaal plan voor de haven tot 2015. Daarin is het dempen van bijna de helft van het Visserijdok opgenomen. Ook de toegang tot de vismijn en de huidige terminal van Cobelfret wordt heringericht. De havenvoorzitter ziet de vracht in de komende jaren stijgen van net geen 8 miljoen ton in 2007 naar 12 miljoen ton. Door het inpalmen van 300 meter van het Visserijdok en de terreinen van enkele bedrijven aan de Nieuwewerfkaai (Scheepswerf Idp, Lowyck Shipyard, atelier Bema) komt er ruimte voor de aanleg van een nieuw haventerrein. Volgens Vande Lanotte zal de zone wellicht toegewezen worden aan Cobelfret die ook zal instaan voor de afwerking van de nieuwe terminal. Het resterende gedeelte van het Visserijdok zou dan exclusief voorbehouden zijn

voor vissersvaartuigen.

Zoals eerder al geschreven kwam dit plan er niet als een totale verrassing. Het gedeeltelijk dempen van het 70 jaar oude Visserijdok is opgenomen in het Strategisch plan voor de haven van Oostende dat eind 2005 publiek werd gemaakt.

Ook de heraanleg van een spoortraject is voorzien vanaf de terminal van Cobelfret (voorheen Ferryways) in de richting van het Zeewezendok. De treinbedding is voorzien langs de oude spoorbedding van de vistrein om aan het nieuwe rondpunt ter hoogte van de ingang van de vismijn op te splitsen in vier sporen. De vier sporen komen op de huidige Vismijnlaan en zullen voldoende plaats bieden om twee volledige treinen te vormen.

Een van de meest controversiële onderdelen van het plan voor het havengebied, het bouwen van woongelegenheden langs de H. Baelskaai, blijft behouden. Het zou gaan om 250 woningen en 400 tot 600 parkeerplaatsen.

Naar verluidt zouden enkele zakenmensen uit de visserijsector een vereniging oprichten die zich tegen de plannen van de AG Haven keert.

Zeebrugse Visveiling vreest voor voortbestaan

Na de bekendmaking van de resultaten van het Ontolovis-project (zie hieronder) ontstond onder de aanwezigen een spontaan debat over de problemen in de visserijsector. Toen algemeen directeur van de ZV, Johan Van De Steene, aan het woord kwam zei hij dat de Zeebrugse Visveiling vrees voor haar voortbestaan door de zware terugval van de tongprijs die 40 procent van de omzet van de veiling uitmaakt. "Omdat wij heel wat inspanningen leveren om de aanvoer op kwaliteit te sorteren zijn de resultaten nog goed. Voor de vis met een extra kwaliteitslabel wordt iets meer betaald, en dat is goed voor de visser en voor ons", zei hij.

"Toch kan niemand ontkennen dat de Vlaamse zeevisserij momenteel in een zware crisis is beland. De prijs van de tong is drastisch gedaald. Voor de kleine tong wordt nu nog gemiddeld 6 euro geboden, terwijl dat een jaar geleden het dubbele was. Voor de duurste tong is de veilingprijs van 25 naar 18 euro per kilogram teruggevallen" zegt Johan Van De Steene. "Indien deze toestand lang aanhoudt, zal de zeevisserij gedoemd zijn te verdwijnen. Als de vissersschepen door de hoge kosten en lage opbrengsten niet meer uitvaren komt de aanvoer in het gedrang en dat is een bedreiging voor het voortbestaan van de vismijnen", aldus de ZV-directeur.

ZV zet in op E-kwaliteit

De kwaliteit van de aangevoerde vis is een belangrijke zorg voor de Zeebrugse Visveiling. Daarom werd in 2006 met een E-label gestart. Het label staat voor extra kwaliteit. Het gaat om vis die maximaal 48 uren voor de veiling werd gevangen, correct gewassen, goed gegut en snel gekoeld. De vis wordt ook in kleinere kisten opgeslagen waardoor de druk op de vis vermindert. In de veiling wordt de vis afzonderlijk gesorteerd en verpakt.

Uit een evaluatie van het project met de rare benaming 'ontolovis' (Ontwikkeling en toepassing van logistiek met toegevoegde waarde in de viskwaliteitsintegratie) blijkt dat de kwaliteitverbetering een hogere commerciële waarde geeft aan de aangelande vis. Promotor van het project is de Vlaamse Reders Vereniging met het ILVO als partner.

De meerwaarde van de partijen E-kwaliteit per reis lag in 2007 tussen 750 en 900 euro. Dat is voldoende om de meerkost in tijd, ijs en schoonmaak te vergoeden. De vis met het E-label wordt vooral door de betere vishandelaars opgekocht of belandt in de beste restaurants.

"Voor extra kwaliteit zijn de kopers bereid een iets hogere prijs te betalen. De meerprijs per soort voor de reder bedraagt tussen 0,5 en 1,2 euro. Er zijn zelfs kopers die enkel geïnteresseerd zijn in vis met het E-label", concludeerde Karen Bekaert, wetenschappelijk medewerkster van het Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek (ILVO) en commercieel vertwoorde-lijke Eddy Landuyt.

De ZV acht de verdere ontwikkeling van een markt voor E-kwaliteit dan ook zinvol. Een dertigtal vaartuigen hebben zich bij het project aangesloten.

Behalve de speciale behandeling aan boord, de registratie van de gegevens in een speciaal ontworpen logboek, wordt de vis steeds aan de KIM-keuring onderworpen.

Het E-kwaliteitsproject zal nu worden bijgestuurd en voortgezet voor een beperkt aantal vissoorten. Het zijn tong, griet, tarbot, tongschar, lotte en zeebaars.

Zeebrugse Visveiling bouwt scheidingmuur in vismijn

Momenteel zijn er volop verbouwingswerken bezig in de Zeebrugse Visveiling met de bedoeling de aanvoer te scheiden van een koelruimte voor verse vis. Een muur moet de aanvoeractiviteiten scheiden van de koelruimte. Voor de verwerking van de aanvoer blijft voldoende ruimte over omdat de viskisten tegenwoordig tien hoog kunnen gestapeld worden. Volgens directeur Johan Van De Steene zal de vlotte verwerking van de aanvoer geen hinder ondervinden. Omdat er steeds meer afstandskopers zijn moeten de viskisten niet meer uitgesteld worden. Het stapelen van de kisten zorgt voor een aanzienlijke ruimtebesparing.

De verbouwing zorgt momenteel voor enige ongemakken, maar de werken moeten eind deze maand voltooid zijn. De werken hebben tot gevolg dat de inrichting van het vismijngebouw enigszins herschikt wordt. Ook de administratie zal verhuizen en voor de huidige kantoorruimte zal een nieuwe huurder worden gezocht. De werken staan los van de oprichting van een koel- en diepvriescentrum van dochtermaatschappij Zeebrugge Food Logistics op het Visserijpark.

Dedecker haalt uit naar Zeevissersfonds

Ook J.-M Dedecker heeft zich in het debat gemengd. Zijn bewering dat het beschikbare geld onvoldoende gebruikt wordt om noodlijdende vissers te helpen is een regelrechte aanval op het Zeevissersfonds en de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling. Het Fonds wordt paritair beheerd door werkgevers (Rederscentrale) en vakbonden. "In de kas van het Zeevissersfonds zitten miljoenen euro's waarmee men vaartuigen kan uitreden die de helft minder brandstof verbruiken", beweert Dedecker, "SDVO voert allerhande zinloze campagnes, kocht gedurende zes maanden 150 kg vis in Nieuwpoort dertig procent boven de marktprijs om die vervolgens gratis te schenken aan negen top-restaurants. Ik noem dat nutteloze concurrentievervalsing voor de horeca en vishandelaars."

Een aanval op het mosselkweekproject van SDVO bleef evenmin uit. "De vissers hebben daar geen boodschap aan. SDVO evolueert naar een staatsonderneming met verdoken commerciële belangen. In Nieuwpoort wordt een nieuwe mosselverwerkingsinstallatie geïnstalleerd, terwijl er in Oostende een volledige installatie beschikbaar was uit het faillissement van een bedrijf."

De SDVO daarentegen zegt het geld efficiënt te gebruiken voor projecten die volledig in de lijn liggen van het Strategisch Plan voor de Belgische Visserij. Directeur Brouckaert van de RC van zijn kant vindt dat deze discussie beter vervangen wordt door een drachtige actie om de sector te steunen.

BRIEF

Teleurgestelde visser

Op 30 mei werd in Brussel een 'grote actie' van reders en vissers georganiseerd. Om 6u30 vertrok aan de vismijn Oostende een bus van ongeveer 40 personen, waaronder slechts 5 reders, 6 Hollanders, 1 Pool en ongeveer 20 man van de vismijn en een stuk of 10 vissers. Om 7 u vertrok een bus aan de vismijn Zeebrugge: ongeveer 18 personen, waarvan 7 reders en 10 vissers. En wij maar denken dat er veel volk zou zijn!!!

En reders en vissers maar klagen dat het zo niet meer gaat. Maar als er iets moet gebeuren hebben ze het te druk, schip klaarmaken om te varen, vlug in zee gaan (omdat de anderen toch blijven liggen) en zo proberen een goede prijs te krijgen voor hun vangst. Dan durven ze nog te roepen dat we met zijn allen aan het zelfde zeel moeten trekken!

In juni of juli is er opnieuw actie in Luxemburg. Hoeveel zullen er dan komen? Vijf of zes per fiets zeker?

Fr. Maes, een teleurgestelde visser

Vlaamse visserijvloot zwaar afhankelijk van vreemd vermogen

Honderd vissers weg tussen 2004-2007

De Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) oordeelde dat er onvoldoende recent cijfermateriaal over de aanvoersektor beschikbaar is om de ontwikkelingen nauwgezet te volgen. De eerste resultaten zijn doorgaans pas een jaar na het afsluiten van het kalenderjaar beschikbaar (*). Het ontbreekt bijgevolg aan voldoende management-informatie voor de betrokken instanties. Ook de Europese Commissie stuurt aan op het gebruik van economische maatstaven om de sector te evalueren en het beleid te sturen. Daarom gaf SDVO gaf opdracht aan het studiebureau Policy Research Corporation om een financieel-economisch rapportering uit te werken over de ontwikkelingen 2004-2007 en kwartaalrapportering voor het vierde kwartaal 2007. De monitoring op kwartaalbasis zal ook dit jaar voortgezet worden. De monitor beperkt zich tot de bespreking van de financieel-economische situatie van de aanvoersektor. Andere activiteiten zoals handel en visverwerking vallen buiten het bestek.

Vaststellingen over de ontwikkelingen voor de periode 2004-2007:

(1) de aanvoer van gequoteerde vissoorten kende in 2007 een lichte stijging, maar de aanvoerwaarde was lager dan in 2006 als gevolg van de minder goede veilingprijzen die de gestegen aanvoervolumes niet konden compenseren; (2) de brandstofprijs is tussen midden 2004 en eind 2007 bijna verdubbeld. Deze prijsstijging heeft de kostenstructuur van de rederijen sterk negatief beïnvloed. Vooral het groot vlootsegment (GVS) is daar het slachtoffer van aangezien deze vaartuigen gemiddeld meer brandstof verbruiken

dan deze uit het klein vlootsegment (KVS); (3) de totale tewerkstelling ging tussen 2004 en 2007 met 15 procent achteruit (min 100 voltijds arbeidsplaatsen). De directe tewerkstelling telt nog 450 arbeidsplaatsen; (4) binnen de bedrijfskosten stegen vooral de lonen per gemiddeld vaartuig in verhouding tot de omzetstijging. De gedaalde werkgelegenheid in voltijdse equivalenten vertaalde zich dus niet in een dalende loonkost per gemiddeld vaartuig. Vijfde vaststelling: de ratio's solvabiliteit, liquiditeit en rendabiliteit zijn zowel voor het KVS als het GVS negatief, waarbij vooral de daling van het eigen vermogen en de toename van externe financiering de sector bedreigen.

Casco's 21,7 jaar oud

Tijdens het vierde kwartaal 2007 daalde het aantal vaartuigen van 106 naar 102. De gemiddelde leeftijd van de vloot bedraagt 21,7 jaar.

