

**HVB**  
**75**  
**HET VISSERIJBLAD**

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

**visserij tussen verleden en toekomst**

75 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 7- 4 juli 2008 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I

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



Vissers betogen te Brussel in 1953. (foto rr)

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. Inghelbrecht,  
Frank Neyts, Jef Klausing (†), 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.visserijblad@telenet.be  
ISSN: 0776-6912

Omslagfoto Jo Clauwaert

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 (NI)]

Vermelding: abo HVB.

**HVB is 75  
jaar jong**

Europese Visserijraad akkoord over  
verdere afbouw vissersvloten

## Rederscentrale reageert gematigd positief op voorstellen Commissie

DE EUROPESE COMMISSIE (EC) en de ministers van Visserij hebben op 24 juni een voorontwerp aanvaard om steun- en herstructureringsprogramma's uit te werken voor de zeevisserij. De voorstellen omvatten een verdere afbouw van de vloten en stimulansen om de resterende schepen duurzamer te maken. Binnenkort zal Europees Commissaris Joe Borg hierover een concreet voorstel op tafel leggen. De Rederscentrale (RC) vindt dat het voor België niet haalbaar is om de capaciteit met nog eens 30 procent te verminderen, zoals gevraagd in sommige voorgestelde maatregelen. *"De kritische capaciteit om nog een Belgische visserijvloot over te houden is volgens ons al lang bereikt."*

Tijdens de Europese Raad voor Landbouw- en Visserijministers op 23 en 24 juni in Luxemburg werd het voorstel van de EC besproken over een pakket maatregelen die de crisis in de sector op korte termijn moet aanpakken. De EC heeft al eerder duidelijk gemaakt dat er niet te sleutelen valt aan de brandstofprijzen. De reders worden nu al vrijgesteld van accijnzen en een btw-verlaging heeft geen zijn omdat ondernemingen de btw sowieso recupereren. Verdere herstructurering van de sector

is volgens de Commissie de enige oplossing. Daarom steunt de Commissie de verdere uitbreiding van steun- en herstructureringsprogramma's. Het uiteindelijke akkoord zal ondermeer maatregelen bevatten om het aantal vaartuigen te verminderen. De overblijvende schepen zullen op steun kunnen rekenen voor het energie-efficiënter maken van de vaartuigen. De private inbreng voor investeringen in alternatieve visserijmethodes zou van 60 naar 40 procent gebracht worden. De beslissing valt op de volgende minister-raad van 15 juli.

#### Reactie

De RC reageerde onmiddellijk op de beslissing van de ministerraad, en stelt vast dat er nauwelijks extra financiële middelen voorzien zijn. Desondanks ziet de redersorganisatie kansen in het pakket. Ze staat dan ook gematigd positief tegenover de voorstellen. Er wordt wel aan toegevoegd dat er nog werk is vooraleer deze maatregelen de Belgische visserij vooruit helpen. Er wordt dan ook gehoopt dat in afwachting van de definitieve goedkeuring van het pakket ook de nog openstaande voorstellen geïntegreerd worden.

*"Het is geen verrassing dat de EC bij haar standpunt blijft dat directe brandstofsubsidies niet bespreekbaar zijn en ook de voorwaarden tot herstructurering zijn geen verrassing"*, meent voorzitter Urbain Wintein.

*"In de resultaten van de Europese Raad valt onmiddellijk op dat er zo*

**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](mailto:jofra.jan@gmail.com)

Uw adres voor:  
Aan- en verkoop van alle visserij schepen  
Alle toeleveringen / reparaties  
Inbouw van alle merken motoren en koppelingen

goed als geen extra financiële middelen worden uitgetrokken om aan de huidige crisis tegemoet te komen. Dat ook de TACs en quota volledig uit het pakket geweerd zijn wordt aanzien als een gemiste kans. Veel van de problemen zouden kunnen worden opgelost als er rekening wordt gehouden met de waarnemingen van de vissers op zee. Zij stellen al geruime tijd vast dat er een overvloed aan kabeljauw en schol is in de Noordzee. Voor de verdeling van de vangsthoeveelheden voor 2009 blijft het dus wachten op de eerste adviezen van de wetenschappers."

Over de marktwerking zegt directeur Brouckaert: "Voor een aantal voorstellen van de RC moeten we nog bekijken of ze kunnen teruggevonden worden in de bewoordingen van de EC. Er bestaan namelijk al controlemaatregelen rond het tegengaan van economische dumping en voor het verzekeren van kwaliteit en gezondheid. Ons voorstel is om ook vanuit Europa de lidstaten te ondersteunen zodat die controle grondig uitgevoerd wordt".

"Ook een antwoord op de vraag van de RC om de minimumprijzen in relatie te plaatsen met de brandstofprijzen vinden we niet expliciet terug in de Commissievoorstellen. De RC wacht dus de verdere concretisering van de maatregelen af en zal daarvoor de komende weken samenwerken met de Vlaamse overheid", aldus Emiel Brouckaert.

Intussen heeft de RC reeds een vergadering belegd met het Kabinet van Landbouw en met de Dienst Zeevisserij om de beslissingen te concretiseren voor de Belgische visserij.

De Nederlandse minister van visserij Verburg waardeert van haar kant de betrokkenheid van commissaris Borg en zijn wil om oplossingen te zoeken. Ze benadrukte echter dat tijdelijke en kortetermijnoplossingen geen soelaas bieden. "De brandstofprijzen zullen immers niet snel dalen. Met kortetermijnoplossingen schuif je de problemen hooguit wat naar voren. Wat nodig is zijn structurele maatregelen die de visserijsector duurzamer en minder afhankelijk van brandstof maken. Dit kan bijvoorbeeld door te investeren in zuiniger scheepsmotoren en meer duurzame visserijtechnieken." (gw)

## Minister-president Kris Peeters diende reddingsplan in

Precies op de dag dat de olieprijs vorige maand bijna piekte op 140 dollar legde Vlaams Minister-president Kris Peeters zijn reddings- en herstructureringsplan voor de zeevisserij voor aan Europees commissaris Joe Borg. De visserijsector wil vooral een verlaging van de brandstofprijzen, maar in de voorstellen is daar geen sprake van. Staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe liet er op de vooravond van de grote protestactie van de landbouw- en transportsector te Brussel geen twijfel over bestaan dat de regering de taks op brandstof niet zal verlagen. Kris Peeters ontplooi de zijn reddingsplan reeds eerder in de commissievergadering van de subcommissie voor Landbouw, visserij en plattelandsbeleid op 27 mei, herhaalde zijn voorstellen ter gelegenheid van de vissersbetoging eind mei in Brussel en tijdens het vragenuurtje in het Vlaams Parlement. Intussen gaf hij zijn voorstellen, die we in de vorige editie van HVB reeds mededeelden, ook mee aan EU-commissaris Borg.

## Europese visserijministers pakken illegale visserij aan

De Europese visserijministers hebben tijdens de maandelijkse Landbouw- en Visserijraad afspraken gemaakt om illegale, ongemelde en ongereguleerde visserij tegen te gaan. Alle vis die in de Europese Unie wordt ingevoerd moet voorzien zijn van een certificaat van herkomst. Er komt betere controle in de havens op vis die aangeland wordt door vissersschepen uit landen buiten de Europese Unie. De vlaggenstaten waar deze schepen staan ingeschreven krijgen hierdoor meer verantwoordelijkheid. De vlaggenstaat moet het land waar de vis is aangeland laten weten dat de vis legaal gevangen is.

Er wordt een sanctieregime ingesteld tegen vissers die illegaal vis vangen en hun vlaggenstaten. Zo komen er zwarte lijsten met vissersvaartuigen die regels hebben overtreden. Verder komen er richtlijnen voor de toe te passen sancties. De lidstaten hebben wel de ruimte om de juiste mix van sancties te kiezen.

EU-vaartuigen vallen onder de bestaande Europese controleverordening en kunnen niet ook nog eens op de zwarte lijst van IUU (Illegal, Unreported and Unregulated fishing)-vaartuigen terecht komen. De Europese verordening ter bestrijding van illegale, ongemelde en ongereguleerde visserij wordt op 1 januari 2010 van kracht.



# GARDEC

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

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

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

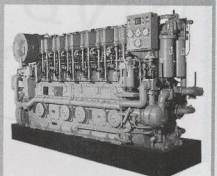
Leveren, plaatsen en herstelling van:  
alle dieselmotoren  
keerkoppelingen, pompen, compressoren e.a.  
DROOGDOK  
Schroeven en schroefassen  
Las- en leidingwerk



**Bureel - Werkplaatsen:**  
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge

GSM 0477 / 41 20 93

24 u / 24 u.



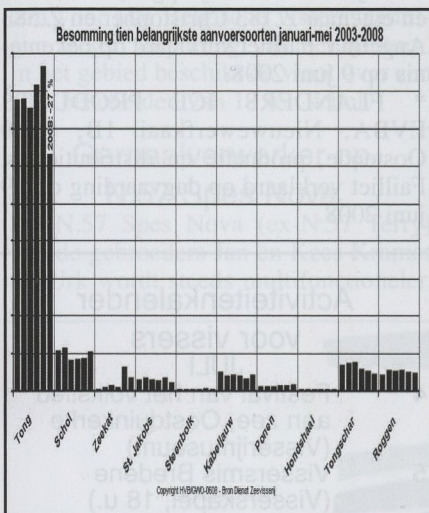
## Gemiddelde prijs zeevisserijproducten 8 procent lager dan vijf jaar geleden

We zetten de tien meest aangevoerde vissoorten in onze vismijnen voor de periode januari-mei 2008 op een rijtje en blikten vijf jaar terug. De gegevens over de belangrijkste aangevoerde soorten toont aan dat slechts vijf van de tien visserijproducten duurder zijn geworden (tong, zeeekat, kabeljauw, tongschar en roggen).

De vissoort met de grootste aanvoer die duurder werd is tong. Vorig jaar bereikte de gemiddelde prijs (alle sorteringen bijeen) voor de edele platvis (januari-mei) zelfs een recordhoogte: 13,85 euro. Dit jaar is die prijs met een kwart teruggevallen (-25,2 %).

De toename van de gemiddelde prijs voor tong over de voorbije vijf jaar heeft erger voorkomen. Dat geldt trouwens niet alleen voor tong, maar ook voor andere kwaliteitsvissen. De prijzen voor tarbot, griet en zeeduivel zijn er ook niet op achteruitgegaan. Dat is maar goed ook, want deze vier vissoorten samen zorgen voor ruim de helft van de besomming in de vismijnen.

De evolutie van de gemiddelde prijs van alle demersale vissoorten bijeen bevestigen dat er dit jaar een trendbreuk is opgetreden. De gemiddelde prijs voor demersale vis trokken de voorbije jaren geleidelijk aan tot respectievelijk 5,37 en 4,80 euro vorig jaar. Daar is dit jaar een einde aangekomen.



De economische waarde van tong steekt torenhoog uit boven de waarde van de andere meest aangevoerde vissoorten. Een daling van de omzet van de tong heeft dan ook aanzienlijke gevolgen voor de besomming van de vaartuigen en de omzet van de vismijnen.

## 'Oostendse visserij in beeld' op Vuurtorenwijk



Ter gelegenheid van de jaarlijkse vissersmis en kermis op de Oostendse Vuurtorenwijk organiseert de plaatselijke Davidsfondsafdeling ieder jaar een thematische tentoonstelling. Dit jaar werd het een fototentoonstelling over de visserij. De initiatiefnemers slaagden erin om enkele honderden foto's van wijkbewoners te verzamelen, die ze lieten uitvergroten voor de tentoonstelling. Hierdoor waren in de zijbeuken van de Sint-Antoniuserkerk veel nooit eerder vertoonde foto's te zien (o.a. de foto op blz 2 van dit nummer). Heel wat belangstellenden brachten dan ook een bezoek aan de gelegenheidsexpositie.

## Nieuwpoort maakt zich klaar voor mosselverwerking



De voorbije weken werd een leegstaand gedeelte van het Nieuwpoortse vismijngebouw ingericht voor de verwerking van de 'Queen Mussel', de mossel van het SDVO-project voor de Nieuwpoortse kust. De ruimte wordt volledig aangekleed met isolerende panelen. Als alles volgens plan verloopt moeten de onderdelen voor de verwerkingsinstallatie nu al ter plaatse zijn. Verwacht wordt dat de mossel oogst halfweg deze

maand kan starten. De oogst wordt geschat op 50 tot 70 ton, afkomstig van een twintigtal mosselboeien die al voldoende lang in het water liggen. De verkoop van de mosselen zal over de klok van de Nieuwpoortse vismijn gebeuren, hoogstwaarschijnlijk voor rekening van een coöperatie die in oprichting is.

Ook de BVBA Reynaert-Versluys zal deze maand starten met de oogst van naar schatting 80 ton Belgica-mosselen uit dezelfde zone. De kweker wacht op goedkeuring van het Voedselagentschap en verwacht dat de oogstwerkzaamheden niet voor 15 juli zullen starten. De verwerking van die mosselen zal in een pakhuis van de Oostendse vismijn gebeuren.