In 2007 steeg de officiële brandstofprijs van 0,40 €/l tot 0,58 €/l (+45 %). Een derde van de stijging gebeurde in het vierde kwartaal. Begin 2008 zette de prijsstijging zich door.

Tijdens het vierde kwartaal stelde de aanvoersektor 442 mensen te werk. Driekwart was werkzaam in het GVS, één kwart in het KVS.

Vier op de vijf vissers zijn van Belgische nationaliteit, op enkele uitzonderingen na (Franse, Engelsen, Portugezen) zijn de anderen Nederlanders.

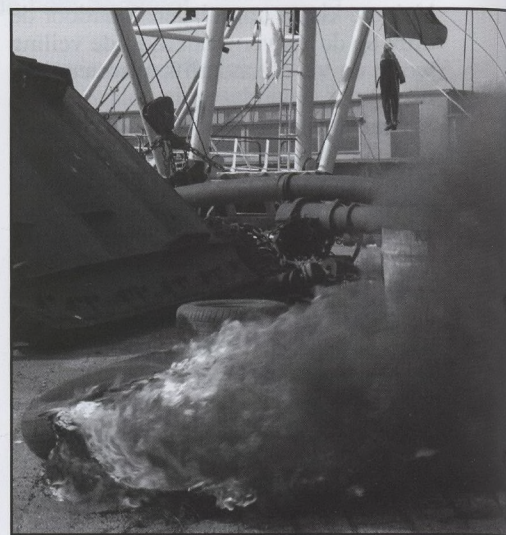
De visprijzen volgden vooral in de eerste drie kwartalen van het jaar een dalende trend. De bedrijfsopbrengsten werden gecompenseerd door een stijgende aanvoerhoeveelheid. Enkel in december kenden de visprijzen een kleine opstoot, waardoor de gemiddelde prijs van het vierde kwartaal net boven de gemiddelde prijs van het kwartaal

ervoor uitkwam. De prijsstijging was van korte duur. Beging 2008 gingen ze weer in dalende lijn. Ondanks een forse stijging van de brandstofkosten zorgde de toename in opbrengsten per gemiddeld vaartuig toch voor een verbetering van het bedrijfsresultaat.

De bedrijfskosten stegen in 2007, maar minder snel dan de stijging van de opbrengsten. Vooral de toenemende lonen in verhouding tot de omzet en de hoge brandstofkosten lagen aan de basis van de stijging.

De financiële indicatoren geven aan dat de situatie voor een groot deel van de reders jaar na jaar moeilijker wordt. Zowel liquiditeit, solvabiliteit en netto-rendabiliteit van het eigen vermogen leveren weinig positieve kengetallen op. De waardevermindering van de vaste activa weerspiegelt voor een groot deel de daling van het eigen vermogen. Er is zelfs sprake van een negatief eigen vermogen voor de helft van de vaartuigen in het KVS. Ook het GVS is quasi volledig met vreemd vermogen gefinancierd.

(*) Een gelijkaardig rapport op basis van jaarcijfers, "Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij", samengesteld door de Vlaamse Overheid, Departement Landbouw- en Visserij, Afdeling Landbouw- en Visserijbeleid, Dienst Zeevisserij, verschijnt later op het jaar.



SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Portugese, Franse en Spaanse vissers op de bres



De Portugese, Spaanse en Franse vissers lieten eveneens zich horen, met havenbezettingen en gewelddadige manifestaties. Op de foto: blokkade van de haven van Boulogne op 20 april door actievoerende vissers. Ze protesteren tegen het Europees visserijbeleid, de hoge brandstofprijzen en de bijkomende quota voor kabeljauw. Ze vragen de tussenkomst van de Franse president Zarkosy. (foto frank neyts)

De Franse vissers kwamen als eersten in actie tegen de hoge brandstofprijzen. Zowel aan de zuidkust als aan de westkust werden havens geblokkeerd. Ondertussen werd in Parijs naar een oplossing gezocht. Ook Spaanse vissers hebben hun regering onder druk gezet met een dreiging om in juni niet te vissen. Ook in Italië en Portugal waren acties gepland.

Zowel de Frans als de Spaanse ministers voor visserij zochten steun bij hun collega's uit de lidstaten en bij de Europese Commissie om onder een of andere vorm nationale of Europese steun toe te kennen. Dat ligt niet eenvoudig omdat staatssteun volgens de Europese regels verboden is. De Europese Commissie is het overigens totaal oneens met de

oplossing die de Franse president voorstelt. Sarkozy denkt aan de creatie van een steunfonds, gespijsd met extra belastingsopbrengsten, en aan de verlaging van de btw op brandstof. Woordvoerders van de Commissie lieten zich al zeer kritisch uit over die voorstellen. Binnen het Europees beleid zijn eerder al afspraken gemaakt dat er niet in gespreide slagorde kan opgetreden worden tegen de stijgende brandstofprijzen. Het btw-tarief op brandstof is Europees vastgelegd en kan enkel met unanimitieit onder de lidstaten gewijzigd worden. Ook aan de accijnstarieven (in België 0,31 euro per liter dieselolie) kan de regering niet vrijuit sleutelen, maar voor de visserij speelt dat minder omdat de brandstof voor de vaartuigen van een

vrijstelling geniet.

De voorstellen zullen de komende weken hoe dan ook op de Europese agenda staan. Vanaf 1 juli neemt Frankrijk het EU-voorzitterschap waar en krijgt hierdoor meer greep op de agenda.

Fiat voor Frans steunplan

Europa heeft het Franse steunplan voor de visserij goedgekeurd. Het omvat een enveloppe van 110 miljoen euro. Dat bedrag wordt gehaald uit een visserijplan van 310 miljoen euro dat op 13 januari werd aangekondigd. Het plan zou oorspronkelijk over drie jaar gespreid worden, maar de termijn is nu op twee jaar teruggebracht. Er zou nog eens 40 miljoen euro bijkomende hulp uitgetrokken worden. Met het geld zal de terugtrekking van een aantal vaartuigen gefinancierd worden. Voor andere vaartuigen is steun voor modernisering voorzien. De uitwerking zal enige tijd vergen. Daarom heeft Europa ook overgangmaatregelen goedgekeurd.

Gardec bouwt nieuwe scheepswerf

Op de site van gewezen Scheepswerven De Graeve aan de oude vissershaven te Zeebrugge bouwt de NV Gardec een nieuwe constructiehal voor de bouw en reparatie van schepen. Gardec is de nieuwe naam van de samenvoeging van de bedrijven Scheepsdiesel Service (SDS), Joël Verhey NV en Scheepswerven De Graeve NV. Ondernemer Hugo D'Hoedt, zaakvoerder van SDS nam de Scheepswerf van Roger De Graeve in 2004 over, nadat hij twee jaar eerder ook al de scheepshersteller Verhey had overgenomen. D'Hoedt was ook de initiatiefnemer voor de overbrenging van een tweedehandsdroogdok uit Lithouwen naar Zeebrugge.

Op de Scheepswerf De Graeve werden sinds de oprichting in 1946 welgeteld 106 vaartuigen gebouwd. Het laatste vissersvaartuig dat op de site tot stand kwam was de Z.483 Jasmine. Het vaartuig werd in juni 2001 gedoopt en sindsdien werden er aan de kust nergens nog nieuwe vissersvaartuigen gebouwd.

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

Z.121 Deborah opgebracht naar Cherbourg

Het grote boomkoraarvaartuig Z.121 Deborah werd tijdens de visserij in het Engelse Bristolkanaal in april na een inspectie door de Franse visserijcontrole opgebracht naar Cherbourg. Inspecteurs oordeelden dat de schipper zijn logboek niet had ingevuld in overeenstemming met de vangsten aan boord. Logboek en vangst werden in beslag genomen en het vaartuig aan de ketting gelegd. Pas na de betaling van een borgstelling door reder Urbain Wintein, tevens voorzitter van de Rederscentrale, kon het vaartuig op 14 april weer zee kiezen. Een Franse rechtbank zal zich later uitspreken over de juistheid van de overtredingen en de sanctie.

SDVO deelt update mee: Positie afgebakende gebieden voor de productie van tweekleppige weekdieren vóór de Belgische kust

Voor het project "Off-shore hangmosselcultuur" werden o.a. de volgende gebieden afgebakend:
De zone "Z1 Nieuwpoort" (D1) wordt begrensd door 4 punten met de volgende coördinaten:

Coördinaten N Coördinaten E

51°13.770 N	002°38.060 E
51°13.950 N	002°38.250 E
51°13.600 N	002°38.300 E
51°13.950 N	002°38.590 E

De zone "Z2 Radartoren Oostdyck" wordt begrensd door 4 punten met de volgende coördinaten:

Coördinaten N Coördinaten E

51°16.675 N	002°27.146 E
51°16.407 N	002°27.149 E
51°16.405 N	002°26.713 E
51°16.673 N	002°26.710 E

De zone "Z3 Meetpaal Westhinder" wordt begrensd door 4 punten met de volgende coördinaten:

Coördinaten N Coördinaten E

51°23.484 N	002°26.564 E
51°23.216 N	002°26.567 E
51°23.214 N	002°26.130 E
51°23.482 N	002°26.127 E

Positie afgebakend gebied experimenteel project "Schakels en potten"

In het kader van het experimenteel project "Schakels en potten" werd vóór de Belgische kust een gebied afgebakend met kardinale boeien. Het betreffende gebied bevindt zich tussen de volgende 4 punten:

Afgebakende zone

51.12.513 N	002.30.394 E
51.12.288 N	002.30.609 E
51.13.990 N	002.32.629 E
51.13.795 N	002.32.865 E

Het gebied wordt afgebakend met 4 boeien van het kwadrantale stelsel, met volgende karakters:

N	Q. Fl.
E	Fl (3) 15s
S	Q (6) + Lfl 15s
W	Q (9) 15s



Zeevissersfonds
Wandelaarkaai 4
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



SDVO vzw
Wandelaarkaai 4
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

DE WINKEL!

VISSERIJBENODIGDHEDEN

BREVISCO bvba
H. Baelskaai 12 • Oostende
T/F: 0032 (0)59/43 72 93



MARITIEME CURIOSA / BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN

VISSERIJBENODIGDHEDEN
AANMAKEN VAN NETTEN VOOR ZEEVISSERIJ,
KUSTVISSERIJ, SPORTVISSERIJ



In samenwerking met Edwin Lauwereins
Scheeps- en algemene schilderwerken
Privé: Havenstraat 3 • 8400 Oostende
T 0475/61 65 89



HEMPEL SCHEEPSVERVEN EN SCHILDERBENODIGDHEDEN
Verhuur hoogtewerker 32m
Verhuur van hoge drukspuit
300, 500 en 700 bar



Tien jaar tijdverlies

IN 1993 PUBLICIEERDE het West-Vlaams Economisch Studiebureau (WES) een nota (1) over de Belgische visserij waarin aangetoond werd dat *'Gezien de kleinschaligheid (qua vlootomvang) van de Belgische vloot dient rekening te worden gehouden met een benedengrens waaronder de huidige productiemiddelen van de nevenssectoren niet meer rendabel kunnen worden aangewend.'*(2)

Het was een ernstige waarschuwing, vijftien jaar geleden gericht aan de Europese Unie die d.m.v. een aantal opeenvolgende plannen (de Meerjarige oriëntatieplannen, MOP) de vloten in de diverse lidstaten probeerde te rationaliseren. De nota van het WES wees erop dat de Belgische sector veel kleiner was dan deze van de andere landen: verdere inkrimping zou tot de ondergang van deze gemeenschap leiden: *'Elke aantasting van deze minimale vlootomvang betekent onvermijdelijk de doodsteek van een nochtans leefbare sector. De laatste gegevens (...) wijzen erop dat deze ondergrens niet meer zal worden bereikt.'* De woordkeuze was duidelijk en alarmerend: *'onvermijdelijk', 'doodsteek'!*

Het was een belangrijk signaal dat het WES uitstuurde. De Vlaamse visserij bevond zich in een crisis waarop het tot dan toe geen antwoorden had. Er waren alleen maar alarmerende tekenen, zoals deze: tussen 1972 en 1991 was het aantal bezoldigde (directe) werkkrachten in de visserij gedaald van 1.244 tot 880.

HET WES BEZORGDE ons in 1993 niet alleen een studie, maar ook een ordewoord: de Onderste grens, door de slimmeriken onder ons ook wel 'minimum vitalis' genoemd. Dat ordewoord kon sector en gemeenschap verenigen in een stimulerend project om de vele uitdagingen aan te gaan. De toenmalige minister van Landbouw, Bourgeois, gebruikte het werkstuk zelfs om het MOP te laten aanpassen: *'Ik heb mij met alle mogelijke middelen verzet tegen dit MOP en België heeft in het Beheerscomité ter zake dan ook een negatieve stem uitgebracht. Ik meen dat een dergelijke reductie van onze vloot niet noodzakelijk en niet gewenst is.'* (3)

Op 16 juli 1993 kwam op onze redactie een fax toe waarin de minister meedeelde dat hij de Europese instanties ertoe had overgehaald het MOP-streefcijfer van 1996 te schrappen en als doelstelling de (immers ook nog niet behaalde) MOP-criteria van 1992 te nemen. Dat zag er dus goed uit.

In 1993 telde de Vlaamse vissersvloot nog 182 vissersvaartuigen, goed voor een omvang van 25.375 BT en een motorvermogen van 73.911 kW. Nieuw streefcijfer werd een vloot van 67.857 kW.

Om de nieuwe norm te halen volstond het dat nog een twintigtal vaartuigen

geschrapt werden. De Belgische vloot zou zodoende nog 160 schepen overhouden.

Want er komen andere tijden
1993 WAS DAN ook een kantelmoment voor de Vlaamse visserij. *We naderden de moeilijke* (en bijna filosofische) *periode waar datgene wat voorbij is de degens moet kruisen met wat er nog niet is.* En dat is waar de visserij zich momenteel exact bevindt.

Hoe hebben we ons daarop voorbereid? We hadden een goed ordewoord (de Onderste grens) waarrond iedereen eensgezind aan het werk had kunnen gaan om de sector hier sociaal en ecologisch te verankeren: de minister, reders, vissers, leveranciers, lobbyisten, ambtenaren, sociale partners, streekpolitici, viskopers en -verwerkers, consumenten, sympathisanten... Dit was het moment waarop de sector moest gaan nadenken over de manier waarop ze haar belangrijke taak (voedselvoorziening via visserijproducten) in de XXIste eeuw zou uitvoeren.

Zelf riepen wij op om een eigen Vlaams Meerjarig Oriëntatieplan te ontwerpen met veel aandacht voor veelzijdigheid, kleinschaligheid, alternatieve visserijtechnieken en nieuwe samenwerkingsvormen. (4) HVB is weliswaar geen 'decision maker', maar we wilden daarmee drie zaken in het

daglicht stellen. Ten eerste dat er meer dan één ontwikkeling mogelijk was. Een goede strategie, zo stelden we ten tweede, kon er alleen maar een zijn die rekening hield met alle belangrijke veranderingen die we op ons af zagen komen: oprukkende aquacultuur; neo-liberalisme; globalisering; schaarste aan grondstoffen in het algemeen, olie- en visschaarste in het bijzonder; technische innovaties, aanpassingen van de arbeidsverdeling op wereldvlak... Ten derde waren we de mening toegedaan dat, gezien de specifieke situatie van de Vlaamse visserij, de toekomst van onze visserij-economie onbrekkelijk verbonden was met het behoud van een levende vissersgemeenschap.

Sector lost gemeenschap

VREEMD GENOEG (OF juist niet!) was dat niet de visie van de sectortop. Daar gebruikte men het ordewoord van de Onderste grens wel nog vele jaren als een soort mantra om het onheil te bezweren, maar de concrete adviezen die de sector formuleerde gingen onmiddellijk en radicaal een heel andere kant uit. Al op 21 juli 1993 gaf Freddy Pollet (toen nog directeur van de ZV) een persconferentie waarop hij zijn toekomstvisie formuleerde. HVB noteerde toen dat Pollet gewonnen was voor een nieuw vlootsegment van extra grote en krachtige vaartuigen, waarbij de toen geldende maximum motorcracht van 1200 pk zou doorbroken worden: liever (nog) minder, maar wel krachtiger schepen. Ook de toenmalige voorzitter van de Rederscentrale, Bart Schiltz, sprak zich herhaaldelijk in dezelfde zin uit: *'Ik ben gewonnen voor het doorbreken van de maximumvermogengrens.'* (5) Met andere woorden, zij streefden naar een minivloot van grote schepen. Dat de sector zodoende heel zeker onder de door het WES vastgestelde leefbaarheidsgrens zou vallen en dat zodoende scholen, werven en last but not least de rekruteringsvijver voor nieuwe vissers zouden verdwijnen derde hen niet. Dat de voorspelbare (en ook voorspelde!) ont-ploffing van de olieprijs zo'n vloot aan de kant zou leggen overtuigde hen evenmin. De grootste boomkorvaartuigen waren immers de sterkhouders van de sector en voor de rest volgden ze de simplistische redenering dat hun strategie zou toelaten visquota, subsidies en vissers beter onder de resterende reders te verdelen. Deze visie, die gedeeld werd door heel de sectortop (en de volgende visserijministers), ontkende, zoals te verwachten, een strijd van al-

len tegen allen om zich de resterende visserijbrokken toe te eigenen. De vissersgemeenschap explodeerde in een chaos van tegenstrijdige belangen. (6) Wég was het momentum waarop we ons hadden kunnen verenigen rond een positief opbouwproject; een sector waarin veel plaats zou zijn voor alternatieve visserijen, sociale correcties en een ecologische bekommernis. Wég was dus ook het momentum dat de sector het positief imago had kunnen bezorgen waarnaar het sindsdien hopeloos op zoek is.

Een school flippers

AL IN 1995 dook de sector voorgoed onder de door de WES vastgestelde Onderste grens. In dat jaar restten ons nog slechts 155 vaartuigen. HVB blokketterde consequent: *'Belgische vissersvloot bestaat niet meer'*. De implosie was enorm. In het eerste jaar van de nieuwe eeuw telden we er maar 126

meer (63.000 kW en 22.975 BT). Maar de sector bleek minder dan ooit van plan het roer om te gooien. Ze gedroeg zich als een school dolfinen die compleet in de war en reddeloos op de kust afstevende. In 2001 noteerden we de laatste stapelloop van een Vlaamse visserijscheepswerf; in 2002 joeg de diesel

de kosten van een vaartuig al op tot 86% van de besomming, in 2003 boekte het merendeel van de rederijen een negatief exploitatieresultaat; in 2004 sloot de visserijschool van Heist (zie foto) de deuren; ook in dat jaar deed de laatste bediende bij de onderlinge verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood daar definitief het licht uit; in 2005 stond één op vijf rederijen op de rand van het faillissement en was de volledige liquidatie van de kustvisserij ei zo na een feit geworden. (7)

Wat het WES in 1993 voorspeld had was in een sneltempo harde werkelijkheid geworden. Meer zelfs, niet alleen de nevensectoren gingen onderuit, ook het hart van de sector werd meegeleurd in deze neergaande spiraal. Vandaag kent de vloot geen honderd varende schepen meer. Het aantal reders bedraagt nog slechts enkele tientallen. Vlaamse visserijscheepswerven zijn er niet meer en een visserijschool even-

min. Het aantal actieve vissers is teruggevallen tot minder dan vijfhonderd.

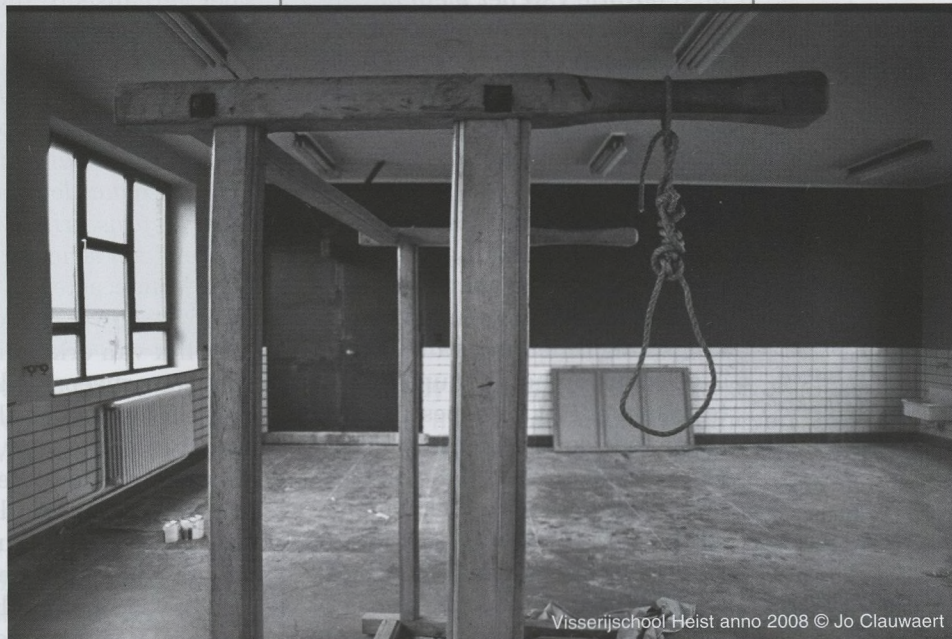
Niemand beweert hier dat in die periode ook geen goeie dingen gerealiseerd werden of dat er op de kaaien alleen maar kommer en kwel te noteren viel. Maar het minste dat gezegd moet worden is dat de sectorstrategie volledig mislukt is. Zij die dachten dat deze minivloot van grote boomkorvaartuigen de resterende quota, (diesel)subsidies en vissers in ruime mate en tot ieders tevredenheid over de resterende reders zou verdelen, zijn eraan voor de moeite.

Sinds 1993 namen velen initiatieven om, gedurende langere of kortere periode, met min of meer succes, tegen deze trend in te gaan (Vlaamse Vissersbond, Vasco, Maritieme Ombudsdienst, Jonge Ontevreden Reders, Cogito, individuen...) veelal genegeerd en zelfs geboycot door de sectortop. Sommigen

taalbare dieselkosten. Manu Desutter, de voorzitter van de Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij, leert ons wat er verder nog ter tafel komt: *'Nu al is zeker dat er in 2010 een nieuwe sloopronde zal plaatsvinden. Daarbij zullen elf grote bokkentrailers en tien kustvissers uit de vaart worden genomen.'* (8)

Wie het ook begrepen heeft is de Oostendse reder Willy Versluys: *'Dat de boomkorvisserij in de nabije toekomst zal moeten verdwijnen is volgens mij een gevolg van een onomkeerbare evolutie. De opkomst en groei van deze voor onze Vlaamse vissers zeer rendabele techniek voor platvisvisserij en dit sedert de jaren negentienhonderd zestig, heeft geleid tot een eenzijdige vorm van visserij. Vandaag kijken we op de boomkorvisserij terug als een brandstofverslindende vorm van visserijtechniek. Het systeem lag, en ligt nog steeds, aan de basis van talrijke*

ongevallen aan boord, en zelfs het vergaan van schepen. Tenslotte staat deze vorm van visserij steeds meer onder druk van ecologen en wetenschappers, gezien zij volgens hen niet voldoet aan de huidige eisen voor duurzame visserij. Een vlugge omschakeling dringt zich bijgevolg op, want 90% van onze Belgische vissersvaartuigen behoren tot deze categorie van boomkorvaartuigen.' En de reder vervolgt: *'De zeer moeilijke financiële omstandigheden om niet te zeggen de desastreu-*



ondernemen vandaag trouwens nog steeds meer dan lovenswaardige pogingen om op de valreep te redden wat er te redden valt: de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (sinds 2004) en de Vlaamse Visserij Vereniging (sinds 2005) zijn daar de bekendste, maar bijlange niet de enige voorbeelden van. Zij slaan de hand aan de ploeg, waarbij ze tien jaar visserijconservatisme achter zich laten en daadwerkelijk deze trieste periode afsluiten.