Gezocht:  
**Schipper**  
voor **Z 571**

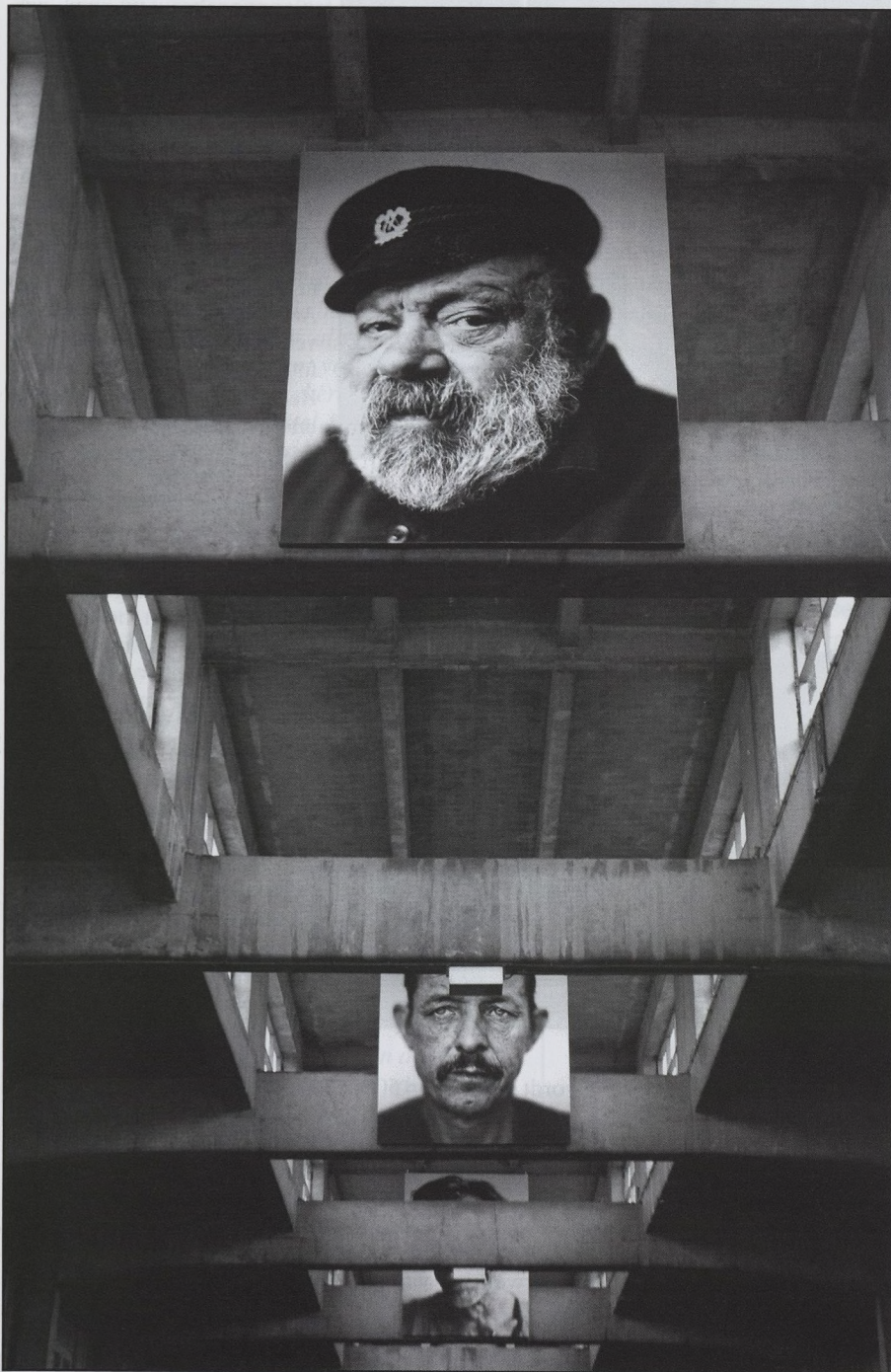
In bezit van benodigde papieren en ervaring.

Mogelijkheid bestaat om deel te nemen in de rederij.

Informatie te verkrijgen bij J.Kramer

Tel: 0031 527 688212

## 'Visscherskoppen' opgehangen in Oostendse vismijn



De tentoonstelling van de "Visscherskoppen" van fotograaf Stephan Vanfleteren zal alvast niet onopgemerkt voorbijgaan in de Oostendse vismijn. De foto's werden uitvergroet op panelen van meer dan drie meter en opgehangen in de nok van de rijweg door de vismijn. De presentatie zorgt voor een mooi perspectief. Fotograaf Stephan Vanfleteren (36) uit Vilvoorde en huisfotograaf van de krant De Morgen, is gefascineerd door vissers, hun verha-

len en hun leven. Vanaf 2005 maakte hij meer dan 50 sterke zwart-wit-portretten van vooral oudere vissers.

De foto's zijn ook nog op andere plaatsen gratis te zien, ondermeer in het Centrum Ysare te Nieuwpoort (tot 17 augustus), de Vuurtoren te Blankenberge (tot 17 augustus) en permanent in de ontmoetingsruimte van het pas heropende Visserijmuseum in Oostduinkerke.

**Europa verbiedt tonijnvisserij**  
De Europese Commissie heeft een verbod opgelegd om gedurende de rest van het jaar nog blauwvintonijn te vangen in de Middellandse Zee en het oosten van de Atlantische Oceaan omdat de vangst-quota voor 2008 bijna zijn bereikt. Vissers uit Cyprus, Frankrijk, Griekenland, Italië en Malta mogen deze vis sinds 16 juni niet meer vangen, Spanjaarden niet meer vanaf 23 juni. Het gaat om vissers die netten gebruiken voor de vangst. Zij zijn goed voor 70 procent van de totale blauwvintonijnvangst. Blauwvintonijn is een zeer aantrekkelijke geprijsde vis en erg gewild in Japan voor de aanmaak van sushi. Op de bekende Tsukiji-vismarkt in Tokio is een tonijn van zeshonderd kilogram tussen de 10.000 en 30.000 euro waard. Voor grotere exemplaren wordt het dubbele betaald.

Alle pogingen om overbevissing van tonijn te voorkomen zijn mislukt. Uit onderzoek van Eurocommissaris Joe borg blijkt dat Franse, Italiaanse en Spaanse tonijnvissers de regels helemaal niet respecteren. Volgens de officiële gegevens heeft de helft van de Franse tonijnvloot nog niets gevangen, terwijl de andere helft zegt al aan 90 procent van zijn quotum te zitten. Borg noemde het voorbeeld van acht Franse ringnetvissers die al 21 dagen op zee zitten en nog geen vangsten hebben gemeld en dat terwijl de schepen net zo actief zijn als de andere.

### Faillissementen

\* REDERIJ HERTSENS BVBA, Graaf D'Ursellaan 18, 8301 Knokke-Heist, rederij ter zeevisserij opgericht in 1969 en eigenaar Z.183 Christopher en Z.583 Angelina. Failliet verklaard op bekentenis op 9 juni 2008.

\* FLANDERS ICE PRODUCTS EVBA, Nieuwewerfkaai 1B, 8400 Oostende, productie en distributie ijs. Failliet verklaard op dagvaarding op 19 juni 2008.

### Activiteitenkalender

#### voor vissers

#### JULI

- 4 Festival van het volkslied aan zee, Oostduinkerke (Visserijmuseum)
  - 5 Vissersmis Bredene (Visserskapel, 18 u.)
  - 6 Zeewijding Oostende
  - 12 Vlaggetjesdag in Goedereede
  - 17-19 Visserijdagen Bruinisse
- #### AUGUSTUS
- 9-10 Visserijfeesten Breskens
  - 16 Mosseldag in Yerseke
  - 30 'Dag van de Nederlandse visserij' in IJmuiden
- #### SEPTEMBER
- 13 Oostendse Visserijfeesten

## O.14 omgebouwd tot schelpenvisser

Momenteel zijn werken bezig voor de ombouw van de O.14 De Zeemeeuw van de Oostendse Rederij De Zeemeeuw tot schelpenvisser. Constructiebedrijf Bema heeft de zijboorden al vervangen en zal ook de speciale dreggen construeren voor de visserij op St-Jakobsschelpen.

## Verbouwing Z.568 Venus

Ook de Z.568 Venus ondergaat aan de H. Baelskaai in Oostende verbouwwerken. De eurokotter werd uit het faillissement van de Rederij Vertrouwen aangekocht door Albert Holtland en eerst in Urk leeggehaald. In Oostende worden schilderwerken en aanpassingen uitgevoerd voor de twinrig- en garnaalvisserij. Daarna gaat het vaartuig terug naar Urk voor hermotorisering.

## Ronny Lagast nieuwe preventiecoördinator

Rudi Vanagt, preventiecoördinator bij Previs, heeft eind mei zijn opdracht beëindigd. Hij wordt opgevolgd door gewezen visser Ronny Lagast (54). Ronny Lagast heeft er een loopbaan van 30 jaar in de visserij opzitten. Hij was ondermeer schipper op diverse vaartuigen en mede-eigenaar van de Z.50 en Z.568. Tien jaar geleden haakte hij af als schipper. De laatste jaren was hij actief in de vzw Horizon Educatief.

## Gesloten voor schol

Met ingang van 3 juni is de visserij op schol in de wateren van de ICES-gebieden VIIIh, j, k (Zuidkust Ierland) verboden voor alle Belgische vissersvaartuigen wegens uitputting van het quotum. In het gebied beschikt de vloot over een zeer bescheiden van 19 ton schol.

## Garnaalverwerker op N.57 Spes Nova

De N.57 Spes Nova (ex-N.57 Terry) van de gebroeders Jan en Kees Kramer uit Urk wordt steeds multifunctioneler.

De ruim twintig jaar oude eurokotter (1986) werd enkele jaren geleden grondig gerenoveerd. Het vaartuig kreeg ook een vangstverwerker en een kreeften-spoelmachine aan boord. Vorige maand heeft machinefabriek de Rousant uit Zoutkamp een volledige garnaallijn geïnstalleerd, waardoor het boomkorvaartuigen binnen enkele weken probleemloos kan overschakelen op de garnaalvisserij.

## Vissers gebruiken geweld in Brussel

De onaangekondigde betoging van 400 Franse, Spaanse en Italiaanse vissers

tegen de hoge brandstofprijzen liep woensdag 4 juni in Brussel uit de hand. De Brusselse politie pakte 74 vissers op na rellen en vernielingen. Het waren hoofdzakelijk Franse vissers die administratief werden aangehouden voor vandalisme. Uiteindelijk werd veertien vissers gerechtelijk aangehouden en negen onder hen werden voor het parket gebracht en zullen zich later voor de rechter moeten verantwoorden.

## Jaarlijkse hulde paster Pype



Voor de 46ste keer vond het jaarlijkse huldebetoon plaats aan het nieuwe erepark van Paster Pype (1854-1926) op het kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg te Oostende dat vorig jaar omgedoopt werd tot "Begraafplaats Paster Pype". Het herdenkingscomité Paster Pype en de Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate blijven instaan voor de organisatie van het eerbetoon.

Burgemeester Jean Vandecasteele en vertegenwoordigers van verschillende verenigingen en organisaties legden er bloemen neer. Ook Frans Vanderwal (87), een van de twee overlevende stichters van het Herdenkingscomité in 1962 (de andere is aalmoezenier Jan Corneillie) is nog ieder jaar aanwezig op de plechtigheid.



**VLOOT** REDER VAN DE OVERHEID

[www.welkombijvloot.be](http://www.welkombijvloot.be)

## Afgestudeerd aan Maritiem Instituut Mercator

Het Maritiem Instituut Mercator in Oostende heeft opnieuw een schooljaar afgesloten en afscheid genomen van de leerlingen die er een opleiding visserij of kleine handelsvaart met succes beëindigden. Tijdens een ontvangst dankte directeur Jan Denys de ouders voor het vertrouwen in de school. Hij beloofde voor de toekomst alles in het werk te stellen om het maritiem onderwijs en de arbeidsmarkt zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Hij maakte ook bekend dat het dossier voor de uitbreiding en renovatie van de school klaar is. Het gaat om een investering van 2,5 miljoen euro.

Voor de proclamatie van de laatstejaarsleerlingen was er een grote opkomst. Meer dan honderd aanwezigen woonden de prijsuitreiking bij.

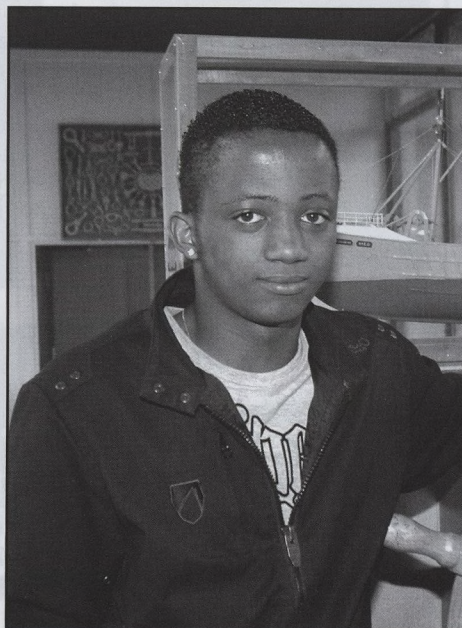
Elf leerlingen uit de richting dek of motoren visserij mochten hun diploma in ontvangst nemen.



Vierde jaar beroepsopleiding motoren: Angelo Dudal, Matthew Pierard, Kenneth Vyvey, Gianni Kooy, Kevin Despiegelaere en Jordy Waeyaert.



Zesde jaar technisch dek (A2): Nicolas Derudder, Kenneth Verpoorter.



Vierde jaar technisch motoren: Stephane Vedelaar.

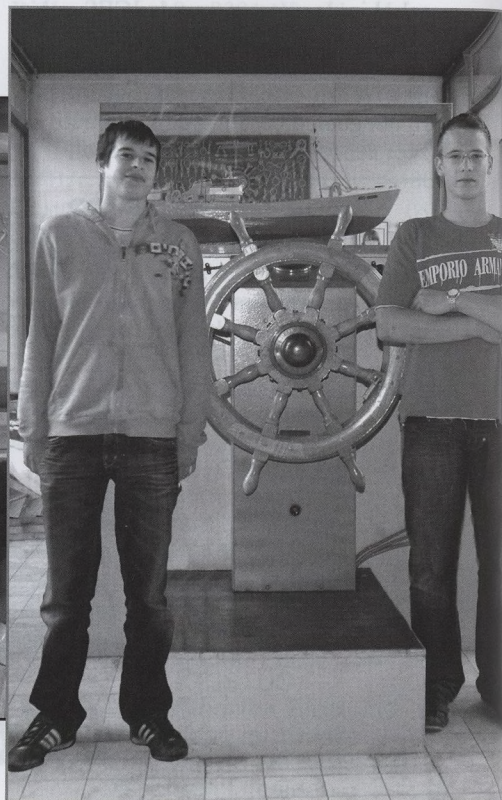
### Onderzoeksraad Alleen maar Nederlanders

Op de zitting van woensdag 25 juni sprak de Onderzoeksraad voor de Visserij zich uit in drie zaken waarbij Belgische vaartuigen betrokken waren. Opmerkelijk is dat het telkens Nederlandse schippers waren die daarbij in de fout gingen.