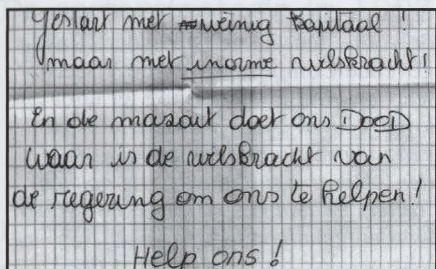
Zullen ze slagen in hun opzet? Tien jaar tijdverlies heeft uiteraard een zware tol geëist. Misschien wel een onoverkomelijke tol, want nog steeds zit de sector in de neergaande spiraal waarop ze zich in 1993 gelanceerd heeft. Zo verdwenen tussen 2004 en 2007 nog eens 100 vissers uit de sector.

Gemeenschap lost sector

VANDAAG LIGGEN VEEL 'sterkhouders' van de vloot aan de kant, wegens onbe-

ze toestand van onze rederijen laat echter niet toe om vandaag zelf in verandering te investeren.' (9)

Reder Versluys heeft gelijk, maar deze noodkreet kan niet verdoezelen dat de gemeenschap via allerhande overheden (Stedelijke, West-Vlaamse, Europese, Belgische, Vlaamse) sinds 1993 wel degelijk al vele honderden miljoenen euro's in de sector geïnvesteerd heeft. Waardoor uiteraard de perceptie ontstaat dat de reders ten eeuwigen dage als een soort Vliegende Hollander over de maatschappelijke oceaan moeten blijven zwalpen, in een uitputtende zoektocht naar vers — en liefst gratis — geld. Maar het is bekend: wie de Vliegende Hollander meent te ontwaren maakt zich snel uit de voeten. Na een bezoek aan diens kabinet voelde de Rederscentrale zich onlangs al geruggensteund omdat minister Kris Peeters zijn morele (!) steun toezegde toen men daar geld ging vragen om de pijn van



Verskillende reders stuurden ons de afgelopen maand berichten waarin ze hun nood uitschreeuwen.

de hoge dieselprijs te milderen. Op de kaaien werd deze 'morele steun' echter veelal afgedaan als 'lippendienst' en 'zeggende woorden'.

Had de visserij er vandaag beter voor gestaan als we in 1993 resoluut het ordewoord van de Onderste grens in daden omgezet hadden? Wij zelf mogen dan overtuigd zijn van wel, maar een sluitend antwoord is daar niet op te geven, want gedane zaken nemen geen keer. Wat we wèl zeker weten is dat de sector destijds nauwelijks oor had voor de argumenten die we al ver in de vorige eeuw formuleerden: *'Wil de visserij overleven dan moet de sector rekening houden met sociale, culturele, familiale en ecologische factoren die uit de gemeenschap aangebracht worden.'* We wezen er in hetzelfde stuk op dat reders die deze vragen negeerden binnen de kortste keren zouden geconfronteerd worden met de ultieme vraag: *'Zijn er nog wel Belgische reders ter zeevisserij nodig? Want kan vis niet even gemakkelijk in het buitenland gekocht worden?'*

(10) En kijk wat vishandelaar Joël Vandembroucke (Simons & Decru) enkele dagen geleden nog op de regionale TV-zender Focus verklaarde: *'De duurste van de exotische vissoorten (pangasius...) is goedkoper dan de goedkoopste vis uit onze vismijnen. Dat is erg voor onze reders, maar wij moeten de klant leveren wat hij vraagt.'*

Flor Vandekerckhove

(1) Motiveringsnota ter herziening van het meerjarig oriëntatieprogramma (MOP) voor de Belgische zeevisserij (1993-1996), WES, juni 1993.

(2) De nevensectoren, dat zijn de scheeps(herstellings)-werven, de leveranciers van visserijbenodigdheden, de visveilingen, verzekeringsmaatschappijen, boekhoudkantoren... Bij uitbreiding horen daar ook het visserij-onderwijs bij, horeca-uitbaters, visserijpers, ambtenaren... M.a.w. dit gaat om al degenen die samen met vissers en reders (en hun familieleden en andere betrokkenen) een vissersgemeenschap vormen. Al deze mensen geven vorm aan de laatste gemeenschap van beroepsjagers in Vlaanderen.

(3) HVB I/1993, p. 5.

(4) 'Er zijn grenzen!', pamflet, 1995

(5) De Zeewacht, 30 december 1995

(6) Voor wat de strijd tussen de Vlaamse vismijnen betreft, zie bvb. 'Twintig jaar Vlaamse vismijntwisten' in HVB 2007/IX

(7) 'Hoe de bootsjowerie vernietigd werd' in HVB 2007/III

(8) 'Matige interesse voor overlevingskansen in visserij', CRB 2008-517 / VIP 07.40.9

(9) De fakkelkrant nr 3, mei-juni 2008. Willy Versluis in een toespraak n.a.v. de vrijzinnige Zeeliedenhuide in Oostende,

(10) 'Er zijn grenzen!', pamflet, 1995

Visserijweekend in Nieuwpoort zet trouwe aanvoerders in de kijker

IJzerhaven mikt op mosselen

Pinkstermaandag staat in Nieuwpoort traditioneel in het teken van de visserij. Nieuw dit jaar is dat het gedenkteken op een nieuwe plaats zal staan in een volledige hertekend Kaaiplein.

Tijdens zijn gelegenheidstoespraak wees burgemeester Roland Crabbe op het belang van het monument als bezinnings- en herdenkingsplaats. Bijna 50 jaar geleden, op zondag 13 juli 1958, onthulde Prins Albert het Vissermonument in Nieuwpoort. *"Het spreekt voor zich dat we bij de renovatie van het plein het gedenkteken op een ereplaats geplaatst hebben. Na de voltooiing van de werken zal het monument schitteren op een van de belangrijkste sites van onze stad"*, aldus de burgemeester.

In het najaar, ter gelegenheid van de officiële inhuldiging, krijgen de families van omgekomen vissers de gelegenheid om een herdenkingsplakket met de naam van de overledene op het monument aan te brengen. Het stadsbestuur ontving reeds een honderdtal namen van overleden vissers die de voorbije honderd jaar de dood vonden op zee.

Onder deze bevinden zich ook de slachtoffers van de scheepsramp met de N.449 *Onze-Lieve-Vrouw van Scherpenheuvel* die na een aanvaring verging. Schipper François Verleene, motorist André Vanhove, matroos Albert Ackerman en lichtmatroos Wilfried Geryl verloren hierbij het leven. Enkel het lichaam van de motorist werd teruggevonden. Aangenomen werd dat het houten vaartuig overvaren werd en tot zinken kwam. De dader werd nooit gevonden. Burgemeester Crabbe herinnerde aan dit drama omdat het een van de zwaarste scheepsrampen was die de Nieuwpoortse visserij trof.

Dankbetoon

Volgens de officiële lijst hebben nog elf vaartuigen Nieuwpoort als thuishaven, maar er zijn er

slechts vijf die hun vangsten regelmatig in de IJzerhaven op de veiling brengen. De overige vaartuigen (N.28 Mooie Meid, N.57 Spes Nova, N.64 Black Jack, N.88 Nova Cura en N.350 Ingrid) zitten in Nederlandse handen en laten zich in hun thuishaven nooit zien.

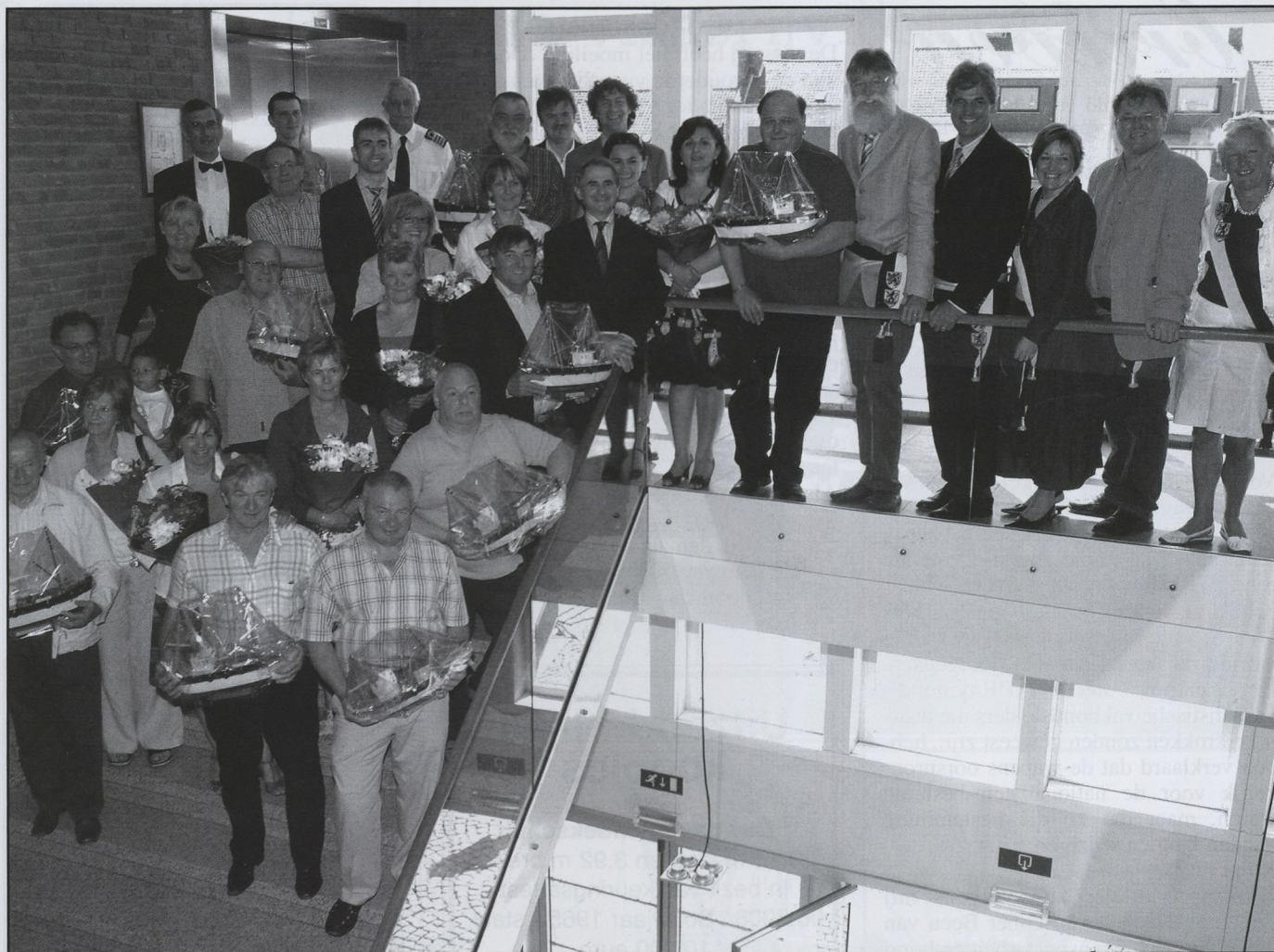
De omzet van de kleinste Vlaamse vismijn (870.000 euro) vertegenwoordigt dan ook maar een fractie van de aanvoer aan onze kust. Toch werd er vorig jaar door het beperkt aantal vaartuigen een verhoging van de aanvoer gerealiseerd tot 195 ton (+9 procent) en de omzet (+14 procent).

"Op een dergelijke kleine markt is het van het allergrootste belang dat vraag en aanbod in evenwicht blijven, zodat de visser-reder een eerlijke prijs krijgt voor zijn producten", zei schepen voor visserij Kris Vandecasteele.

De vijf trouwste reders werden als blijk van erkenning bedacht met een scheepsmodel en voor de partners waren er bloemen. De laureaten waren N.86 Surcouf (Charles en Rudy Beuckels) met 169 aanlandingen (de bemanning mag ook de titel 'Garnaalkoning' voeren tijdens het seizoen 2007-2008); N.93 Aalscholver (Gilbert en Jan Desaeve) met 86 aanlandingen; N.79 Thorn (Ronny en Sam Zwertvaegher) met 69 aanlandingen; N.95 Jonas II (Luc Louwagie en Gerrit Vanderbeken) met 42 aanlandingen; N.58 Pascin (Roland Vanhoutte en Walter T'Jaecx) met 29 aanlandingen. Een bijzondere vermelding ging naar de Breskens 60 (Profish) met 13 aanlandingen en de O.191 Natacha met 11 aanlandingen.

Mosselcentrum

Voor de eerste vier maanden van dit jaar kan Nieuwpoort met nog betere cijfers uitpakken dan vorig jaar. Het aanvoergewicht is bijna verdubbeld (+86 procent) en ook de omzet is fors toegenomen (+27 %). De markt kreeg dat ook een



De laureaten waren N.86 Surcouf (Charles en Rudy Beuckels); N.93 Aalscholver (Gilbert en Jan Desaever); N.79 Thorn (Ronny en Sam Zwervaegher); N.95 Jonas II (Luc Louwagie en Gerrit Vanderbeken); N.58 Pascin (Roland Vanhoutte en Walter T'Jaecx). Een bijzondere vermelding ging naar de Breskens 60 (Profish) en de O.191 Natacha.

steuntje in de rug door een initiatief van de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO). Ter ondersteuning van de kustvisserij kocht SDVO vanaf eind vorig jaar gedurende vijf maanden partijtjes verse vis in het kader van de actie 'Promotie dagverse vis' en

stelde deze ter beschikking van acht gerenommeerde restaurants om aangepaste bereidingen op hun kaart te zetten. Voor de nabije toekomst verwacht het Nieuwpoortse stadsbestuur veel van het mosselproject Flanders Queen Mossel van de SDVO. De verwerkingsinstallatie

krijgt een plaats in de vismijn. De aanlanding, verwerking, schoonmaken en verpakken zal extra werk verschaffen in de Nieuwpoort. Volgens burgemeester Crabbe zal de Nieuwpoortse visveiling ook instaan voor de exclusieve verkoop van de Vlaamse mosselen.

Handelsvoorstellen

* De firma Rastelli Seafood uit de USA is op zoek naar grijze garnalen. Wie daar brood in ziet kan contact opnemen met het bedrijf op e-mailadres hsihua@blacktigerco.com.

* De Braziliaanse firma Burger Arquiteros wenst in contact te komen met architectenkantoren gespecialiseerd in haven / logistiek / infrastructuur om samen te werken in Braziliaanse projecten. E-mailadres: thomas@burgerarquiteros.com.br.

CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmaten - 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

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.

Wapens aan boord

Voor een historisch artikel ben ik via een omweg gestoten op wapenleveringen vanuit België voor de Spaanse republiek. Met name zou in Oostende rond 20 september 1936 een cargo klaar hebben gelegen, geladen met wapens voor Spanje, maar door een interventie van de douane is dat niet doorgegaan. De cargo heette 'Raymond'. Socialistische vakbondsleiders die daarbij betrokken zouden geweest zijn, hebben verklaard dat de wapens oorspronkelijk voor de nationalisten bestemd waren, maar dat zij die bestemming hadden kunnen wijzigen. Klopt dit?

Voor deze affaire zijn volgens mij Philemon De Witte en Omer Becu van de Belgische Transportarbeidersbond (BTB) veroordeeld. De wapens zouden in Luik besteld zijn geweest, na een interventie van afgevaardigden van de Spaanse republiek bij de BTB en de Belgische Werklieden Partij (BWP). Mogelijk was bij deze transactie ook Georges Fromont betrokken, een Antwerpse wapenhandelaar die mij meer in het bijzonder interesseert. Het zou mij genoeg doen als u mij kon meedelen wat u hierover weet, of welk materiaal u hierover bezit. Wie meer weet kan mij mailen op etienne.verhoeyen@telenet.be

E. Verhoeyen

De toekomst

De visserij heeft het moeilijk. Oorzaak zijn de verouderde vistechnieken en het gevolg is minder vis. Innovatie is dan ook het sleutelwoord en zal zorgen voor de wederopstanding. De hoge brandstofprijzen zijn daarbij eerder positief, want dit zal het zoeken naar nieuwe technieken stimuleren. De boomkor zal daardoor vervangen worden door minder schadelijke technieken.

Ook de door mij veel aangehaalde verplichte stilligperiode in de paaitijd zal de visjes welkom zijn. Wat echter niet aan te raden is is het extreem selectief vissen, want dat zal weer leiden naar overbevissing van deze bepaalde soorten.

Als België zich de visrechten buiten de Noordzee niet laat afpakken door de quotamaffia dan zal ze met het gebruik van de nieuwste technieken zeker kunnen heropbouwen.

H. de Bruin, Rotterdam

Uitzonderlijke koopjes

* Duwbak opendekschuit

23,73 m lang en 3,92 m breed.
In bezit van keuringsattest
06.2006. Bouwjaar 1965 - staal.
10.000 euro

* Buitenboordmotor Zongshen Diesel!

Lichtgekoeld 10 pk.
800 euro

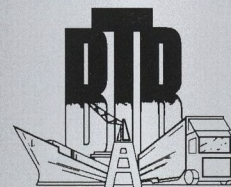
* Dieselgenerator Kama
10 pk. levert 5000 kW op 220 V.
500 euro

* Gasvuur Jonker
op propaan
100 euro

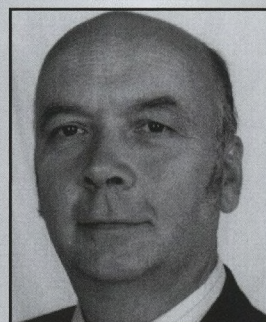
Tel 0474 51 52 66

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

WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



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

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

Alle industriële en scheepsherstellingen

— mechaniek en plaatwerk

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

GSM Ludo (0477) 33 54 35



**BEMA
DOET
HET!**

De Belgische visserijvloot (42)

In januari 2005 zijn we gestart met de rubriek 'De Belgische visserijvloot' waarbij we maandelijks drie foto's en een beknopte historiek van de vaartuigen publiceren. Met 111 steekkaarten van vissersvaartuigen hadden we zowat de hele varende vloot gehad. Door de goede respons op deze rubriek gingen we er nadien mee door. Sinds februari 2008 gaan we stapvoets terug in de tijd en brengen we de vaartuigen die sinds 2000 uit de vloot verdwenen zijn. Deze aanpak die gepaard gaat met het nodige opzoekwerk levert ruim voldoende vaartuigen op om in de volgende nummers van de 75ste jaargang van HVB telkens een bladzijde te stofferen.

Voor de juiste gegevens baseren we ons op de oudere Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen. Ook andere bronnen en archieven worden geraadpleegd om de juiste gegevens over de vaartuigen en de opeenvolgende eigenaars te vinden.

Guido Walters, Louis Vande Castele

Z.198 Zeenimf

(ex-O.198 Juhel, ex-Z.198 Lorenzo)

Lengte: 29,20 m.
Breedte: 7,28 m.
Tonnage: 158 bt
Bouwjaar: 1967
Werk: H. Deweert, Oostende
Motor: ABC (1966)
Vermogen: 368 kW
Uitrusting: plankvisserij
Eigenaar:

O.198 Juhel:

Rederij Juhel PVBA, Oostende

Z.198 Lorenzo:

Rederij Vantorre en Vergaerde PVBA, 8390

Knokke-Heist (1980)

Z.198 Zeenimf:

Degroote Norbert-Van Massenhove, 8301

Knokke-Heist (1983)

NV Rederij Noordpas, 8380 Zeebrugge (1998)

NV Rederij Noordpas, 8301 Knokke-Heist

(1988)

Vervlagent tot UK.328 Arctic Ranger (Leendert

Hakvoort, Urk)

Geschraapt: 15 december 1998



COPYRIGHT gw

Z.494 Lucky Star

(ex-O.494 Lucky Star, ex-N.494 Lucky Star)

Lengte: 17,00 m. - Breedte: 5,35 m. - Tonnage: 40 bt
Bouwjaar: 1967 - Werk: Scheepswerven De Graeve,
Zeebrugge - Motor: Cummins (1987) - Vermogen: 176
kW - Uitrusting: boomkorvisserij

Eigenaar:

Z.494 Lucky Star:

Willemkens Bernard, Zeebrugge (1968)

PVBA Vanfleteren H. & Willemkens B.,

Beitem/Zeebrugge (1969)

O.494 Lucky Star:

Eurob PVBA, 8401 Bredene (1984)

Eurob PVBA, 8440 Middelkerke (1986)

Z.494 Lucky Star:

Joca NV, 9990 Maldegem (1992)

N.494 Lucky Star:

NV Shannon, 8380 Zeebrugge (1997)

(exploitant BVBA White Horse, 8000 Brugge)

Z.494 Lucky Star:

NV Shannon, Lissewege en BVBA De Vior Torre,

Oostende (1999)

NV Shannon, BVBA De Vior Torre en NV Olympus,

Knokke-Heist (1999)

BVBA De Vior Torre, NV Olympus en BVBA De Marie

Louise (1999)

Geschraapt: 7 oktober 1999

NV Shannon (1999)

BVBA White Horse, 8000 Brugge

Doorhaling: 2 mei 2001



COPYRIGHT gw

Z.526 Flamingo II

(Ex-Z.526 Venus)

Lengte: 30,70 m.
Breedte: 7,26 m.
Tonnage: 159 bt
Bouwjaar: 1968
Werk: Scheepswerven De Graeve,
Zeebrugge
Motor: Bolnes (1988)
Vermogen: 368 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:

Z.526 Venus:

Leopold Neyts-Vlietinck, Heist

Vantorre Hubert en Michel, 8390 Knokke-

Heist (1982)

Z.526 De Flamingo II:

De Flamingo PVBA, 8380 Zeebrugge

(1984)

De Flamingo BVBA, Zeebrugge. (1988)

Geschraapt: 1996

La Berceuse BVBA, 8380 Zeebrugge

(standby-offshore)

Verkocht in Nederland (Van Laar,

IJmuiden)



COPYRIGHT gw

FOTO'S: copyright: G. Walters - nadruk en reno niet toegestaan

Toch een opvangregeling voor vis

Een lastig kinderbed ...

Het is er dan eindelijk van gekomen dat er iets zal gedaan worden om de visprijzen in ons land binnen de perken van het redelijke te houden.

Reeds jaren geleden was er reeds spraak in onze visserij-middens om eindelijk eens een stop te zetten aan de braderprijzen. Het is er niet van gekomen in de eerste plaats omdat het stelsel veel te ingewikkeld is dat in andere landen gebruikt wordt en, omdat onze reders wantrouwig stonden tegenover compensatiefondsen en andere dingen werd dit wantrouwen nogal eens uitgebuit door mensen die er alles voor over hebben dat geen opvang en geen eenheid zou tot stand komen.

Vorig jaar werden toen opnieuw de besprekingen ingezet en zou, onder leiding van het Ministerie van Landbouw een studie gemaakt worden over de mogelijkheden om tot een opvangregeling te geraken. Ook hier werd geen resultaat geboekt en werd er na enkele weken reeds niets meer gehoord over opvangen of gelijk wat ook.

De definitieve stoot

Te Zeebrugge was men hiermede niet tevreden: er moest kost wat kost iets tot stand komen en door de afgevaardigden van de Oostkust in het Verbond der Belgische Zeevisserij, werd herhaalde malen en koppig aangedrongen op een minimumprijs. Maar ook dat liep niet van een leien dakje, er moest voeling genomen worden met mensen die er anders over dachten, er moest een zo eenvoudig mogelijk plan opgesteld worden, er waren veel moeilijkheden voorzien, enz., enz.

Tenslotte werd dan de knoop definitief doorgehakt. Op de laatste vergadering van de Beheerraad van het Verbond der Belgische Zeevisserij, vorige week vrijdag, werd besloten het eenvoudigste en minst ingewikkelde ontwerp te nemen en zo spoedig mogelijk te beginnen.

Hoe zit het in elkaar?

Deze week nog krijgen alle reders een omzendbrief van het Verbond der Belgische Zeevisserij thuisbesteld met een intekenformulier om deel te nemen aan de opvangregeling.