Zo werd schipper Lenard De Nooijer (Z 87 Nele) uit Arnemuiden bestraft met een verbod om gedurende een periode van vijf dagen het bevel te voeren over een Belgisch vissersvaartuig. Hij werd door de Britse overheid betrapt toen hij tegen de algemene verkeersstroom invoer in een gebied waar dit normaliter verboden is. Om dezelfde reden werd schipper Willem Versprille (Z 80 Silverpit) uit Groede met evenveel dagen schorsing bestraft.

Het dubbele (tien dagen schorsing) was het deel dat schipper Robbert Van Belzen uit Arnemuiden toegemeten kreeg. De Z 75 Zeldenrust waarover Van Belzen het bevel voerde kwam op 21 maart 2007 in aanvaring met het m.s. Andrina F. Bleek dat de Z 75 op automatische piloot voer en dat de schipper gedurende lange tijd verzuimd had een goede uitkijk te houden op de brug. (rc)

Foto hieronder: vierde jaar technisch dek: Jason Cattoor en Yannick Bernard.



## Gepensioneerde vissers moeten vergeten gerechtskosten betalen

Tussen de 500 en 600 gewezen vissers hebben enkele weken geleden een verzoek gekregen om 'vergeten' gerechtskosten te betalen voor zaken die jaren geleden door de Onderzoeksraad behandeld werden en waarbij ze betrokken waren. Sommige uitspraken gaan terug tot in de jaren tachtig. Een Heiste visser die in het verleden meer dan eens een sanctie opliep moet in totaal 900 euro betalen aan het Ontvangkantoor der Penale Boeten. Gelukkig zonder intresten.

Het is een raar, maar waar verhaal. Bij de verhuis van het archief van het Ontvangkantoor der Penale Boeten in Antwerpen stootte een ambtenaar op oude dossiers waarvoor geen gerechtskosten betaald werd. De niet-geïnde bedragen variëren van 5 tot honderden euro's, binnen de acht dagen te betalen. "Ik heb de griffier van de Onderzoeksraad daarop aangesproken en die antwoordde mij dat er voor de inning van gerechtskosten toen een verjaringstermijn van 30 jaar gold (in 1998 teruggebracht op tien jaar). Als je betaalt binnen de termijn is de kous af. Betaal je niet dan is de kans groot dat je een deurwaarder over de vloer krijgt", zegt een van de slachtoffers. "Toen ik de brief kreeg kon ik mij zelfs niet herinneren over welke zaak het ging. Het bedrag was niet te hoog en ik heb het dan maar onmiddellijk overgeschreven", zegt de gepensioneerde zeeman. Als de Onderzoeksraad voor de Zeevaart afdeling Oostende (de hoofdzetel is in Antwerpen) sancties uitsprekt, meestal tijdelijke schorsingen, is daar doorgaans een stukje gerechtskosten bij verschuldigd. Die werden tot op heden nooit ingevorderd.

Griffier Willy Hermans zit erg verveeld met de zaak. Hij was nog een jonge griffier en nauwelijks ingewerkt toen zijn oudere collega in 1985 bij een verkeersongeval om het leven kwam. Amper ingewerkt werd hij plots verantwoordelijk voor de afhandeling van alle dossiers. Bij de verhuizing van de dossiers vernam hij dat alle zaken moesten doorgestuurd worden naar het Ontvangkantoor der Penale Boeten. Hij richtte een verzoek naar de ontvanger van het Ontvangkantoor om af te zien van de inning. Die stuurde op zijn beurt de vraag door naar het hoofdkantoor in Brussel dat uiteindelijk geen afwijking toestond. Voor het Ontvangkantoor zat er niets anders op dan honderden betalingsformulieren te versturen naar de veroordeelde vissers en zelfs naar hun weduwen voor vissers die intussen overleden zijn.

Heiploeg neemt 14 pelmachines in gebruik

## Grootste garnaalverwerker gaat machinaal pellen



Garnalenverwerker Heiploeg, de grootste garnalenverwerker in Europa, brengt als eerste machinaal gepelde Noordzeegarnalen op de markt. De pelmachines draaien al enige tijd op proef in Lauwersoog. Vorig maand ging het pelstation officieel in productie. Er staan veertien Kant-pelmachines en er zijn er nog tien in bestelling.

Het is een bekend gegeven dat de kleine onregelmatige Noordzeegarnaal zich moeilijk laat pellen. Al tientallen jaren is geëxperimenteerd met prototypes, maar de echte doorbraak is er nooit gekomen. Door het lage rendement, de arbeidsintensieve nacontrole en het gebruik van water kon de machinaal gepelde garnaal niet concurreren met de kwaliteit en de productiekosten van handpelateliers, ook al bevonden ze zich in Polen of Marokko.

Het gebruikte type pelmachine is ontwikkeld door vader en zoon Appie en Klaas Kant uit Lauwersoog. Jaren hebben ze aan hun prototype gesleuteld om ze tot een vergelijkbaar rendement te krijgen met de handmatige pellers. Vorig jaar is Heiploeg gestart met een proefproject voor vier pelmachines. Met veertien exemplaren bedraagt de capaciteit nu 5 tot 7 kilogram per uur of een weekproductie van 1,5 tot 2 ton. Dat is slechts twee procent van de aanvoer van de ongeveer 200 Nederlandse garnaalvissers. De invoering van de pelmachines betekent zeker niet het einde van de vier Heiploeg-handpelstations in Marokko.

een contract voor de aankoop van drie garnalenpelmachines bij Ilia van Woensel, een andere Nederlandse pionier in de ontwikkeling van de pelmachines, met het oog op het machinaal pellen van de Purus-garnaal. De levering is voor volgende maand gepland. Na de installatie in een pakhuis in de Oostendse vismijn moet de installatie eerst enkele weken proefdraaien. Tegen de aanvang van het garnaalseizoen zou alles op punt moeten staan om de Vlaamse grijze garnaal te pellen. Eenmaal de gesofisticeerde machines optimaal draaien moeten ze volgens de producent 3.500 kg garnaal per week kunnen leveren.

"Wij willen onbehandelde garnalen afleveren met behoud van de typische smaak van de Vlaamse garnaal. Garnalen die 's morgen aangevoerd zijn zouden 's anderendaags al in atmosferisch verpakking beschikbaar zijn voor de consument en de restaurants", aldus Versluys.

### Vlaamse garnaal

In februari ondertekende Willy Versluys

**Drukker met vakantie!!!**



Het eerstvolgende HVB pas in uw brievenbus op vrijdag 8 augustus

## “Vissers zijn jagers, geen kwekers”



David en vader Eddie Cattoor die samen instaan voor het runnen van de Z.105 en Z.243. (foto gw)

“Twee vaartuigen uitreden betekent bijna constant zes mensen op zee. Tel daarbij twee reservebemanningsleden, mijn zoon David (31) die het werk aan wal opknapt en mezelf als zaakvoerder dan komen we aan 16 mensen die van de opbrengst moeten leven”, zegt de 52-jarige reder Eddie Cattoor. “Het is niet gemakkelijk om de bemanning bij elkaar te houden. Vooral motoristen haken gemakkelijk af en stappen over naar de baggersector. Niet omdat ze daar meer verdienen, maar om een ander leven te krijgen. Ik geef toe dat het leven van de visser met niets te vergelijken is. Maar dat maakt wel dat we ervaren technici moeten vervangen door jongens die minder ervaring hebben. Gelukkig is het bij de schippers nog niet zo erg. De meesten voelen zich nog visser, jagers op zee. Die mentaliteit is nodig om het vol te houden. En het inkomen natuurlijk. De bemanningen kunnen niet zeggen dat ze een slecht jaar gehad hebben”, verzekert Eddie Cattoor.

**HVB: Vorig jaar was dus een goed jaar voor de rederij zonder al te grote problemen met de quota?**

“De quota zijn momenteel niet meer ons grootste probleem. De Quotacommissie, waarvan ik overigens geen lid ben, heeft dat goed onder controle. We zitten echter wel met een brandstofprijis die het onhoudbaar maakt om nog lang te vissen. Ik neem als voorbeeld een van mijn vaartuigen die naar de Golf van Biscaje is. Na twee dagen en tien dagen vissen werd de vis op transport gezet naar Oostende. De verkoop leverde 45.000 euro op (1,81 miljoen frank). Daarvoor moesten wel 4.500 liter brandstof per dag verstoppen. Aan 0,75 euro per liter kost dat 40.500 euro (1,63 miljoen frank). Het verschil (4.500 euro) volstaat niet om de bemanning te betalen. De volgende periode zullen we twee dagen meer kunnen vissen. Of we een opbrengst van 7.500 euro (300.000 frank) per dag halen om rendabel te vissen is zeer onwaarschijnlijk. Lang kun je het zo niet volhouden.”

**HVB: Onze verscheidenheid aan visgronden, waaronder afgelegene gebieden als de Golf van Biscaje en de Ierse Zee zijn nu een nadeel geworden. “In de huidige omstandigheden maakt het de zaken niet eenvoudig. Maar volledig afhankelijk zijn van de Noordzee zoals de Nederlanders heeft ook grote nadelen. Dan heb je helemaal geen uitwijkmogelijkheden als het quotum op is.**

**HVB: Overschakelen op minder energieverblindende visserijtechnieken dan de boomkor dan maar?**

“Voor onze vissers is de invoering van de boomkorvisserij het beste wat hen na de oorlog overkomen is. Onze rederij bestaat 75 jaar en we hebben daarvan 32 jaar met de boomkor gevist. Ik geef toe dat er in het verleden soms te hard tegenaan gegaan is, maar ondertussen wordt toch al een stuk selectiever gevist. Ik ben geen voorstander om de bokken snel op te doeken. We kunnen er overal mee vissen en het materiaal is minder duur dan voor alternatieve technieken. Heel wat boomkorvaartuigen, ook de mijne, zijn intussen meer dan twintig jaar oud. Is het dan nog verantwoord om tienduizenden euro's in de ombouw naar twinrigger, outrigger of flyshooter te investeren? Overigens zijn onze quota niet aangepast voor die nieuwe technieken omdat hiermee teveel op één bepaalde doelsoort wordt gevist.”

**HVB: Uw geloof in de alternatieve technieken is niet groot?**

“Och, in de visserij is alles al eerder geprobeerd. Mijn grootvader en grootnonkel Pierre en jan Demeester visten in de jaren dertig al met het seinenet. Hun techniek stond misschien niet zo goed op punt als nu. Als er nog eens iets nieuws wordt uitgevonden is de kans groot dat het door een visser gebeurt. Vorige generatie gingen vissen op sprout, haring en garmaal, trokken naar de kreeftenput

en beoefenden de spanvisserij. Maar destijds was er enkel geld voor de bouw van boomkorvaartuigen. Subsidies voor een nieuwe kreeftenputter of een garnaalvaartuig waren er niet. Het gevolg is dat het assortiment verminderd is."

**HVB: Dat sluit niet uit dat de boomkorvisserij om milieuredenen zwaar onder druk blijft staan.**

"Als Europa dat wil zullen we het moeten aanvaarden. Ik zie daar niet het einde van de visserij in. Toen de IJslandvisserij uitdoofde werd moord en brand geschreeuwd door de Oostendse vissers. Maar er is nog steeds vis in de vismijn. Ik begrijp dat de situatie met de dure brandstof ook het gebruik van grotere boomkorvaartuigen steeds moeilijker zal maken. Misschien is het inderdaad beter dat we overschakelen op kleinere vaartuigen. Maar waar moeten de reders het geld halen om die investering te bekostigen. Uw schip verkopen zonder licentie is onmogelijk. En een nieuw vaartuig bouwen zonder vangstrechten, daar begint niemand aan. Er moet dus een regeling komen die dat probleem oplost en dat lijkt mij niet zo eenvoudig."

**HVB: Dat is dan een zaak voor de overheid?**

"Akkoord, maar ook veel reders staan weigerachtig tegenover een omschakeling. Zij willen ook garanties over de opbrengst. Laat ze dat eerst maar een goed bestuderen."

**HVB: Ook de Stichting voor Duurzame visserij steunt de omschakeling.**

"SDVO steekt inderdaad veel geld in projecten. Maar als die alternatieve visserijtechnieken in de praktijk zullen gebracht worden zullen er volgens mij daar slechts twee op tien vaartuigen succes mee hebben, de inbreng van de mensen van ILVO (het Instituut voor Landbouw en Visserijonderzoek) ten spijt. Dat gebeurt allemaal met geld dat wij afdragen via het Zeevissersfonds. Het stoort de reders overigens in grote mate dat SDVO zoveel geld in haar mosselproject steekt. Dat geld komt van de sector en moet terugvloeien naar de visserij."

**HVB: Vanuit rederskringen hebben we anders nog niet veel protest gehoord.**

"Toch bestaat daar een grote eensgezindheid over. Wij zijn jagers, geen kwekers. We zien de mosselkweek dan ook niet als een reconversieproject voor vissers. Als ze een mossel-, tong- of welke kwekerij ook willen opzetten moet dat uit andere bronnen gefinancierd worden en niet met geld uit de visserijsector."