Op 1 juli wordt er mee begonnen en dan heeft iedereen de gelegenheid gehad zijn formulier te tekenen en terug te zenden: ieder reder, van gelijk welke categorie of haven of mening.

Er is geen compensatiefonds, geen keuring, geen bijdrage. Alleen verbinden alle reders zich geen vis meer te verkopen beneden de 200 fr per ben. Wordt deze prijs niet betaald, dan wordt de vis ingehouden, met een speciaal poeder bestrooid die ze ongeschikt maakt voor menselijk verbruik en aan de vismeelfabrieken geleverd.

Meer niet. De reders verbinden zich op hun eer deze bepalingen na te leven en vooraal geen ingehouden vis te verkopen beneden de voorziene prijs. Dit zal ten andere niet meer mogelijk zijn, vermits de vis onmiddellijk zal bestrooid worden met het speciale poeder.

Wat zal er gewonnen worden?

Zeker is dat alles niet direkt van een leien dakje zal lopen. Er zullen moeilijkheden oprijzen, men zal al eens moeten op de tanden bijten. Maar tenslotte zullen we er dan eindelijk – na jaren zeuren en miserie – toe komen een prijs te krijgen voor onze vis die, zij het niet hoog, dan toch redelijk is en dat er vooral niet achter de rug van de reders een grote winst zal gemaakt worden met vis die even boven de prijs van de vismeelfa-

brieken gekocht werd.

Maar de schuld lag tot nu toe altijd bij de reders die niet overeen kwamen om de dergelijke zaakjes te beletten.

Hopen we nu maar dat iedereen meedoet, en dat zullen ze wel begrijpen, en vooral dat iedereen standvastig blijft en zijn woord getrouw: de voordelen zullen wel vanzelf volgen.

[Uit Het Visserijblad van
vrijdag 6 juni 1958]

Drastische maatregelen in IJsland bedreigen visserij

Een IJslands dagblad weet mede te delen dat de IJslandse regering meer dan ooit vastbesloten is de territoriale grens uit te breiden. Maatregelen worden reeds getroffen en voorbereidingen zijn aan gang.

Op 30 juni zal de IJslandse regering officieel kennis geven van het volgende besluit dat met ingang van 1 september 1958 in voege zal treden:

1. De IJslandse territoriale wateren worden uitgebreid tot 12 mijl buiten de kustlijn;
2. binnen de 12 mijl grens zal het verboden zijn aan buitenlandse schepen om te vissen;
3. IJslandse schepen, uitgerust met treilnetten, vlottende treils en seinenetten zullen mogen vissen binnen de grens van 12 mijl doch niet dichterbij de kust dan de oude 4 mijlgrens. Er zullen echter speciale reglementen uitgevaardigd worden betreffende visgronden en seizoenen waarop de visserij binnen deze grens zal worden toegelaten voor de IJslandse vaartuigen.
4. Buitenlandse treilers zullen verplicht worden hun vistuig op dek vastgemaakt te hebben wanneer ze de 12 mijlsgrens binnenvaren;

De boeten zullen verhoogd worden en zullen minstens 100.000 kronen bedragen.

Betreffende de nieuwe kustlijnen

wordt niet duidelijk aangegeven of de oude basispunten zullen dienen om de 12 mijlzone af te tekenen ofwel of de kustlij zal gevolgd worden. Indien dit laatste waar is, zal een gedeeltelijke visserij binnen de Breidifjord en Faxafjord opnieuw mogelijk worden voor buitenlandse schepen. Is dit misschien een toegeving tegenover de Engelsen die met represaillemaatregelen dreigen?

Wat de boeten betreft, deze zullen, op het eerste zicht, driemaal zo hoog zijn als vroeger. De kleine schepen betaalden vroeger 35.000 kronen, de verhoging tot 100.000 kronen betekent dat de boete voor een groot vaartuig minstens 200.000 kronen zal bedragen, of ongeveer anderhalf miljoen frank. Er wordt thans in de schoot van het Verbond der Belgische Zeevisserij bestudeerd wat er moet gedaan worden. De uitbreiding van de territoriale wateren op IJsland zal een aanzienlijke daling van de aanvoer veroorzaken, voor de grote middenslagvaartuigen zal deze maatregel heel zeker een catastrofe betekenen. Immers de Noordzee zal niet voldoende opleveren om hen toe te laten hun hoge uitbatingkosten terug te winnen.

[Uit Het Visserijblad
van vrijdag 27 juni 1958]

Nieuwe garnaalmijn ingehuldigd te Oostende

Het is er dan eindelijk van gekomen dat de nieuwe garnaalmijn ingehuldigd werd en dat op zaterdag 21 juni.

Was er vroeger geen water binnen, thans was er water binnen en buiten, want het regende dat het goot en de regen koelde wel de belangstelling af. De plechtige inhuldiging moest dan maar binnen onder droog vlak gebeuren.

Talrijke personaliteiten uit visserij-, ministeriële en politieke middens, woonden de ceremonie bij.

Even na 12 uur kwam de stedelijke overheid binnen en na een korte begroeting kon de heer Verschave, hoofdingenieur-directeur van het bestuur van Brugge en Wegen, de eerste spreekbeurt houden. De Heer Verschave miek een korte historiek van het gebouw, hoe – dank zij de koninklijke schenking van 1912 – de

staat de gelden moest voorschieten voor het verfraaien der stad en dat dit gebouw eveneens in dit kader werd geplaatst. De schriftelijke overdracht van het gebouw was reeds gedaan, dhr Verschave overhandigde dit gebouw symbolisch aan de gemeentelijke overheid. De burgemeester nam vervolgens namens de stad het woord, waarbij hij de nadruk legde op wat gepresteerd werd door de stad voor de verfraaiing van de stad en vooral het Montgommerydok, de nieuwe gebouwen van yachtclub, loodswezen, prachtig kader voor het oude dok. Over de kustvisserij, wat voor haar zou gedaan worden en de uiterst slechte toestand, werd met geen woord gerept. Zodat de garnaalmijn, naar we mogen besluiten, er enkel staat voor de folklore en de toeristen, en niet voor de visserij ...

Even voor één uur kwamen dan de schepen binnen met garnaal en na de gebruikelijke loting kwam de eer toe aan de O.260 <<Atlantic>> van reder Devriendt Pierre, om als eerste zijn garnaal te verkopen. Het was de sympathieke Charel Lingier die, onder toejuichingen van toeschouwers en supporters, de eerste garnaal kocht aan 220 F per kgr.

Tenslotte werd de erewijn geschonken en het gebouwtje bezocht. Het is proper en doelmatig, luchtig en gemakkelijk, met een balkon om de toeristen toe te laten het kleurige spekta-

HET GEBEURDE

50

Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1958.

kel beneden in ogenschouw te nemen. We vragen ons echter af waarom, in het kader der modernisatie geen afslaguurwerk voorzien is geworden. Het zou heel zeker heel wat beter verlopen met de verkoop.

KORT

Doop Z.558 Eureka – Zaterdag 31 mei vond te Zeebrugge de doop plaats van de nieuwe Z.558 Eureka, een stalen vaartuig van 20 meter gebouwd op de scheepswerf Alfons Bocher. Bouwheer van de Z.558 is Jozef Vantorre uit Heist, reeds reder van de Z.552 Marathon. De inhuldigingsvaart werd gemaakt met schipper Willy Bonny, motorist Jozef De Vos en de matrozen Lucien Ponjaert en André Claeys. Het vaartuig beschikt over een AWA-motor van 150 pk.

[Op de foto hieronder: de Z 558.]



Op zoek naar de mannen van de visbakken

Het gebeurt hoe langer hoe meer. Lezers bezorgen ons hun visserijrelicten: foto's, boekjes, tijdschriften... We hebben er al enkele jaren de aparte rubriek 'Papier is verdundig' aan overgehouden. Soms is de schenking zo overweldigend dat die rubriek te klein is om het erin kwijt te kunnen. Dat was ook het geval toen de Nieuwpoortse oud-visser Daniël Moeyaert ons deelgenoot maakte van zijn immense fotocollectie. Daarin zat o.m. het album van wat wij hier de collectie Richard Declerck gingen noemen, de enige visser die we op de foto's hadden kunnen identificeren.

Maar wie waren al die anderen die we daarop zagen poseren?



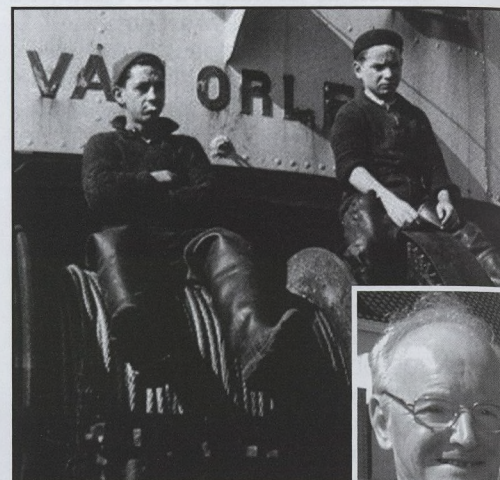
Van links naar rechts: matroos Richard Declerck, matroos Roland Brys, de Blankenbergse matroos André Eerebout en de Nieuwpoortse bootsman Firmin Leguin. Op de achtergrond het kleine stoomschip (oliebrander) O 294 Van Orley (1947-1949). Schipper aan boord was Engel Butseraen.

HET WAS SCHIPPER op rust Julien Germonpré die ons op goede weg kon helpen. Hij was toentertijd scheepsjongen aan boord van de O 294. Met zestien man aan boord werd de IJslanvisserij beoefend.

Het vaartuig was eigendom van de NV Motorvisserij van de familie Decrop. Alhoewel de rederij zich voor de oorlog gespecialiseerd had in het uitreden van motorvaartuigen, deed zich na WOII een opportuniteit voor om relatief



Maar wie zijn de anderen?



Links Blankenbergenaar Rudolf Eerebout en rechts de veertienjarige scheepsjongen Julien Germonpré, die vandaag (zie inzetfoto) zijn medecollega's nog kent.

goedkoop stoomtrawlers aan te schaffen. De stoomturbines werden niet langer met kolen aangevuurd, maar met zware olie. De kleine O 294 Van Orley werd al vlug vervangen door een nieuwgebouwd groter exemplaar. Deze fotoreeks krijgt een vervolg, want nog hebben wij niet alle personages op deze fotoreeks geïdentificeerd. Wie meer weet mailt naar het.visserijblad@telenet.be (fv)

(Vervolgt)



De eerste O 294 Van Orley in de thuishaven Oostende.

'Visserij was de bron', maar niet het einde

Het nieuwe visserijboek "Visserij was de bron" bevat tien breed uitgeschreven interviews met mannen die hun beroepsleven inzetten in de visserij. Auteur en gewezen kustvisser Eddy Serie (63) begon vier jaar geleden met zijn tournee ten huize van François Geselle, Redgy Beyen, Redgy Goes, René Vandecasteele, John Caullet, Daniël Serie, Gustaaf Demeulenaere, Daniël Moeyaert, Dirk Cuyle en Erwin Maes. Het leverde tien uiteenlopende levensverhalen op.



Auteur Eddy Serie (midden) omringd door (vlnr) François Geselle, Redgy Beyen, Redgy Goes, John Caullet, Daniël Serie, Daniël Moeyaert en Dirk Cuyle.

François Geselle (1950) groeide als zoon van een kustvisser op in het Oostendse Visserskwartier. Kort na zijn geboorte was zijn moeder overleden. Vader John vertrouwde zijn zoon toe aan een nabijgelegen kindertehuis. In 1962 kwam hij in de stedelijke visserij-school John Bauwens in de Schipperstraat terecht. Pas na een jaartje varen op de kleine Tilbury-vrachtschepen zette hij de stap naar de visserij. Door zijn zee-ervaring kon hij meteen aanmonsteren als lichtmatroos op de IJslander O.324 Gabriël onder leiding van schipper Charel Nassel. Op de O.217 André-Marcel werd hij tot stuurman werd bevorderd. Na zijn huwelijk in 1972 verliet hij de visserij en stapte over naar de loodsdiensten in Vlissingen en ging ook in Nederland wonen. Enkele jaren geleden keerde hij terug als schipper op de tenderdienst en de politieboot.

Redgy Beyen (1946), zoon van kustvisser Katterogge Rafaël Beyen en Lucienne Blondé (zeventiende kind van befaamde IJslandkapitein Arsène Blondé), groeide eveneens op in het Oostendse Visserskwartier. Redgy begon zijn loopbaan bij zijn vader. Tijdens

de wintermaanden trokken vader en zoon op jacht naar sprot, haring en kabeljauw. Toen de O.818 in februari 1970 bij slecht weer lek sloeg en zonk op de Kwinte Bank vond zijn vrouw Maureen dat het beter was om uit de visserij te stappen. Redgy was amper 24 jaar toen hij met tegenzin naar het Zeewezen overstapte als matroos op de Koning Albert. Zijn zeemansloopbaan eindigde als kwartiermeester op de Prins Filip.

René Vandecasteele (1947) komt uit een gezin van acht kinderen. Op jonge leeftijd werd hij al met de keerzijde van de visserij geconfronteerd. Op 15 december 1955 verdronk zijn vader samen met schipper Romeo Ketelers en stuurman Hector Caullet bij het vergaan van de O.315 Béatrix Fernande. (Zie foto op volgende bladzijde.) Toch kon René moeder overtuigen dat hij marconist bij de Zeemacht wilde worden. René was nog geen zestien toen hij in de zomer 1962 toch als scheepsjongen kon aanmonsteren op de IJslander O.81 John. Daarna volgden andere diepzeetrelers. Na een laatste reis met de O.250 Marie-Elisa schakelde René over op de kustvisserij. Hij monsterde aan op de O.116

van Rafaël Beyen. Intussen behaalde hij zijn diploma van schipper ter kustvisserij. René kocht zelfs een eigen kustvaartuig, de O.628 Eddy van Frans Serie (vader van de auteur), dat hij na twee jaar weer doorverkocht. René ging weer in dienst van verschillende kustreders. Uiteindelijk werd hij schipper op het opleidingsschip O.29 Broodwinner.

Redgy Goes (1944) werd door zijn vader, een IJslandvaarder, naar de vakschool gestuurd om sloopstimmerman te worden. Voor zijn eerste reis als scheepsjongen kwam Redgy terecht op de middenslagtreiler O.174 Résistance van Charles en Victor Seghers. Na een jaar stapte hij over op de O.335 Charvik, een zogenaamde kleine IJslander. Daarna volgden een serie andere schepen. Op de O.114 Normauwil bleef hij zes jaar. Na zijn huwelijk ging hij nog een jaar in zee en aanvaardde daarna een job als sassenier. Langer dan acht maanden bleef hij er niet. Samen met zijn vrouw begon hij een leurhandel. Enkele jaren later namen Redgy en Huguette samen met haar tweelingzus Yvette en schoonbroer Norbert een pakhuis in de Oostendse vismijn over dat ze vijftien jaar openhielden.

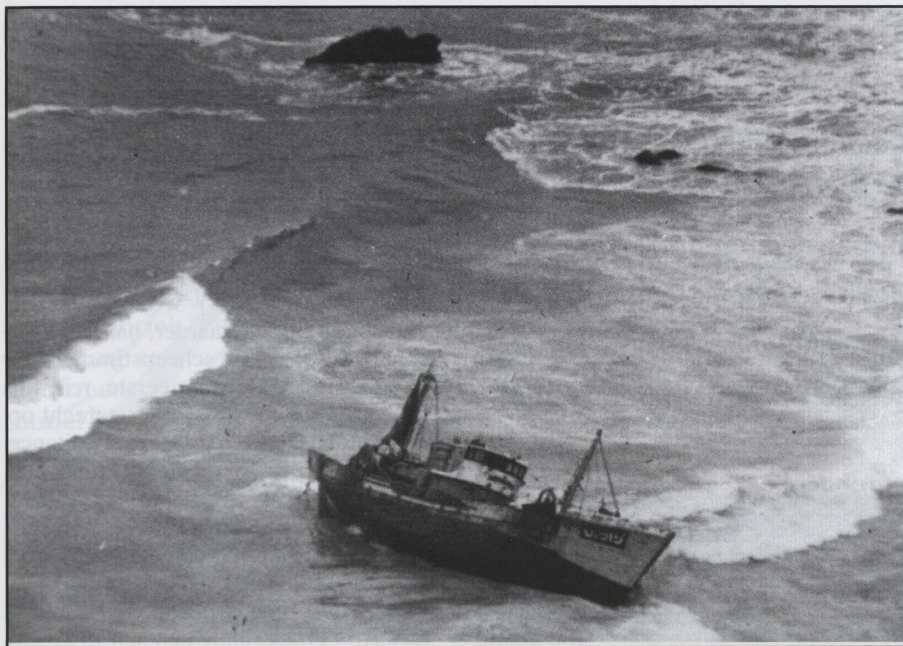
Daniël Serie (1947) moeten we hier eigenlijk niet meer voorstellen. We brachten in september vorig jaar een portret van de Heistenaar.

John Caullet (1944) groeide op in een vissersgezin in het Oostendse Visserskwartier. Toen hij tien jaar was verloor zijn vader het leven bij de scheepsramp met de IJslander O.315 Béatrix Fernande. Toch belandde John in de visserij-school John Bauwens en behaalde de getuigschriften van werktuigkundige voor de diepzeevervisserij. Hij was zeventien en ging als smeerder aan de slag op de stoomschepen van de Pêcherie à Vapeur. Hij bleef op IJsland varen tot hij overstapte op de O.114 Normauwil van Gilbert Lebluy. Daarna zou hij tien jaar varen op de O.334 De Haai. Toen het vissersbestaan zwaar begon te wegen bood de zandzuiger Sanderus een oplossing.

Gustaaf Demeulemeester (1939) werd geboren op de Oostendse Vuurtorenwijk ging in zee toen hij veertien was. Zijn eerste eigen vaartuig was de O.506 Bertha-Leon dat hij in 1963 kocht van Leon Demunter. Zes jaar later vond hij weinig betaald werk bij SCAP, ging een tijdje werken op de ferryboten en kwam tenslotte bij het Loodswezen en daarna terecht als schipper bij de Reddingsdienst.

Daniël Moeyaert (1944) kwam vorige maand al uitgebreid aan het woord in HVB.

Dirk Cuyle (1962) groeide aanvankelijk op tussen Oostendse vissersfamilies in het Westerkwartier. Toen zijn vader als kasseilegger beter betaald



De stranding van de houten diepzeetreiler O.315 Béatrix Fernande (32 m., 336 pk) voor de Schotse kust van Moray Firth in 1955 waarbij de vader van René Vandecasteele en John Caullet het leven lieten.

werk vond in het binnenland verhuisde het gezin naar Vilvoorde. Dirk hield meer van Oostende. Toen zijn vader op 42-jarige leeftijd overleed vestigde het gezin zich op de Vuurtorenwijk. Dirk keek op naar visser Roger Kooy die zijn zus trouwde en liet zich ook aanmonsteren in de kusvisserij aan boord van de O.18 Liliane en op de O.737. In 1982 kocht hij samen met de oom van zijn vrouw, Alfons Derijcker, de Z.473 Jean Bart III die hij omdoopte tot O.473 Kimberly, genoemd naar zijn zoontje. Na onenigheid tussen de eigenaars trad Dirk in dienst van Lucien Desmit op de O.190 Renilde. Toen hij na een controle veroordeeld werd hield hij de visserij voor bekeken en ging op de lijn Oostende-Dover werken. Het werk lag hem niet en ook bij baggerbedrijf Decloedt vond hij zijn draai niet. Dus keerde hij terug naar de kustvisserij als schipper van de O.110 Jeanine-Margaret van de meervoudige Oostendse garnaalkoningen, de gebroeder Roland en Charles Verbiest. Na veertien jaar visserij solliciteerde hij in 1991 bij de sasdiensten in Oostende en volgde een duikersopleiding waardoor hij uiteindelijk duiker-sassenier werd. Momenteel is hij diensthoofd van de slipway en duiker in bijberoep.

Erwin Maes (1955) wieg stond in het Oostendse Visserskwartier, maar hij werd vanaf zijn vijfde opgevoed bij het K.W. Ibis omdat zijn alleenstaande moeder ziek was en vroeg stierf. Via een opleiding aan de John Bauwensschool kwam hij in 1970 in de visserij. En wel meteen op IJslandvaart met de O.236 Henriette waarop Henri Laplasse schipper was. Officieel mocht het niet omdat hij pas veertien jaar oud was,

maar omdat zijn oom en voogd Marcel Maes meevoer als stuurman werd het toegestaan. Op de O.81 John, een van de grootste eenheden van de vloot, verging het hem beter. Hij bleef op IJsland varen en nog voor hij achttien jaar werd voer hij reeds op de O.129 Amandine, de O.334 De haai, de O.216 Henri-Jeannine. Toen hij op 21-jarige leeftijd zijn brevet schipper tweede klasse behaalde nam hij als schipper het roer over van de O.236, het vaartuig dat hem bijna had doen kappen met de visserij. Omdat de IJslandvisserij steeds minder loonde stapte Erwin begin jaren tachtig over naar de middenslagvisserij en ging uiteindelijk weer naar de visserijschool om diploma's van machinist te behalen. Hij verzilverde die kennis op de sleepboren van URS.

In 1986 zette Erwin een verrassende stap: met de aankoop van de oude O.349 Lady belandde de gewezen IJslandvaarder in de kustvisserij waarin hij veel leergeld betaalde. In 1990 nam hij de beslissing om samen met Jos Praet het versleten garnaalvaartuig te vervangen door een nieuwe kleine hektreiler. Het werd een avontuur dat slecht afliep. Erwin Maes kwam daarna nog aan de bak als schipper van de kreeftenputter N.706 Ster der Zee van André Rammeloo en voerde daarna nog vier jaar de O.110 van de gebroeders Verbiest vooraleer terug te keren naar de sleepboten. (gw)

“Visserij was de bron” is een uitgave van de Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium Oostende vzw. Het boek telt 160 blz op A4-formaat en is geïllustreerd met talrijke foto's en marineschilderijen van Daniël Serie. Te koop in het Noordzee-aquarium aan de Visserskaai voor 20 euro.



De citaten

‘Dat de boomkorvisserij in de nabije toekomst zal moeten verdwijnen is volgens mij het gevolg van een onomkeerbare evolutie.’

Willy Versluys in
De fakkelkrant,
april 2008

‘De gouden jaren zijn voorbij, maar we blijven maximaal op tong gaan.’

Manu Desutter in
Vismagazine, maart

‘Drie jaar geleden was er even commotie rond makreel (...) De reders hebben, door toen te roepen dat de quota's op waren, geprobeerd de prijzen te verdubbelen (...)’

Patrick Watty in Visaktua,
april 2008

‘Ik ga niet eten met partijvoorzitters. Ze bellen mij niet en ik bel hen niet. Zo hoort het.’

VTM-informatiedirecteur Eric
Goens in De Morgen, 3 mei

‘Telkens als we overspoeld worden met kwalen stuurt de zee ons een boodschap dat ze ziek is. (...) We staan voor een probleem van ecologisch onevenwicht.’

Joseph Maria Gili in
De Morgen, 18 februari

‘Wat heeft het voor zin dat de overheid zwaar investeert in de activering en begeleiding van 50-plussers als je tegelijk toelaat dat ze verder op grote schaal afgedankt worden.’

Hans Bonte in De Tijd, 1 april

‘In de Belgische Noordzee wordt iedere vierkante meter zeebodem gemiddeld twee keer per jaar met een sleepnet omgeploegd.’

De Standaard, 7 februari

‘Nu al is zeker dat er in 2010 een nieuwe sloopronde zal plaatsvinden. Daarbij zullen elf grote bokentrailers en tien kustvissers uit de vaart worden genomen. Er zullen vier eurokotters bijkomen.’

Manu Desutter op
een infovergadering

‘Als er niet snel iets gebeurt aan de overbevissing, zijn de zeeën binnen enkele jaren leeg en kan de consument alleen nog maar kwalen eten.’