**HVB: En wat brengt de toekomst?**

"Dat vraag me is me ook soms af. Graag zou ik de rederij nog vele jaren in leven houden, alhoewel ik momenteel geen overlevingskansen zie. Kan ik nog verder doen of is 75 jaar een mooie ouderdom voor een rederij om te sterven, vraag ik me soms af. Of zullen de cycli die zich in het verleden voordeden zich herhalen: opkomst, bloei en verval? Wij reders en vis-

sers hebben spijtig genoeg ons lot niet meer in eigen handen. We hangen af van de overheid, die volgens mij niet genoeg beseft wat we aan het verliezen zijn. Moest je al de vis zien staan die ons familiebedrijf de voorbije 75 jaar heeft aangevoerd dan zou je versteld staan. Vergeet niet dat voor een IJslander een vangst van 10.000 kg per dag geen zeldzaamheid was. Hoeveel mensen hebben onze vis geconsumeerd? Hoeveel arbeiders van scheepsbouwers, herstelbedrijven, nettenmakers, motorfabrieken, brandstofleveranciers, vismijnpersoneel en ambtenaren hebben dank zij ons hun brood kunnen verdienen. Maar ik denk vooral aan al de vissers die de voorbije driekwart eeuw onze vaartuigen hebben bemand en hard labeur niet schuwden. Als ik daar aan denk vind ik het zeker nog de moeite waard en wens ik mijn rederij nog vele jaren toe."

(gw)



In 1964 liet Robert Cattoor in Nederland een motortraller voor de IJslandvisserij bouwen. De Z.418 Atlas (35,30 m., 500 pk) was een van de weinige Zeebrugge vissersvaartuigen die naar de IJslandse wateren trok. Toen er in 1964 bokken aan boord werden geplaatst (zoals op de foto te zien) was het gedaan met de verre visserij.

## Te koop vissersvaartuig 0 20

294pk/216kw - 37GT

inclusief Belgische visrechten

zuivere vennootschap, vrij en onbelast van hypotheek

zeer lage prijs : 150.000 euro

Tel . 00/32/472/922158

Rederij Atlas bestaat 75 jaar

## Eddie Cattoor: "Thuis kwamen dagelijks vissers over de vloer"

Eddie Cattoor (52), jongste zoon van gewezen ondervoorzitter van de Rederscentrale Robert Cattoor (1927-2003), is zaakvoerder van de BVBA Rederij Atlas en reder van de grote boomkorvaartuigen Z.105 Atlas en Z.243 Medusa. Dit jaar bestaat de Rederij Atlas 75 jaar en is daarmee hoogstwaarschijnlijk de oudste rederij ter visserij in ons land. Die verjaardag wordt in september gevierd.

Overgrootvader Jacobus Cattoor (x Mathilde Savels), grootvader Désiré Cattoor (x Aline Ameye) en vader Robert Cattoor (x Annie Demeester) waren al actief in de visserij.

"Aan mijn vaders kant bestond de familie bijna volledig uit Heistse vissers. Mijn grootnonkels Alberick (Z.199 Pax), Frans (Z.498 Eugenie-Mathilde), maar vooral Henri Cattoor waren in de na-oorlogse periode zeer bekende reders



Jan en Pier Demeester bekijken een vat dat door een granaatslag beschadigd werd. Van Pier is Eddie Cattoor de kleinzoon. De vader van Pier en Jan was Henri en hij was uit Nieuwpoort naar de oostkust afgezakt waar hij een zeilmakerij oprichtte. Zijn zonen Pier en Jan 'de zeilmakers' gingen er aan de slag. Toen de diesel de plaats van de zeilen innam gingen ze diesel en olie verkopen. Beiden richtten in 1933 ook een rederij op. Het werd de basis van de onderneming van Eddie Cattoor.

(Z.439 Venus, Z.420 La Madelon, Z.435 La Madelon, Z.431 Judith)."

Met een dergelijke familiale achtergrond was het dan ook de normaalste zaak van de wereld dat de volgende generatie met Eddie en Freddy Cattoor in dat spoor zou treden. Hoe de familie zich de voorbije eeuw in de visserij ontplooiden laten we Eddie zelf vertellen.

"Langs moeders kant ben ik de kleinzoon van Petrus (Pierre) Demeester, die samen met zijn broer Johannes (Jan) in de visserij bekendheid genoten als 'Jan en Pier de zeilmakers'. Hun vader Henri had honderd jaar geleden een bloeiende zeilmakerij met visserijbenodigheden en winkel met vissersuitrusting aan de Valkestraat te Nieuwpoort. Na de eerste wereldoorlog werd zijn handel uitgebreid met een vestiging voor zijn zonen aan de pas aangelegde visserhaven te Zeebrugge, Werfkaai 31. Daar bouwde mijn grootvader een bloeiende handel op met de Heistse en Zeebrugse reders en vissers als klanten. Na de opkomst van de dieselmotoren in de visserij verdween de handel in zeilen en richtte hij met zijn broer een olie- en brandstofbedrijf op."

"Pierre en Jan Demeester richtten in 1933 een eigen rederij op die van start ging met de Z.46 Augusta, een te Zeebrugge gebouwd houten vaartuig van 56 brutoton en een Humbolt-motor van 100 pk. Een paar jaar later namen ze ook de Z.48 Blanche-Marguerite (bouwjaar 1905) over. Daarna volgden nog de Z.25 De Ruyter, Z.15 Blanche-Marguerite, Z.475 Annie, Z.270 Augusta, Z.422 De Ruyter en de Z.212 Blanche-Marguerite."

"Op het einde van de jaren 50 werd mijn grootnonkel Jan Demeester ziek. Hij was kinderloos en mijn vader Robert kocht de helft van de rederij. Als bekwaame schipper en schoonzoon van Pierre voer hij als een van de weinige Zeebrugse- of Heistse vissers op IJsland met de Z.212 Annie Marquerite."

"Begin jaren 60 liet mijn vader in Nederland een nieuw modern vissersvaartuig voor de IJslandvisserij bouwen, de Z.418 Atlas (35,30 m., 500 pk). Mijn grootvader overleed echter één maand voor het nieuwe vaartuig in de vaart kwam. Mijn vader stond er toen alleen voor, maar hield de rederij toch sterk in handen."

"In 1977 werd de Z.418 Atlas vervangen

door Z.105 Atlas (ex.KW.105 uit Katwijk, die amper zeven maanden oud was). Mijn broer Freddy werd schipper aan boord en ik motorist. Tien jaar later kwam de nieuwe en huidige Z.105 Atlas, die bij De Graeve in Zeebrugge van stapel liep, in bedrijf (de oude Z.418 werd Z.418 Blue Bird van Constant Couwyser). In 1988 nam mijn vader met mij het bouwproject van de eurokotter Z.34 Northern-Sky over na het faillissement van de Zeebrugse scheepswerf Perfecta. Joël Verheye bouwde het vaartuig verder af. Daardoor was ik ook enkele jaren mede-eigenaar van de Rederij Sun Rise. Het vaartuig werd een paar jaar later verkocht."

"Even voor zijn 67ste verjaardag legde mijn vader de riem af. Hij had er intussen meer dan 35 jaar als reder en zaakvoerder opzitten. Ik kocht de aandelen van mijn vader en mijn broer en werd de nieuwe zaakvoerder. Het was geen gemakkelijk tijd. Er moest hard gewerkt en gevaren worden, met veel inzet van mijn bemanning. Zij die er toen al bij waren kunnen dat getuigen."

"In 1997 zag ik kans om mijn rederij uit te breiden en kocht de Z.243 "Medusa" (ex.Z.243 Drakkar van de familie Crevits), een zusterschip van Z.105 Atlas. Als reder en zaakvoerder en samen met mijn beste kracht, mijn echtgenote Francine Brouckaert, hadden we onze handen vol met het uitreden van beide vaartuigen".

"Op 16 oktober 2003 kocht ik de O.274 Lucali, niet om het schip verder uit te redden, maar om de vangstrechten toe te voegen aan de rechten van Z.105 Atlas en Z.243 Medusa. Die aankoop bracht het aantal vaartuigen waarvan de familie Cattoor eigenaar is of was op veertien."

### Donkere wolken

"Ik ben geboren op 5 juni 1956 en opgegroeid in het huis bij mijn grootvader Pierre Demeester zodat ik het reilen en zeilen van de rederij van zeer nabij heb meegemaakt. Ons gezin telde zeven kinderen, waaronder drie jongens die allemaal visser werden, maar intussen zijn Freddy en Johan er al uitgestapt. Bij



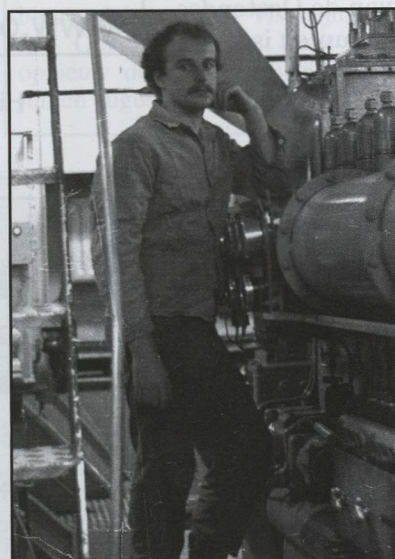
Eddie Cattoor (motorist) met de bemanningsleden Wilfried Sorreyn (schipper), Luc Toussein, Willy Van Beveren en de kinderen Benny Sorreyn en David Cattoor bij de doop van de Z.34 Northern-Sky in 1988 (foto gw)

ons thuis kwamen dagelijks vissers over de vloer. Ik volgde de vrije visserijschool van meester Karel Ackx in Heist en behaalde alle diploma's en brevetten van motorist en schipper met grote of grootste onderscheiding. Vanaf mijn 12 jaar maakte ik elke zomer met de Z.418 een reis naar IJsland mee, met mijn vader als schipper. Vanaf mijn 17 jaar heb ik vele jaren gevaren als motorist en later als schipper voor de rederij. In 1976 stapten mijn broer Freddy en ik elk voor een kwart van de aandelen in de rederij. Ik was toen 20 jaar."

"Al op zeer jonge leeftijd leerde ik mijn vrouwtje Francine kennen en in 1976 trad ik met haar in het huwelijk. Ze schonk me een zoon David (1976) die nu voltijds voor de rederij werkt. Daarna kwam de geboorte van dochter Shirley (1979), die sedert 2002 zelfstandige uitbaatster is van het visserscafé The Sailor te Zeebrugge. In 1990 kwam zoon Jason ter wereld. Hij maakte zopas zijn opleiding dek aan het Maritiem Instituut Mercator te Oostende af en is klaar voor de visserij. Intussen was ik in 2000 bestuurslid geworden van de Rederscentrale waar ik verschillende mandaten kreeg. Sedert enkele jaren ben ik ook bestuurder van de Vlaamse Visserijcoöperatie."

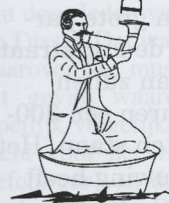
"Van 1985 tot 1989 baatte mijn vrouw een vishandel uit te Dudzele, waar we ervaring opdeden in de kleinhandel. De zaak werd overgelaten, maar bestaat nog steeds. We vormden een heel goed en hard

werkend gezin, maar in de zomer van 2004 staken donkere wolken op. Op een zeer onschuldig moedervlekje in de hals van mijn vrouw werd melanoom vastgesteld. Ze werd ernstig ziek en in december 2005 constateerde de specialist onderhuidse kanker. Vanaf toen ging het helemaal de verkeerde kant op. We beleefden een zeer trieste periode met voor ons allen veel verdriet. Mijn wereldje viel stil toen Francine, amper 49 jaar, op 27 juli 2006 thuis overleed. Dat was voor mij een ramp. Ik weet dat ik nooit in mijn leven meer zal verliezen dan toen. Maar het leven zet door. Intussen heb ik een kleinzoon en een kleindochter." (gw)



Eddie Cattoor in 1977

De citaten



'Ik vind dat hoge brandstofprijzen en lage schol- en tongprijzen behoren tot het normale ondernemersrisico.'

Gerda Verburg,  
Nederlands minister  
van Landbouw,  
Natuur en  
Voedselkwaliteit, in  
antwoord op  
Kamervragen

'Wiskundige modellen wijzen uit dat een kabeljauwpopulatie in veertig jaar tijd in de vernieling kan worden gevist, maar dat het tweeënhalf eeuw kan duren voordat ze zich weer herstelt.'

Knack, 20 februari

'Als het paard dood neervalt op straat hebben de mussen geen haver meer.'

J.K. Galbraith in 'De crash van '29'

'Ik ben ervan overtuigd dat de visserij van de toekomst een kleinschalige visserij is, met lijnen of selectieve netten die worden geplaatst in het leefgebied van de vissen die men wil vangen.'

Bioloog Daniel Pauly  
in Knack, 20 februari

'De kern van de zaak is niet alleen meer of het mensdom zal blijven voortbestaan, maar meer nog of het kan blijven leven zonder te vervallen tot een bestaan zonder waarde.'

Besluit van het 'rapport  
van de Club van Rome'

'Journalistiek bestaat in Vlaanderen amper twintig jaar. Alles daarvoor was een poging tot. Met uitzondering van Maurice De Wilde en een paar anderen.'

VTM-informatiedirecteur Eric  
Goens in De Morgen, 3 mei

'Alsof een goede pen iemand het recht geeft om in het wilde weg pijlen af te schieten.'

Angèle Manteau postuum  
in De Morgen 23 april

'De enige jobs die men gecreëerd heeft, werden stelselmatig zwaar gesubsidieerd. Het wordt tijd om eens echt economisch te denken.'

Eric Verhulst in De Tijd, 29 april

'Als de beleidsmakers een lagere olieprijs willen, moeten ze wel een beleid voeren dat de dollar sterker maakt.'