Bioloog dr. Daniel Pauly, Canada

André Van Craeynest (85) overleden

Schipper op rust André Van Craeynest is na twee jaar ziekte op 24 mei overleden in Rusthuis De Zathe te Nieuwpoort. De begrafenisplechtigheid greep in Nieuwpoort plaats op 2 juni.

André Van Craeynest was een wijs man die jaren geleden al bezig was met de toekomst van de visserij is niet meer.

"Als oud-visser en nog steeds geboeid door de zee, maak ik mij bezorgd over dat nog komen moet. Zullen onze zonen hun brood uit de zee kunnen blijven halen?", vroeg hij zich af in zijn nieuwjaarsboodschap voor 1994 in dit blad.

Andreas Van Craeynest werd geboren in Heist op 14 juni 1922 als zoon van een Blankenbergse bouwvakker. Aan moeders kant waren er nogal wat vissers (Vlietincks). Eenmaal verhuisd naar Nieuwpoort borrelde de drang naar de zee bij de jonge André op. Na drie jaar avondonderwijs visserij in de Nieuwpoortse visserijschool trekt hij in 1936 als 14-jarige voor het eerst naar zee als scheepsjongen op de N.35 Angèle-Aline van Gerard Schoolaert. Nadien voer hij op verschillende Nieuwpoortse vaartuigen en op Oostendse middenslagtreilers. Hij was gehuwd met Marie Van Den Briele en moreel consultant Patrick Van Craeynest is een van zijn zonen.

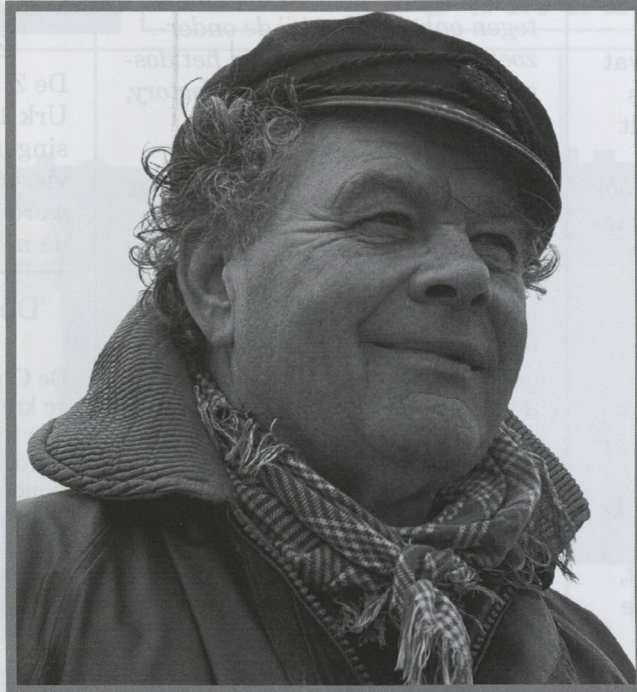
Bij het uitbreken van de oorlog is hij bij de 45 opvarenden, waaronder moeder Van Craeynest en haar

zeskoppige kroost (vader was in 1939 gestorven), die met de N.50 Heldenhulde van Arthur Calcoen (nieuw nummer N.733) naar Newlyn, Engeland vluchtten. André, nu kostwinner van het gezin, stapt naar de koopvaardij-afde-

deling van de Navy. Hij twijfelt om voor de overheid te werken en stelt zijn eisen. Hij wil ondermeer zelf zijn bemanning kiezen en de garantie dat het vaartuig uitsluitend zal ingezet worden voor de praktische opleiding van leerlingen van de visserijscholen. Die tijdelijke periode duurde uiteindelijk meer dan elf jaar (1971-1983) tot aan zijn pensionering.

"Het was een van de boeiendste episodes uit mijn leven", verklaarde hij destijds in een interview met HVB. *"Ik ben blij dat ik heb kunnen meewerken aan de vorming, als visser én als mens, van zo'n vierhonderd aspirant-vissers. In het begin kreeg in wel eens klachten van ouders die het niet namen dat wij ook bij ruw weer uitvoeren. Ik vond dat we de toekomstige vissers niets moesten verbloemen over de hardheid van de visserij en hen ook de zee moesten leren kennen in moeilijke omstandigheden. Ook als een van jongens zeeziek was mocht hij niet in zijn kooi blijven liggen. Hoe ellendig hij zich ook voelde, hij moest aan de slag. Na een half jaar waren ze zeker van hun zeeziekte verlost."*

Zelfs gepensioneerd bleef de lokroep van de zee bestaan. André kocht een zeilboot en trok tot zijn 83ste met de Lady Ann solo op zee. Als boeiend verteller was hij een graag geziene gast. Over zijn ervaringen en levensfilosofie verzorgde hij tal van voordrachtavonden voor diverse verenigingen uit de streek.



ling van de Navy. Op het einde van de oorlog kon hij weer als visser-motorist varen vanuit Lowestoft. Bij zijn terugkeer wordt hij schipper op de N.50 met het getuigschrift dat hij behaalde in het Belgische oorlogsschooltje in Brixham.

Solozeiler

Als hij vijftig wordt en intussen vader geworden van vier zonen en twee dochters kiest hij voor een rustiger bestaan als walkapitein. Op dat moment wordt hij echter aangesproken om tijdelijk het door het Ministerie van Verkeerswezen gehuurde visserijschoolschip O.29

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Oostends vismijnbedrijf wil drie miljoen euro verliezen recupereren

HET AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF Vismijn Oostende laat onderzoeken hoe een mogelijks verlies van drie miljoen euro tijdens het tijdperk van de vorige afgevaardigde bestuurder kan gerecupereerd worden. In tegenstelling met wat het financieel weekblad Trends publiceerde ('Vismijn dagvaardt ex-topman') is het gerecht nog niet ingeschakeld. Er kan dan ook nog geen sprake zijn van een dagvaarding, reageert schepen en AGVO-voorzitter Yves Miroir. *"De directie van het Oostendse vismijnbedrijf heeft haar advocaat wel opdracht gegeven een aantal dossiers uit te pluizen. Wij willen duidelijkheid over wie wat heeft beslist en uiteindelijk verantwoordelijk is voor aanzienlijke verliezen. Hoeveel die zullen bedragen weten we ook nog niet, maar bij benadering houden we het op drie miljoen euro"*, zegt Miroir

De dossiers die onder vuur liggen zijn al langer bekend. Het gaat om Ostend Filleting Factory, de invoer van minderwaardige IJslandse vis; de aankoop van het vissersvaartuig Z.137 Twilight uit een faillissement en de participatie in de Polardrift, een Noors vaartuig voor de visserij op king-crab dat ook gebruikt werd voor de jacht op zeehondjes. Centrale figuur in al deze dossiers is voormalig directeur Freddy Pollet die van januari 2002 tot oktober 2007 de touwtjes in handen had bij AGVO en Exploitatie Vismijn Oostende (EVO). In die periode krikte hij de omzet van de Oostendse vismijn op van 15 miljoen euro tot 41 miljoen euro, maar winstgevend was de exploitatie niet.

Volgens Miroir zou de afgevaardigde bestuurder in een aantal dossiers op eigen houtje gehandeld hebben en documenten ondertekend hebben zonder toestemming of medeweten van het directiecomité.

"Het is nu aan onze advocaat om na te gaan waar er fouten zijn gebeurd en of er daden gesteld zijn die het normaal bedrijfsbe-

heer te buiten gaan. Veel verder staan we voorlopig niet", aldus Miroir.

"Los daarvan staat de klacht die we vorig jaar hebben ingediend tegen onbekenden bij de onderzoeksrechter in Veurne in het dossier van Ostend Filleting Factory, later omgevormd tot Ostend Premium Fish, een bedrijf dat begin dit jaar failliet ging", voegt Miroir eraan toe. In deze zaak werd EVO verplicht voor 300.000 euro waardeloze aandelen terug te kopen en de borgstelling van een half miljoen euro voor leningen voor de inrichting van de productieruimte en de aankoop van een volautomatische platvisfileermachine die als verloren beschouwd worden, tenzij er na een mislukte poging alsnog een overnemer voor de infrastructuur gevonden wordt.

Gevraagd naar een reactie zei Freddy Pollet dat hij met grote verbazing kennis genomen had van het artikel in Trends.

"Natuurlijk heb ik het bewuste artikel gelezen, maar een dagvaarding heb ik tot op vandaag niet ontvangen", zegt hij. *"Verder wil ik daar nu niet op ingaan. Als het ooit tot een gerechtelijk onderzoek komt zal ik mij wel verdedigen met de middelen waarover ik beschik. Ik heb een staalhard dossier om een en ander te weerleggen"*, zegt de gewezen vismijnmanager. (gw)

Mosseloogststelsel op Musselboot I

In de haven van Colijnsplaat werd op de Musselboot I een systeem geplaatst om mosselen te oogsten. De mosseloogstinstallatie werd geplaatst door het bedrijf Kramer Machines BV uit Colijnsplaat. Intussen is het SDVO-vaartuig al terug in Oostende.

Z.568 Venus verkocht

De Z.568 Venus (221 kW, bouwjaar 1988) van de failliete Rederij Vertrouwen van een Nederlandse zaakvoerder, met zetel in Oost-

ende is verkocht. De curator kon een verkoopovereenkomst voor de eurokotter afsluiten met Albert Holtland uit IJsselmuiden. Reder Holtland is geen onbekende in onze visserij. Hij was de voorbije jaren betrokken bij de aan- en verkoop van verschillende Belgische vissersvaartuigen.

Z.198 gaat twinriggen

De Z.198 Kees Korf van de BVBA Urk 198 heeft de nodige aanpassingen ondergaan om de twinrigvisserij te beoefenen. In Oostende werd de bekabeling aangepast en de nettenrol verdubbeld.

'De vis wordt duur betaald' bij De Plate

De Oostendse heem- en geschiedkundige kring De Plate heeft een tentoonstelling opgezet onder de titel 'De vis wordt duur betaald', een zinnetje ontleend aan het toneelstuk Op hoop van zegen, (1900) van Herman Heijermans. In de geest van die uitdrukking is de expositie dan ook opgeval als eerbetoon aan de vissers die om de brode hun leven verloren op zee. De tentoonstelling in het Museum De Plate, Langestraat 69 te Oostende, is tijdens dagelijks open met uitzondering van dinsdag van 10 tot 12 en van 14 tot 17 uur. Na 15 september enkel op zaterdag. De tentoonstelling is eind mei geopend en loopt tot 27 september. Inkom 2 euro. Vanaf 15 juni gratis toegang voor Oostendenaars.

Activiteitenkalender voor vissers

JUNI

- 5-7 Nationale Visserijbeurs Urk
- 6 Maatjeshappening, Vismijn Oostende
- 7 'Vlaggetjesdag' in Scheveningen
- 28 Opening Visserijmuseum Oostduinkerke
- 29 Vissersshulde en zeewijding Zeebrugge
Zeewijding en Garnaalstoet Koksijde



Het eerstvolgende HVB in uw brievenbus op vrijdag 4 juli



**VISMIJN
OOSTENDE**

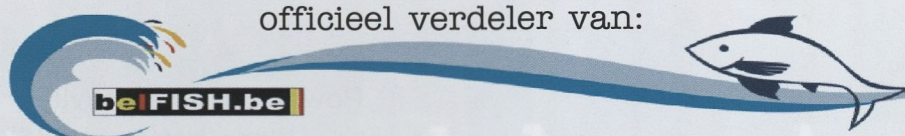
**NOORD ZUID
OOSTENDE GAAT
MET VERSE VIS
VOORUIT**



Kwaliteitsmarkt,
gekoelde opslag- en sorteerruimtes,
volautomatisch sorteren,
Europees netwerk,
24/24 service

Inlichtingen algemeen:
059/33.90.90 of 059/32.34.12
fax: 059/32.05.82
Inlichtingen aanvoer: 059/51.86.34

Web: www.vismijnoostende.be
@: info@vismijnoostende.be



Volle kracht?



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

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

Power and productivity
for a better world™

ABB