Anas Alhajji, energie-econoom  
University Ohio

## 300 appartementen op Oostendse Oosteroever

Waar nu nog een grote parking ligt tussen de Fortstraat en de Victorialaan zullen binnen enkele jaren een 300-tal appartementen staan. Het AG Stadsvernieuwing heeft hiervoor een oproep uitgeschreven waarvoor geïnteresseerde bouwpromotoren zich kunnen inschrijven. Verwacht wordt dat de werken voor het woonproject, van vier of vijf verdiepingen, in 2010 kunnen starten.

Een groot deel van de zone tussen de Oostendse havengeul en de grens met Bredene staat op het Gewestplan ingevuld als stedelijk ontwikkelingsgebied. Dat laat toe om uiteenlopende bestemmingen uit te werken voor terreinen die eigenlijk binnen het havengebied liggen. Hierdoor werd het woonproject in het vroegere Militair Hospitaal mogelijk, maar ook de realisatie van woongelegenheden tot aan de H. Baelskaai. Ook de panden aan de H. Baelskaai, vanaf de Blauwe Brug tot de Liefkemoresstraat, zullen in de toekomst plaats moeten ruimen voor woongelegenheden, alhoewel daar ook handelsactiviteiten zullen mogelijk blijven. Ook van de ombouw van het Vuurtorendok tot een jachthaven door het Vlaams Gewest is niet afgestapt.

OOSTENDE

## Oosteroever verzet zich tegen dempen Visserijdok

De nieuwe vzw Oostendse Oosteroever, opgericht door o.m. reder Willy Versluys, verzet zich tegen het gedeeltelijk dempen van het Oostendse Visserijdok. De vereniging vreest dat de ingreep zal leiden tot een te eenzijdige en groot-schalige havenactiviteit (roro-trafiek), die het bestaande kleinschalige karakter van de omgeving zal hypothekeren. Meer dan ooit dient een platform te worden gemaakt waar kritisch wordt nagedacht en oplossingen worden geformuleerd zodat een eenzijdige en autoritaire visie kan worden bijgestuurd, zo zegt de vzw.

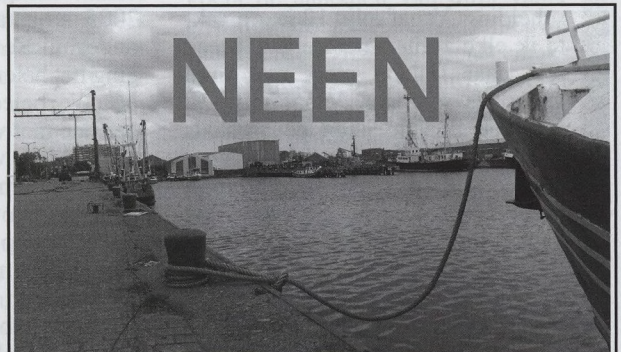
*“Als vzw willen wij wijzen op de troeven van Oostende om uit te groeien tot een havenstad met (Europese) uitstraling. Meer dan ooit dienen foute beslissingen te worden vermeden. Het visserijdok en het water vormen de ruggraat van de Oosteroever of Oostendes poort naar een nieuwe visie voor stadsontwikkeling. Een ontwikkeling waarin alle facetten (visserij- en havenactiviteiten, wonen en recreatie) optimaal kunnen worden benut.”*

De vzw Oostendse Oosteroever vindt dat de huidige situatie van de Oostendse haven uniek is omwille van haar

functionele stedelijke binding tussen het westelijk deel, de binnenstad en haven en het Oostelijk deel, de Oosteroever. Deze ruimtelijke binding dient te worden bewaard zodat een barrièrevorming in de toekomst kan worden vermeden. Bij verdere uitbouw dient alles in het werk te worden gesteld om de relatie te versterken tussen stad en haven.

Daarom dient men af te stappen van grootschalige projecten die, gezien de beperkte uitbreidingsmogelijkheden van de haven, in de toekomst, zullen leiden naar een versnippering van het geheel, aldus de vzw.

Info over lidmaatschap van de vzw is te bekomen op [oosteroever@gmail.com](mailto:oosteroever@gmail.com) en op de website [www.oosteroever.blogspot.com](http://www.oosteroever.blogspot.com).



AAN DEMPEN VISSERIJDOK  
[www.oosteroever.blogspot.com](http://www.oosteroever.blogspot.com)

Hier en daar duiken al protestaffiches op.

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

## Vernieuwd Visserijmuseum Oostduinkerke vertelt een verhaal



Drie gelukkige mensen bij de opening van het vernieuwde visserijmuseum: conservator Willem Lanszweert, burgemeester Marc Vanden Bussche en schepen Jan Loones.

Oostduinkerke heeft een druk weekende achter de rug. Er waren de Garnaalfeesten, de rondgang van de 59ste Garnaalstoet en de zeewijding. Dit jaar kwam er de officiële plechtigheid ter gelegenheid van de heropening van het vernieuwde Visserijmuseum bij. Nu bijna vier jaar werken achter de rug liggen rekent de gemeente Koksijde op de verkoop van 60 tot 80.000 toegangstickets per jaar.

Wat vroeger onmogelijk was wegens de beperkte ruimte en middelen is nu gerealiseerd in het nieuwe Visserijmuseum van Oostduinkerke: een wandeling door de geschiedenis van de Vlaamse visserij, van strandvisserij in de middeleeuwen tot de visserij in het begin van de 21ste eeuw.

De volledige transformatie van het Nationaal Visserijmuseum heeft langer geduurd dan verwacht en tot op vandaag ongeveer negen miljoen euro gekost, waarvan het grootste gedeelte

ten laste van de gemeente Koksijde. Het resultaat mag gezien worden. Het is een groot museum geworden waarvoor de bezoeker de nodige tijd moet uittrekken. De inrichting oogt ruim, fris en modern. Het aanbod bestaat uit levensechte decors, foto's, talrijke waardevolle schilderijen en veel doe-elementen. Een rondgang start bij de strandvisserij en -jutterij. Stap voor stap wordt de evolutie van de visserij getoond. Bijvoorbeeld aan de hand van twintig

### Folkloreavonden op museumplein

Na het succes van de voorbije jaren worden ook deze zomer visserijfolkloreavonden gehouden op het binnenplein van het Visserijmuseum in Oostduinkerke. Deze gaan opnieuw door elke vrijdagavond in juli en augustus. De toegang is gratis.

nieuwe scheepsmodellen die allemaal op dezelfde schaal (1:30ste) gemaakt zijn door leden van de Modelbouwclub De Dissel. Dat was met de 55 modellen waarover het museum al beschikt niet het geval, waardoor de afmetingen moeilijk vergelijkbaar zijn. Verder aandacht voor het vistuig, de woon- en leefcultuur van de vissers, volksgeloof en devotie. De OD.1 Martha is in het centrale gedeelte de blikvanger, maar ook de nagebouwde scheepswerf is een geslaagde reconstructie. Op het laagste niveau, onder de kiel van de Martha, staan twee grote aquaria van 30.000 liter zeewater vol Noordzeevissen. Tijdens de rondgang zijn grote panelen en etalagekasten te zien waarop historische feiten of attributen worden gepresenteerd.

Het nieuwe museum herbergt ook een documentatiecentrum dat bestaat uit een vakbibliotheek en een wetenschappelijk en administratief archief;

De toegangsprijs voor een bezoek aan het museum bedraagt 5 euro. Kinderen komen erin aan verlaagd tarief en voor de allerkleinsten is de toegang gratis.

Info: [www.visserijmuseum.be](http://www.visserijmuseum.be).



De OD.1 Martha, de blikvanger in het vernieuwde visserijmuseum

# N.V. HOSTYIN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende -*

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

[www.hostyn.be](http://www.hostyn.be) — [contact@hostyn.be](mailto:contact@hostyn.be)

# Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. E-mail gaat naar [het.visserijblad@telenet.be](mailto: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.

## Visserijdok

In Oostende gaat het dempen van een aanzienlijk deel van het Visserijdok eindelijk beginnen. Niets te vroeg, want de toekomst is begonnen. Voor wat die toekomst betreft zou men beter het hele dok denpen. Als men dan vóór de Vismijnkantine (zuid) een nieuw ro-ro-insteekdok graaft, vanaf de vaargeul en bestemd voor de grootste ro-ro-schepen, creëert men vier aanlegdokken voor ro-ro op de oosteroever. De visserij kan dan geconcentreerd worden in het Vuurtorendok en aan de Visserskaai. Volgens mij kan men ook beter een treinbedding voorzien in de

H. Baelskaai, wat logistieke voordelen biedt. Binnen de driehoek Ankerstraat - Vuurtorenweg - Baelskaai mag zeker geen woningbouw komen. Om voor- en achterhaven met elkaar te verbinden, zonder hinder voor voor vracht- en spoorverkeer, zal men voor het kustverkeer en voor de kusttram een tunnel moeten aanleggen of fly-overs.

H. de Bruin, Rotterdam

## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

### Verandering adres:

\* Z.201 JOB SENIOR, eig. Artimon NV, Kragenhoek 31, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief: 18 maart 2008

\* Z.402 NOOITGEDACHT, eig. BVBA Verleene, Derbylaan 16, 8450 Bredene zeebrief: 22 mei 2008

\* B.601 VAN MAERLANT, eig. NV Rederij Van Maerlant, Kragenhoek 31, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief: 18 maart 2003

### Verandering van adres en tonnemaat:

\* Z.84 ALBRECHT RODENBACH, eig. Rederij Roekan BVBA, Plaatsmolenstraat 54, 8800 Roeselare, bruto 284, netto 85. Zeebrief: 25 maart 2008

### Verandering van adres en motor:

\* Z.474 HESSEL SR, eig. Argo NV, Derbylaan 16, 8450 Bredene, motor Mitsubishi, bj 2007, 220 kW. Zeebrief: 22 mei 2008

### Verandering van motor:

\* Z.519 ENTERPRISE, eig. BVBA Enterprise, Fruithoflaan 124/14, 2600 Berchem. Zeebrief: 25 maart 2008

### Verandering van eigendom:

Z.39 ZUIDERZEE, eig. Vita Nova BVBA, Felix Timmermansstraat 34, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 10 april 2008

\* Z.48 WODAN, eig. Rederij Nele BVBA, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Aangifte: 7 januari 2008

\* Z.85 MORGENSTER, eig. Morgenster NV, Afrikalaan 13, 8300 Oostende. Zeebrief: 29 april 2008

\* O.116 CAROLINE, eig. Deley Michel-Bouillart Caroline, Vijverstraat 15/2, 8400 Oostende. Zeebrief: 24 januari 2008

### Verandering van rechtsvorm:

\* B.518 Drakkar, eig. Drakkar BVBA (voorheen NV), Grote Moerstraat 69, 8000 Brugge. Zeebrief: 10 juni 2008

### Veranderingen exploitatie:

\* O.190 RENILDE, eig. BVBA Lucien Desmit, Langestraat 108, 8400 Oostende. Exploitatie door Frank Desmit beëindigd 29 juni 2008

\* O.700 BI-SI-TI, eig. BVBA Bouline, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende huurovereenkomst exploitant Michel Deley beëindigd 14 januari 2008-06-19.



Zeevissersfonds  
Wandelaarkaai 4  
8400 Oostende  
Tel: 059 509555  
Fax: 059 509525  
[info@zeevissersfonds.be](mailto:info@zeevissersfonds.be)

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



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

SDVO vzw  
Wandelaarkaai 4  
8400 Oostende  
Tel: 059 509 526  
Fax: 059 509 664  
[info@sdvo.be](mailto: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!

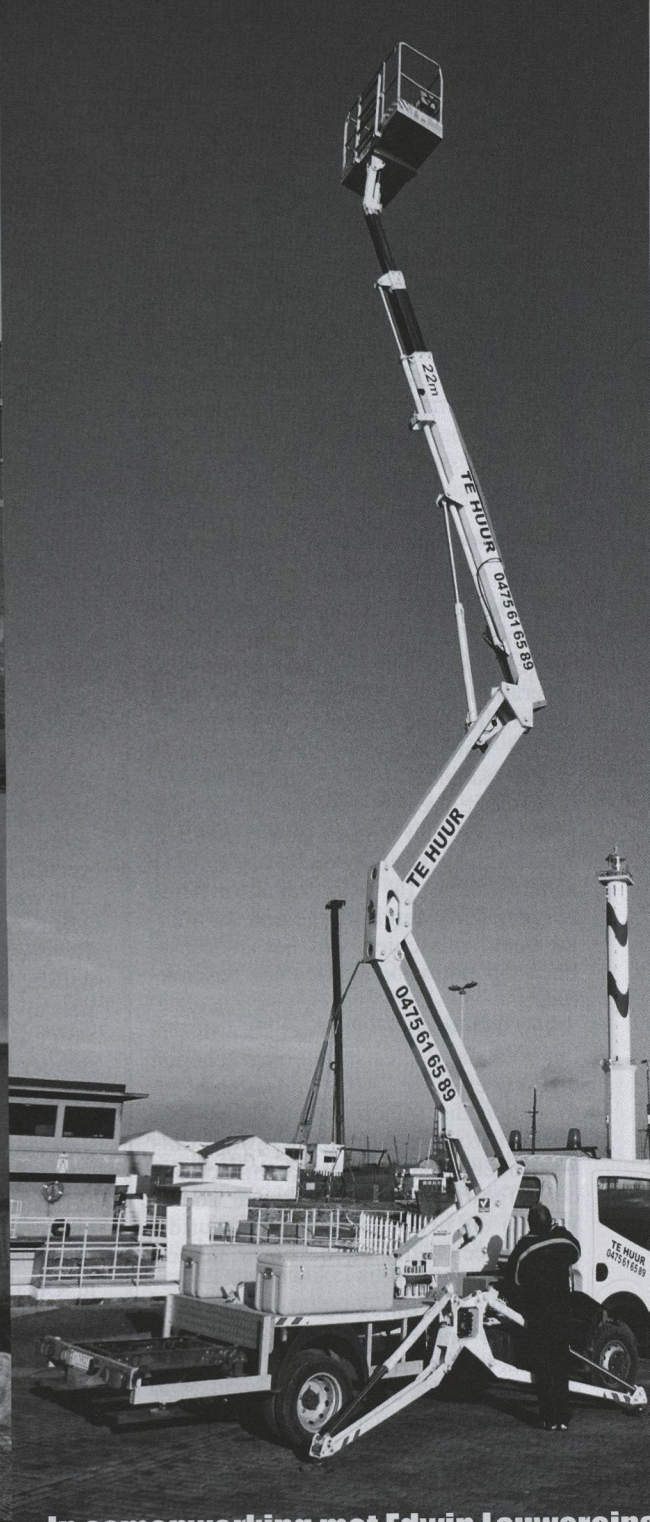
## VISSERIJBENODIGDHEDEN



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



**VISSERIJBENODIGDHEDEN**  
AANMAKEN VAN NETTEN VOOR ZEEVISSERIJ,  
KUSTVISSERIJ, SPORTVISSERIJ  
MARITIEME CURIOSA / BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN

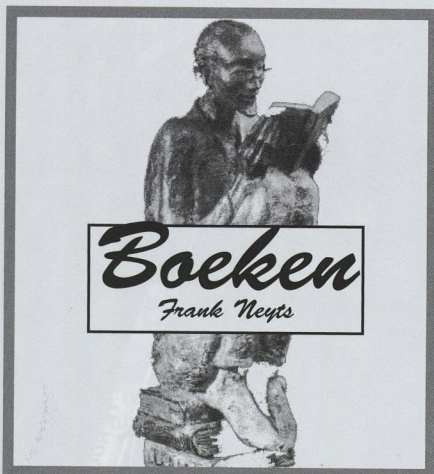


**In samenwerking met Edwin Lauwereins**  
Scheeps- en algemene schilderwerken  
Verhuur hoogtewerker 22m  
Verhuur van hoge drukspuit 300, 500 en 700 bar

**HEMPEL SCHEEPSVERVEN EN SCHILDERBENODIGDHEDEN**



**Privé: Havenstraat 3**  
8400 Oostende  
T 0475 / 61 65 80



## Boeken

Frank Neyts

### Scheepskennis

Bij Uitgeverij Dokmar in Enkhuizen verscheen onder de titel "Ship Knowledge. Ship Design, Construction and Operation", een volledig bijgewerkte en geactualiseerde uitgave, een Engelse versie van het eerdere succesboek "Scheepskennis". Ook van de Nederlandstalige versie van dit boek verscheen er een 'up-to-date' uitgave. Klaas van Dokkum tekende als auteur / samensteller. Tal van vakautoriteiten zorgden voor een bijdrage aan dit unieke boek, misschien wel het allerbeste boek op dat vlak momenteel beschikbaar.

"Ship Knowledge"/"Scheepskennis" is het boek dat u alles vertelt over schepen en scheepvaart. Alle onderdelen en systemen die samen een modern schip vormen worden tot in de kleinste details besproken, van ontwerptekeningen tot een afgewerkt schip, inclusief onderwerpen als het schilderen en de juridische aspecten die bij de bouw komen kijken.

Gedetailleerde uitleg van de talrijk aangesneden onderwerpen samen met het gebruik van talrijke tekeningen, doorsnedes en foto's alle in kleur, maken het boek perfect leesbaar voor iedereen met interesse voor schepen. Niet alleen het ontwerp en de bouw van schepen komt aan bod, ook tal van operationele aspecten worden met uitzonderlijke vakkenis haarfijn en glashelder uit de doeken gedaan.

Na het lezen van dit boek zult u een schip niet langer als een dood object beschouwen, maar u zult er zich van bewust zijn dat een schip een 'self-supporting entity' is, waarop men alle aan land beschikbare moderne technieken ook zult terugvinden.

Bent u nog niet overtuigd, wel dan even dit; er werden reeds zo'n 25.000 exemplaren van dit boek verkocht, geen duidelijker bewijs van de degelijkheid van dit werk. Kopen dus!

"Ship Knowledge" (ISBN 978 90 71500 06 0) werd op A4-formaat als hardback uitgegeven, telt 384 pagina's en kost 69,50 euro. Bestellen kan rechtstreeks bij de uitgeverij op de website [www.dokmar.com](http://www.dokmar.com).

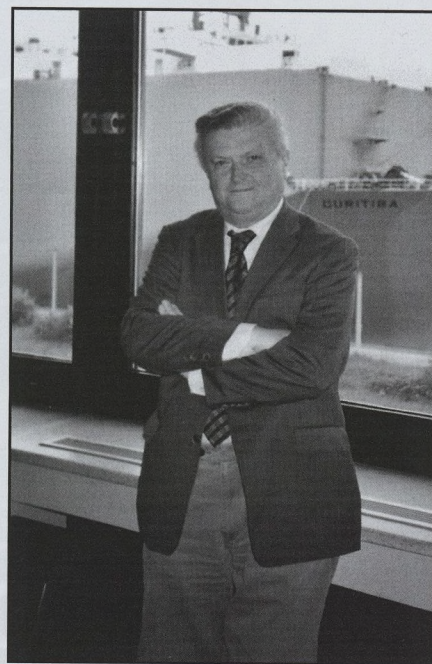
Administrateur-generaal MBZ

## Pierre Kerckaert met pensioen

Pierre Kerckaert, administrateur-generaal van de haven van Zeebrugge, gaat met pensioen. Als bouwkundig ingenieur heeft hij jarenlang meegebouwd aan de ontwikkeling van de zeehaven. Na bijna 42 jaren actief leven komt er nu tijd voor het gezin, met vier kinderen en acht kleinkinderen. "Het betekent ook het einde van de goede samenwerking met MBZ-voorzitter en gedelegeerd bestuurder Joachim Coens", zegt ir. Kerckaert.

Zijn vader was technisch tekenaar. Het was voor de zoon de aanzet om het ook in de techniek waar te maken. Aan de Rijksuniversiteit Gent behaalde hij met grote onderscheiding de titel van burgerlijk bouwkundig ingenieur (1966). Zijn loopbaan begon in 1967 bij het Ministerie van Openbare Werken te Brugge. In 1972 vertrok hij naar hetzelfde Ministerie in Brussel om kabinetsadviseur te worden bij achtereenvolgens de CVP-ministers Jos De Saeger, Alfred Califice, Luc Dhoore en Marc Eyskens. Van 1977 tot 1989 was hij hoofdingenieur-directeur van Brugge en Wegen bij de Dienst der Kust (Bestuur der Waterwegen) van het Ministerie van Openbare Werken te Oostende, Hoofd van de Directie Oostkust, Dienst Metingen en Werken in Zee te Oostende en verantwoordelijk voor de volledige uitbouwwerken van de nieuwe haven van Zeebrugge. Die periode gaf veel voldoening door de samenwerking met wijlen Daniel Coens en Frank Van Acker.

"Beide politikers waren loyale mensen die een visie hadden op de toekomst van de regio West-Vlaanderen", zegt Pierre Kerckaert die moeilijk kan begrijpen dat er zo'n beperkte aandacht is voor de haven bij de mensen uit ons arrondisse-



Ir. Pierre Kerckaert: 'Vooral bij de Bruggelingen is de aandacht voor de haven miniem te noemen.'

ment. "Vooral in Brugge is die aandacht miniem te noemen, zeker als men het vergelijkt met Gent en Antwerpen. De haven vormt een afgesloten gebied op 12 km van het hart van Brugge, met zijn rijk historisch verleden. Bruggelingen waren geen zeevaarders maar handelaars, vandaar wellicht het gebrek aan geestdrift voor het maritieme luik van hun stad."

In 1990 wordt Kerckaert lid van de Raad van Bestuur van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), gevolgd door zijn aanstelling tot directeur-generaal.

"Wat in de haven nog moet verbeterd worden, is het onthaal van de cruiseschepen. Een eigen passagiersterminal moet een professioneel en hartelijk onthaal bieden; passagiers en bemanning moeten zich welkom voelen." (dh)

## N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?  
Bel 059 / 51 44 66

## Oostendse slipways onherroepelijk dicht?



De slipways verkeren nog grotendeels in de staat zoals ze in 1931 gebouwd werden. (foto gw)

Eind juni zijn de twee Oostendse slipways naast het Visserijdok buiten gebruik gesteld. Dat heeft althans het schepencollege beslist nadat niemand de werking en de bijhorende kosten van de droogzettinginstallatie op zich wilde nemen. Volgens het stadsbestuur zijn de slipways zwaar verlieslatend en kosten ze de stadskas 250.000 euro per jaar. Op de valreep heeft de CVBA Vlaamse Visserijvereniging (VJV) nog een verzoek gericht aan het stadsbestuur om de slipways open houden.

Enkele jaren geleden werd al onderhandeld om de twee slipways over te dragen aan het Oostendse vismijnbedrijf. De exploitatie betekende al jaren een zware kostenpost waar de stad vanaf wilde. In het verleden werd nochtans vaak benadrukt dat de slipways een belangrijk instrument zijn in de dienstverlening aan de reders, ook omdat vissersvaartuigen die in Oostende veilen tegen een laag tarief van de installatie gebruik kunnen maken. Het aantal droogzettingen voor inspecties, onderhouds-, of schilderwerken nam echter jaar na jaar af. Ook de problemen rond

de milieuvergunningen moeten opgelost worden.

De overdracht van de slipways was voorzien voor 2007, waardoor de exploitatie vanaf 1 januari 2008 volledig voor rekening van AG Vismijn Oostende zou gebeuren, maar de datum werd stelselmatig opgeschoven. Onderhandelingen voor de overname van de exploitatie door een consortium van havengebruikers (Damen Shipyards, SKB, Scheepswerf IdP) liep op niets uit. Het schepencollege heeft uiteindelijk de knoop doorgehakt en zal vanaf 1 juli geen stadspersoneel meer beschikbaar stellen voor de bediening. Overigens kan de sluiting niet los gezien worden van het dempen van een gedeelte van het Visserijdok. Voor het droogzetten van een schip zal dan onvoldoende water beschikbaar zijn in het dok. Andere waarnemers gaan nog verder in hun redenering en geloven dat de beslissing kadert in een globaal plan waarbij men in het Oostendse havengebied steeds minder rekening gaat houden met de visserij.

De VJV en enkele privé-partners zijn

bereid om de slipways operationeel te houden, zo maakte woordvoerder Willy Versluys bekend. De coöperatieve vereniging Vlaamse Visserijvereniging werd einde 2005 opgericht door enkele reders uit het klein vlootsegment met als voornaamste doelstelling het bekomen van een label voor Vlaamse Noordzeegarnaal. Normaal zouden alle beroepsverenigingen protest moeten aantekenen tegen de sluiting van de slipways als dat de belangen van de reders schaadt. De geïsoleerde VJV staat echter alleen met haar protest tegen de sluiting.

### Beschermd

De slipways met een draagvermogen van 500 en 1000 ton werden in 1931 gebouwd door het gespecialiseerde Amerikaanse bedrijf Crandall Dry Dock Engineers dat in 1840 zijn eerste droogzettinginstallatie bouwde en sindsdien een wereldreputatie verwierf inzake droogdokken. Het kettingprincipe toegepast op de Oostendse droogzetting werd voor het eerst in 1854 gerealiseerd. De Amerikanen leverden ook slipways in Zeebrugge, Nieuwpoort en Boulogne.

De installatie verkeert nog grotendeels in de oorspronkelijke staat, met uitzondering van de zware trekkettingen en de roltreinen die aan slijtage onderhevig waren. In 1971 kregen de slipways een grondige onderhoudsbeurt, behalve de betonnen en houten funderingspalen. Sinds 2002 zijn de slipways beschermd als industrieel erfgoed en kunnen dus niet zomaar afgebroken worden. De bescherming heeft tot gevolg dat bij herstellingen enkel authentieke materialen mogen worden gebruikt.

De eigenaar is ook niet van alle kosten verlost. Hij moet instaan voor het onderhoud en de conservering van het beschermd erfgoed. Voor de kosten zijn wel overheidssubsidies voorzien. Wellicht is het de bedoeling om de installaties samen met de vuurtoren en de Maritieme Site Oostende onder te brengen in een globale site voor maritieme-cultureel en archeologisch beschermd erfgoed. (gw)

## 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 - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKENDE SERVICESTATION -

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

# Tussen wat al niet meer mogelijk is... en wat nog komen moet



Foto © Jo Clauwaert

DAT DE VISSERIJ zich vandaag op een levensgevaarlijk kruispunt bevindt is voor iedereen wel duidelijk. Vorige maand omschreven we dat kruispunt als *'de moeilijke periode waarin datgene wat voorbij is de degens kruist met wat er nog niet is'*.

Het is een periode van grote onzekerheid, bangelijke voorgevoelens, spanning in de portefeuille en dus ook op de kaaien en een terechte vrees voor de toekomst. Maar uniek is die periode niet. De visserij heeft dergelijke periodes al meermaals doorgemaakt en... overleefd. We moeten niet ver in de geschiedenis terugkeren om op zo'n periode te stoten.

**H**ET IS INMIDDELS ook alweer meer dan twintig jaar geleden dat ik voor het eerst naar het redactielokaal van HVB trok. Ik woonde toen nog in het verre binnenland en ik verheugde me erg op mijn nieuwe betrekking aan de kust, ook omdat ik zodoende de vrienden uit mijn jeugd terug zou zien.

Deze intro, die in een cursus journalistiek ongetwijfeld geschrapt zou worden, had ik even nodig om de lezer duidelijk te maken met welke blik ik twintig jaar geleden naar de visserij begon te kijken. Laat me er dus nog even mee

doorgaan.

Die eerste dagen liep ik in Oostende even langs bij mijn jeugdvriend Dirk Vandepitte. (1) Hij werkte toen op het secretariaat van de Oostendse sp.a (toen nog gewoon SP) en tegen de muur, achter zijn bureau, zag ik voor het eerst het spectaculaire olieverschilderij van De Keukelaere, waarop enkele 'visbakken' van de NV Oostendsche Reederij (2) afgebeeld worden.

Het schilderij maakte indruk. Ik zag kolossaal grote, vervaarlijk ogende visbakken die letterlijk naar de visgronden opstoomden.

Het schilderij toonde me ook dat de visserij een grote geschiedenis heeft en dat die geschiedenis overal haar sporen achtergelaten heeft, ja tot zelfs in het secretariaat van de socialisten.

Enige maanden later zag ik een kopie op postkaartformaat van datzelfde schilderij. Op de achterkant stond een tekst waarin de sociale voordelen vermeld werden die op deze 'rode vloot' de regel waren. Eten aan boord werd gratis verstrekt, er was een gewaarborgd maandloon, vissers deelden in de winst, kapiteins en motoristen maakten deel uit van de beheerraad, er was een voor die tijd ongeziene ongevallenverzekering, er was een telegrafist en een fulltime kok aan boord... Die voordelen bleven trouwens niet beperkt tot die ene rederij. De sociale politiek van de 'schepen van de Bond' maakte school en ook vissers bij andere rederijen konden al vlug van soortgelijke voordelen genieten.

Vreemd was dat voor de visserij-onkundige die ik was. Veel van wat daar opgesomd werd vond ik immers niet terug bij de vissersvaartuigen die voor mijn deur lagen. Waar waren die voordelen naartoe? Deelname in de winst? Gratis eten aan boord? Ge- waarborgd maandloon? (3) Die vragen bezorgden me een be- langrijk inzicht: de hedendaagse visserij kan alleen maar begrepen worden vanuit haar geschiedenis. Die geschiedenis leerde me ver- volgens dat de sector die ik op het einde van de jaren tachtig aantrof niet alleen qua scheepstypes een andere was dan deze die De Keukelaere op doek vastgelegd had. De visserij die in de eerste helft van de twintigste eeuw over de kaaien geheerst had bleek gewoon niet langer te bestaan.

Wat wij hier gewoon zijn als de visserij te omschrijven is iets helemaal anders dan wat onze ouders te zien kregen. De kreet die bij een koningswissel geuit wordt moet ook ooit op de kaaien weerklonken hebben: *de visserij is dood, leve de visserij!* (4)

Zo zal het de sector nu ook ver- gaan. Wat ons nageslacht als de visserijsector zal benoemen zal nauwelijks iets te maken hebben met wat wijzelf daar onder ver- staan hebben.

In de jaren vijftig van de vorige eeuw verdween een machtige, toonaangevende vloot van 'sterk- houders' uit de sector. Machtige rederijen uit de eerste helft van de eeuw (NV Oostendsche Reede- rij, NV Motorvisserij, SA Pêcherie à Vapeur...) met al even machtige voormannen (Baels, Lucien Decrop, John Bauwens, Alfred Golder, Aspeslagh, Leonce Verbughe...) waren in de tweede helft van dezelfde eeuw al een blok aan het sectorbeen. Als voor- beeld van vergankelijkheid kan dat tellen! De visbakken die de sterkhouders van de vloot ge- weest waren bleken in nauwelijks enkele jaren tijd gedegradeerd te zijn tot zorgenkind. Een onbeken- de auteur zegt het in een boekje uit de jaren dertig zo: *'De vis- schers verkiezen op motorsloepen te dienen omdat het salaris veel hooger is en omdat ze zoo lang op zee niet blijven als met de stoom-*



Het schilderij van De Keukelaere dat ons leerde dat de sector al voor soortgelijke uitdagingen gestaan heeft.

*boten die meer en meer verlaten worden en waarvoor de bemanning zoals we het reeds zegden nog moeilijk aan te monteren is.*

*Wat voor gevolg heeft dat verschil- lende eenheden der stoomvissche- rij zijn verkocht geworden.'* (5)

Maar hadden de grote stoomrede- rijen, de Oostendsche Reederij voorop, enkele jaren daarvoor juist niet massaal veel vissers aangetrokken omwille van de betere werkomstandigheden, de sociale voordelen en de goede betaling? En waren de vissers er enkele jaren later weer uit ver- trokken zodat die stoomrederijen met een bemanningstekort kwa- men te zitten?

Inderdaad.

Blijkt dat kennis van de (visse- rij)geschiedenis bijzonder nuttig is. Wie geconfronteerd wordt met zo'n spectaculaire vergankelijk-

heid kijkt vanaf dat moment op een heel andere manier uit het raam. Hij beseft dan dat de grote boomkorvaartuigen die daar hun vangst lossen op hun beurt ook heel vlug hun 'sterkhouderssta- tuut' kunnen verliezen en in enkele jaren tijd tot zorgenkind gedegradeerd worden.

Maar keren we eerst nog even te- rug naar de visbakken uit onze visserijgeschiedenis: *'Maar, on- danks het feit dat het tijdperk 1919-1930 zeker het hoogtepunt vormde van de stoomvisserij in ons land, was niet alles rooskleu- rig in die tak van ons visserijbe- drijf. Zoals dikwijls voorkomt, brengt het bereiken van een bloei- periode mede dat de betrokken industrie reeds in zich de kiemen van een aanstaand verval draagt.'* (6)

Al vanaf 1932 was het van dat-

# CREVITS

**import - export - allerlei kettingen en kettingmat- ten - ankers - herbruikbare materialen - visserij- benodigdheden - rubber bollen en rubber ringen**

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

tum: 'De exploitatiekosten van de stoomtreilers waren werkelijk prohibitief. De nog resterende stoomtreilers bleven elk jaar voor lange perioden in de haven liggen en het aandeel van de stoomvisserij in de verkoop van de Oostendse vismijn daalde maar steeds. Dit schiep een nieuw kansje voor de motorvisserij, waarvan overwegende familiale exploitatie een veel ekomischer uitbating toeliet.' (7)

Het is die 'economischer uitbating' door 'familiale exploitatie' die in de jaren zestig zou leiden tot het ombouwen van 'plankenvissers' (8). Het was de aanzet tot een sector die niet zoveel later beheerst zou worden door grote boomkorvaartuigen.

Maar onze eigentijdse sterkhouders droegen in hun succesjaren even goed de kiemen van het verval in zich. Over de boomkorvisserij schreef dezelfde auteur bijvoorbeeld in 1982 al volgende bijzonder actueel klinkende woorden: 'Dit rozig beeld wordt getemperd in de allereerste plaats door de sterk gestegen uitbatingkosten. (...) vooral de stijging van de brandstofprijzen brengt ernstige zorgen bij. (...) De boomkorvisserij die de hoeksteen vormt van ons visserijbedrijf, behoort tot de meest energieverslindende vormen van visserij. (...) Probleemloos is ons visserijbedrijf dus zeker niet. (...)'

(9) De geschiedenis herhaalt zich. De visbakken toonden op hun hoogtepunt (1919-1930) al de zwakheden die hen uiteindelijk in de jaren vijftig compleet de das zouden omdoen. De boomkorvaartuigen van hun kant toonden als 'hoeksteen van ons visserijbedrijf' in

1980 ook al de gebreken die ze vandaag de das omdoen.

De geschiedenis herhaalt zich inderdaad. Maar dat geeft ons geen zekerheid over de toekomst, want helaas doet ze dat nooit op dezelfde manier. De gebaarde Karl Marx zei het in zijn tijd al: als de geschiedenis zich herhaalt dan is het de eerste keer als klucht. Maar of we er achteraf ook nog zullen om lachen is vandaag verre van zeker.

Flor Vandekerckhove

1. Dirk Vandepitte zou kort nadien sterven. Een in memoriam verscheen in HVB 1988/IV.

2. Zie 'De Roode Vloot' in HVB 1996/V. De Breidense volkskundige Louis Vande Castele publiceerde in 1980 een korte geschiedenis van deze onderneming: 'De Oostendse Reederij 1921-1950' Meer info via e-mailadres louis.van.castele@skynet.be.

3. Wat vernietigd werd had veel tijd nodig om heropgebouwd te worden. Het heeft tot 2005 (!) geduurd vooraleer de vissers weer op vergelijkbare sociale voordelen konden rekenen; zie hiervoor 'Sociaal statuut van de zeevisser in werking getreden' in HVB 2005/V; ook: 'De Stichting Duurzame Visserijontwikkeling en de sociale kwestie' in HVB 2004/XII.

4. Ook hier zien we dat het vele jaren duurt vooraleer verloren evenwichten hersteld worden. Het einde van de visbakken luide (samen met het aflopende epos van de IJslandvisserij) ook het einde in van de leidinggevende rol van de Oostendse vismijn in. Vanaf dan zou de omzet van die vismijn almaar minderen. Deze zou zich pas herpakken in de XXIste eeuw, na de oprichting van een Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende, zie o.a. HVB 2001/XII.

5. 'Een eeuw zeevisserij te Oostende' p. 21, auteur en publicatiejaar niet vermeld. De woorden van deze ons onbekende auteur werden ons bevestigd door oud-visser Wardje Vandenabeele, destijds scheepjongen op de visbakken: 'Men zegt wel dat de stoomtreilers aan de kant moesten blijven liggen omdat ze niet meer rendabel waren, maar volgens mij was dat omdat ze er geen bemanning meer voor konden vinden.' Interview in HVB 1996/VI/p.35.

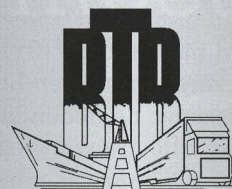
6. Marcel Poppe, 'Van mannen en de zee, Een eeuw Vlaamse zeevisserij', Uitgeverij Het Visserijblad, Tweede druk, Oostende 1982, p. 25

7. ib., p.32

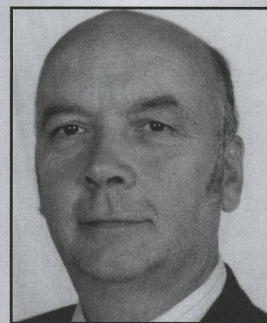
8. Zie bvb. 'André Adams: Z 442 Constant Nera was eerste omgebouwde plankenvisser die kapsijde' in HVB 2007/II.

9. Marcel Poppe, 'Van mannen en de zee, Een eeuw Vlaamse zeevisserij', Uitgeverij Het Visserijblad, Tweede druk, Oostende 1982, p. 58

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



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor  
Federaal secretaris  
zeevisserij  
Jules Pourquaetstraat 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 (43)

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 onderzoekwerk 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 Castelee

## Z.84 De Klauwaert

Lengte: 31,25 m.  
Breedte: 7,57 m.  
Tonnage: 202 bt  
Bouwjaar: 1981  
Werf: Leon De Graeve, Zeebrugge  
Motor: ABC (1996)  
Vermogen: 736 kW  
Uitrusting: boomkorvisserij

Eigenaar:

### Z.84 De Klauwaert:

Rederij De Klauwaert PVBA, 8301 Knokke-Heist  
Rederij De Klauwaert BVBA, 8301 Knokke-Heist (1987)  
Rederij Noordpas NV, 8380 Zeebrugge (2002)  
Rederij Blauwvoet BVBA, 8420 De Haan (2002)

### Z.184 Linquenda

BVBA Rathé en Kiekens, 8380 Zeebrugge (2002)  
Geschrap: 5 augustus 2003  
Zonder vergunning overgenomen door Rederij Noordpas (Korf, Urk)



COPYRIGHT gw

## O.211 Christoph

(ex-O.211 Harry-Marina, ex-N.211 Cyndie, ex-O.211 Kiwi, ex-O.211 Narwal)

Lengte: 14,60 m.  
Breedte: 4,25 m.  
Tonnage: 23 bt  
Bouwjaar: 1971  
Werf: Scheepswerven Seghers, Oostende  
Motor: Scania (1992)  
Vermogen: 220 kW  
Uitrusting: boomkorvisserij

Eigenaar:

### O.211 Harry-Marina:

PVBA Harry-Marina, 8400 Oostende  
Georges Lemarcq-Guidée, 8400 Oostende (1976)

### N.211 Cyndie:

René Calcoen-Verbeke, 8450 Nieuwpoort (1979)

### O.211 Kiwi:

J. Vansevenant-Naessens, 8401 Bredene (1983)

### O.211 Narwal:

Yves Robert, 8400 Oostende (1986)

### O.211 Christoph:

Rudy Barbaix, 8400 Oostende (1987)  
BVBA Christophe, 8000 Brugge (1997)  
(exploitant: Stefaan Pots, 1997)  
Geschrap: 13 mei 1998  
Verkocht in Nederland (Lemmer):  
LE.64 Hoop op Zegen (Gebrs Toering)



COPYRIGHT gw

## O.738 Nova Cura

(ex-HA.82 Jacob Douwe, ex-Z.88 Nova Cura, ex-N.88 Nova Cura)

Lengte: 17,95 m.  
Breedte: 5,14 m.  
Tonnage: 35 bt  
Bouwjaar: 1961  
Werf: NV Ton Bodewes, Franeker (Ned)  
Motor: Stork (1961)  
Vermogen: 104 kW  
Uitrusting: boomkorvisserij

Eigenaar:

### HA.82 Jacob Douwe:

F.J. Poepjes, Harlinge, Ned (1961)

### Z.88 Nova Cura:

Petrus Rammeloo, Zeebrugge (1973)

### N.88 Nova Cura:

Michel Vercoutter en Arnel Vanthuyne, Nieuwpoort (1978)

Arnel Vanthuyne, Nieuwpoort (1988)

### Z.88 Nova Cura:

BVBA Nova Cura, Knokke-Heist (1989)

### N.88 Nova Cura:

BVBA Nova Cura, Nieuwpoort

Geschrap: 1999

### O.738 Nova Cura

BVBA Caroline, 8301 Knokke-Heist (1999)  
(exploitant: BVBA Rederij Lorvan, 8400 Oostende)  
Stopzetting exploitatie: 2001  
Geschrap: 7 juli 2002  
Verkocht aan Bout Benjamin, Vlissingen (Ned)



COPYRIGHT gw

# Het Nieuwpoortse vissersbeeld is een werkelijkheid geworden

## Situering

Na Oostende met zijn Nationaal Monument der Zeelieden en Zeebrugge dat het Kruis der Vissers kreeg, was er te Nieuwpoort (de voornaamste aanvoerhaven tijdens de tweede wereldoorlog) niets dat herinnerde aan het levensgevaarlijke werk waaraan de kustvisserij blootgesteld was.

Op zondag 13 juli 1958 werd uiteindelijk een vissersmonument te Nieuwpoort ingehuldigd. Dat gebeurde door de toen 24-jarige Prins Albert, de huidige koning Albert II. Een bronzen afgietsel van een levensgrote vissersculptuur van de Brusselse beeldhouwer-medailleur Pierre De Soete (1886-1948) kreeg een ereplaats op het Kaiplein. Het beeld werd op een arduinen voetstuk geplaatst, vervaardigd door de Nieuwpoortse steenkappers G. Decoene-Deman, met het opschrift 'Ter nagedachtenis van alle Belgische op zee omgekomen vissers'.

Vijf jaar eerder hadden directeur van het Zeewezen Robert Verschelde en drukker-uitgever Pros Vandenberghé het initiatief genomen om een kopie van het beeld, waarvan het origineel zich in het Metropolitan Museum in New-York bevond, te gebruiken als vissersgedenkteken voor Nieuwpoort. Burgemeester Gheeraert sloot zich hierbij aan. Er werd een comité gevormd dat voldoende geld inzamelde om het voorstel te realiseren.

In de databank van het Metropolitan Museum in New-York (beschikbaar op het internet) vonden we echter geen spoor terug van Pierre De Soete. We hebben ook nergens een opdrachtgever of eigenaar gevonden voor het beeldhouwerk en evenmin een verklaring hoe het in New-York terecht kwam. Weet iemand daar meer over?

Hoe ontstaat een standbeeld? Het ontstaat en leeft gewoonlijk eerste in het brein van een begaafd beeldhouwer, die het soms maandenlang in zich draagt vooraleer de vrucht zijner kunstenaarsziel in brons gegoten of in steen gebeiteld wordt, om dan, voor eeuwen en eeuwen, de bewondering van de opeenvolgende geslachten te genieten. De onovertroffen beelden uit de Griekse en Romeinse oudheid zijn daar om dit te getuigen.

Helaas, niet alle beeldhouwde gewrochten zijn bewonderenswaardige meesterwerken; sommige missen alle natuurlijkheid, zijn onevenwichtig, banaal of bombastisch. Sommige zijn overdreven symbolisch dat ze ten slotte nog enkel afzichtelijke misbaksels zijn.

Bezielde kunstenaars, het wezen schilders, musici of beeldhouwers, wachten niet steeds op bestellingen om hun kunstkinderen het leven te schenken. Zo heeft bijvoorbeeld de onsterfelijke Meunier, door een onweerstaanbare scheppingsdrang gedreven, uit eigen beweging zijn prachtige beeldenreeks geschapen ter verheerlijking van de eenvoudige arbeiders. Die beelden werden slechts na zijn dood bijeengebracht en vormen thans, in onze hoofdstad, het merkwaardige Monument van de Arbeid.

In die vermaarden beelden-groep, waar de zaaiër en de maaier, de dokker, de mijnwerker en de ijzergieter prijken, ontbreekt nochtans de zeeman. Wel bestaan er in den lande monumenten aan de scheepvaart gewijd, namelijk te Antwerpen, te Brussel en te Oostende, maar de typische Vlaamse visser, in al zijn stoere eenvoud, was nog niet vereeuwigd. Een zonderling samentreffen zou in die leemte voorzien.

## Hoe "De Visser" van De Soete tot stand kwam

't Was in 1926 dat de Oostendse Zeemansbond besloot de toenmalige Minister van Zeewezen, Eduard Anseele, ter gelegenheid van zijn verjaring, een geschenk aan te bieden, uit erkentelijkheid voor al wat hij ten voordele van de zeeman had verwezenlijkt. Had hij niet, tegen het advies in van de zogezegde bevoegde besturen, krachtdadig de herinrichting en modernisering onzer reddingsdiensten weten door te voeren? Wat zou er wel een Minister op zijn verjaardag kunnen genoeg doen?

Een zilveren koffiepot, een vergulde theepot, een porcelein tafelstel. Geleid door haar voorzitter (vermits hij van Nieuwpoort afkomstig is, kan het volstaan hem hier A.B. te noemen) trok een afvaardiging naar Brussel, om aan een bevriend kabinetsambtenaar te vragen wat de Minister het meest genoeg zou doen. Minister Anseele was natuurlijk, zoals van alle ministers mag verwacht worden, ruimschoots voorzien van koffiepotten, theepotten, tafelstelsels en dergelijk keukengerief, maar een origineel kunstwerk hoe eenvoudig ook, door de vissers geschonken, zou hem heel zeker naar het hart gaan. Inzake kunstwerken waren onze afgevaardigden echter minder thuis, en lieten het dan ook aan de kabinetsambtenaar over hem binnenkort een aanneembaar voorstel te doen.

## Wie is beeldhouwer De Soete?

Beeldhouwer De Soete was toen op het toppunt zijner glorierijke kunstenaarsloopbaan, zowel in de vreemde als in ons eigen land prijken zijn talrijke meesterwerken, koningen, prinses, prelaten en bankiers hadden hun borstbeeld of een medaillon van zijn hand. Een vissersbeeld door die wereldberoemde kunstenaar gemaakt zou de Minister wel behagen, maar zou helaas de som die de vissers aan hun geschenk konden besteden, schromelijk te

boven gaan. Daar viel dus geen denken aan. Maar was De Soete geen volksjongen die zicht door eigen middelen had opgewerkt en die zich volstrekt niet schaamde over zijn nederige afkomst, ofschoon hij zich thans tot de boezemvrienden van onze koning Albert mocht rekenen. Wie weet zou zijn gevoelig hart niet opengaan voor onze eenvoudige vissers. Inderdaad, toen hem gevraagd werd wat dat wel kon kosten, kwam het antwoord zonder aarzelen: <<Hun prijs is de mijne, maar ik ken ze niet genoeg, ik zou ze willen in hun midden kunnen bestuderen>>. 't Was natuurlijk rap geklonken: reeds de volgende zaterdagmiddag reden ambtenaar en beeldhouwer, in dezès auto, naar Oostende en werd al dadelijk voornoemde A.B. opgezocht, die De Soete in de gelegenheid stelde enkele dagen tussen de typische vissersbevolking te vertoeven.

En zo kwam De Soete's vissersbeeld tot stand, ontdaan van alle omslachtige praal en symbolisme, zo eenvoudig mogelijk, zoals hij werkelijk gaat en staat in het hard labeur van zijn dagelijks leven, maar met die fiere houding en die krachtadige uitdrukking op het gelaat, die bij de eerste aanblik doen beseffen dat de visser een man is uit één stuk, zonder vaar of vrees, en die geen sermoenen nodig heeft over mensenliefde en zelfopoffering om, in geval van nood, zijn leven te wagen voor de redding van zijn evennaaste.

Noch bloeme noch kronen,  
Geen lofzang kan hem vleien,  
Geen rouwzang hem vermurwen,  
Strijd om den brode blijft voor hem 's levens regel.

Nieuwpoort's Gemeentebestuur verdient gelukwensen omdat het tot verheerlijking van zijn vissersvolk dit sprekend beeld heeft uitgekozen, dat ook reeds, om zijn hoog kunstgehalte, tussen vele werken van de grote meester werd verkoren, om als eerste Belgisch beeldhouwwerk in het Metropolitan Museum van New-York te prijken.

De Soete's kranige visser, die eerstdaags op onze kaai onthuld wordt, weze een zinnebeeld van de genegenheid onzer vissers aan hun haven en bedrijf:

In blijdschap en in rouw,  
De visserstiel getrouw!

#### KORT

0.69 Sea Lady te water – Op scheepswerf Deweert & Zonen in Oostende werd op 6 juli 1958 de 0.69 Sea Lady te water gelaten. Opdrachtgever voor de bouw van het

houten vaartuig van 24 meter was Georges Torrebore uit Oostende.

Z.323 H. Monica vergaan – Op 12 juli 1958 is de Z.323 H. Monica lek geslagen en gezonken voor de Engelse oostkust. Het houten vaartuig was eigendom van schipper Louis Adams en matroos André Lagasse.

## HET GEBEURDE

50

Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

*Deze maandelijks rubriek is gebaseerd op HVB van 1958.*



Onthulling van het vissersmonument door Z.K.H. Prins Albert.

Op zoek naar de mannen van de visbakken

## Cherchez la femme

In HVB van vorige maand startten we een zoektocht naar de bemanning van de kleine stoomtreiler O 294 Van Orley die tussen 1947 en 1949 door de NV Motorvisserij uitgereed werd. We vonden intussen al de namen terug van Julien Germonpré, Rudolf Eerebout, Richard Declerck, Roland Brys, André Eerebout, Philemon Coten en Firmin Legein. Zij voeren in die tijd onder leiding van schipper Engel Butseraen. Maar nog hebben wij niet alle mannen op de foto's kunnen thuisbrengen. daarom proberen wij het vandaag eens met de vrouwen.

Wie meer weet neemt contact op met onze redactie op e-mailadres: [het.visserijblad@telenet.be](mailto:het.visserijblad@telenet.be) of tel.: 0474 53 88 00.



### TURBO BELGIUM

Uw betrouwbare partner voor het onderhoud, reinigen en herstellen van alle merken turbochargers zoals ABB, MAN, Napier, KKK, Garret, IHI, Holset...

- Grote voorraad wisselstukken (nieuw en gereviseerd)
- 24-uren service
- 25 service stations wereldwijd (partners)

**Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte**

Turbo **Belgium** t.a.v. Paul Hagens  
Industriepark Brechtsebaan 16  
2900 Schoten (Antwerpen)  
[paul.hagens@turbobelgium.com](mailto:paul.hagens@turbobelgium.com)

Tel.: 03 685 20 24  
Fax: 03 685 61 11  
Mob.: 0496 217 304



**VISMIJN  
OOSTENDE**

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

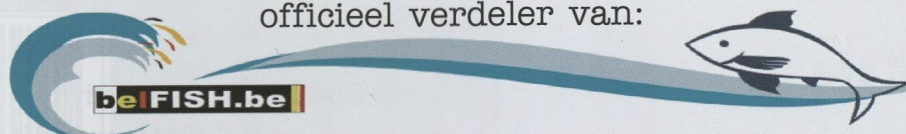


Kwaliteitsmarkt,  
gekoelde opslag- en sorteerruimtes,  
volautomatisch sorteren,  
Europees netwerk,  
24/24 service

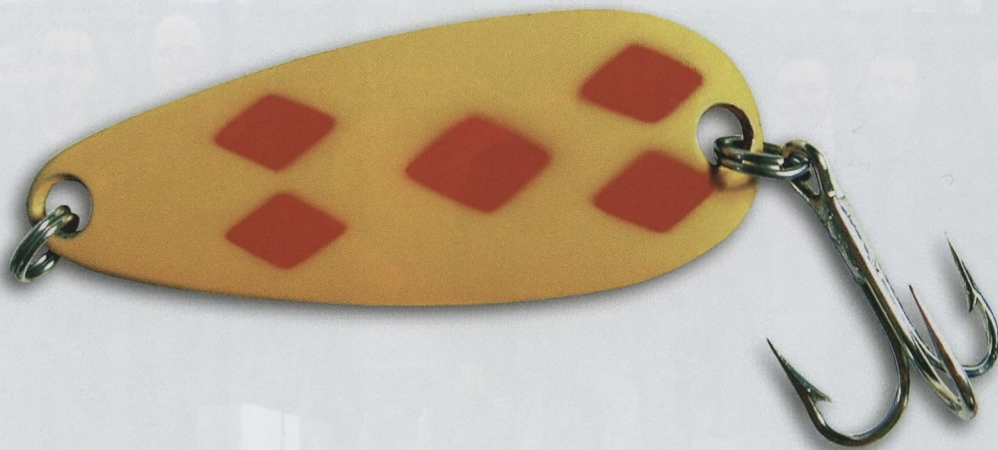
Inlichtingen algemeen:  
059/33.90.90 of 059/32.34.12  
fax: 059/32.05.82  
Inlichtingen aanvoer: 059/51.86.34

Web: [www.vismijnoostende.be](http://www.vismijnoostende.be)  
@: [info@vismijnoostende.be](mailto:info@vismijnoostende.be)

officieel verdeler van:



# Iets niet in de haak?



## Bel ons voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers



U kunt ons 24 uur per dag, 365 dagen per jaar bereiken voor onderhoud, reparatie en verkoop van originele ABB-onderdelen. Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen. ABB Turbocharging, uw adres

voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers!

### Neem contact met ons op:

**Service:** +32 (0)3 - 5443033

**Onderdelen:** +32 (0)3 - 5443025

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

**Fax:** +32 (0)3 - 5443020

**E-mail:** [turbo@be.abb.com](mailto:turbo@be.abb.com)

#### ABB Turbocharging

Luithagen Haven 2 / Unit H, 2030  
Antwerpen  
[www.abb.be](http://www.abb.be)

Power and productivity  
for a better world™

**ABB**