HVB
75
HET VISSERIJBLAD

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

EEN VLOOT IN DE OVERGANG

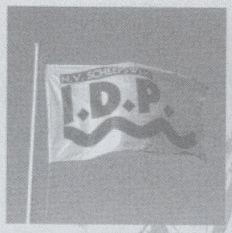
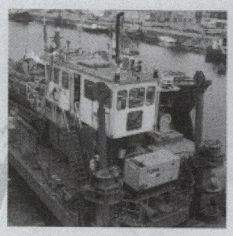
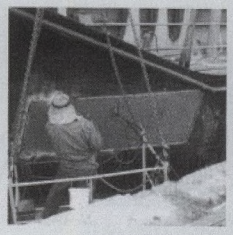
2,99 €

5 414306 101500 00508 >

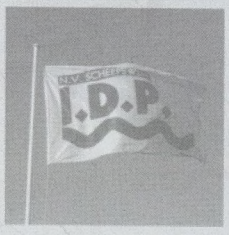
75 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 12- 5 december 2008 - **2,99 euro** - afgiftekantoor Oostende

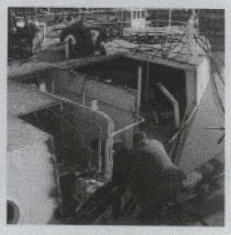
Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Danke postman / -vrouw

Nieuwbouw
Alle herstellingen,
ombouw en onderhoud

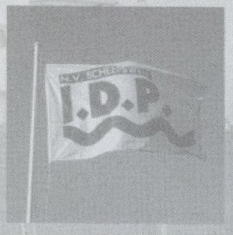
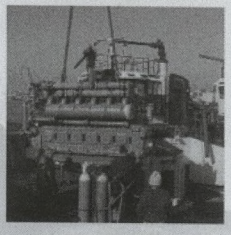
Visserijschepen - Werkschepen
Dienstvaartuigen - Pontons
Motorenrevisies - Mechaniek - Uitlijning
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS





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

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

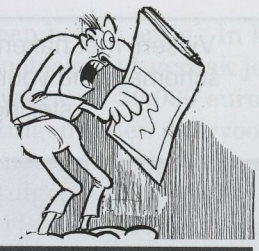
EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

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



COLOFON

HVB 75

HET VISSERIJBLAD
Onafhankelijk magazine van de zee
ISSN: 0776-6912

MEDEWERKERS: Jo Clauwaert, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing (†), Willem Lanszweert, Flor Vandekerckhove, Louis Vande Casteele, Guido Walters en gasten Jacques van Harten en Geert Cyriel Tavernier

Redactie te bereiken op
0474 53 88 00
E-mail:
het.visserijblad@telenet.be

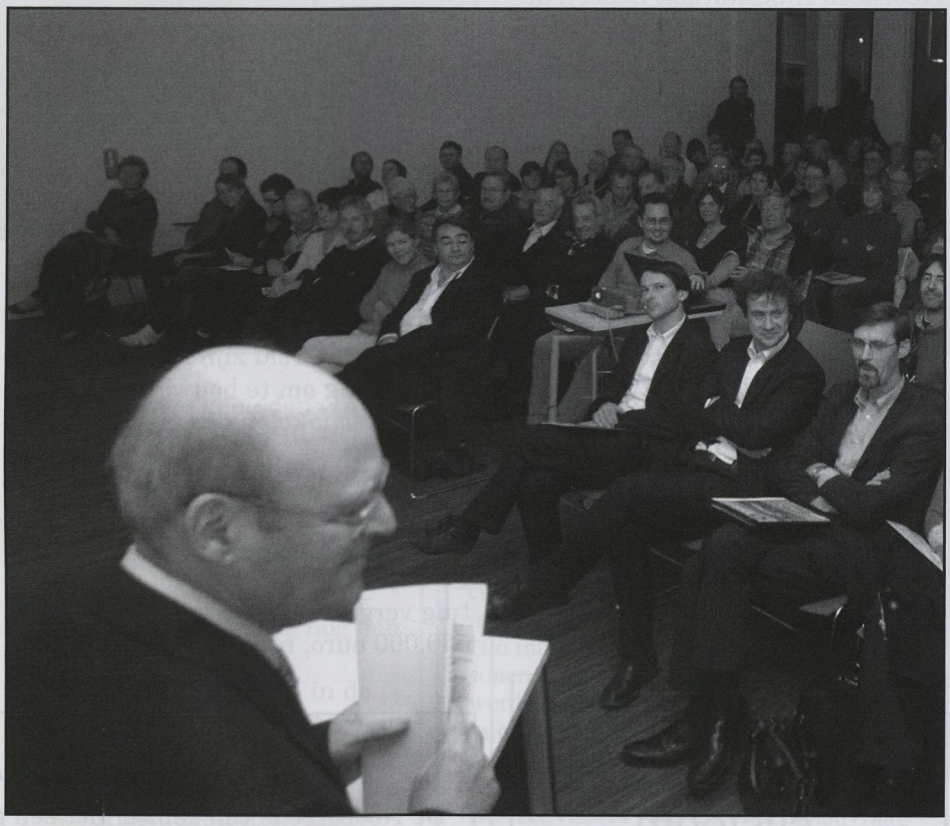
V.u.: A. Vanhee
Brusselstraat 12, Bredene
UITGEVERIJ:
VZW Liefkemores.
Redactie, publiciteit en alle correspondentie:
HVB,
Brusselstraat 12,
8450 Bredene
Omslagfoto Jo Clauwaert

Losse nummers: 2,99 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.

Yes We can!

Een vloot in de overgang



De organisatoren van de voorlichtingsavond over het rapport 'Natuurgebieden in de Noordzee' mochten meer dan honderd aanwezigen begroeten in het Staf Versluyscentrum te Bredene. (foto gw)

OP 14 NOVEMBER organiseerde de Kustwerkgroep van de vzw Natuurpunt in Bredene een druk bijgewoonde bijeenkomst waarop deze milieuorganisatie (samen met Bond Beter Leefmilieu, WWF, VLIZ, ILVO, UGent) aandacht vraagt voor het installeren van een aantal natuurgebieden in de Noordzee. Sterk was de nadruk die er gelegd werd op de koerswijziging die momenteel in de visserij plaatsgrijpt : de overgang van een eenzijdig ontwikkelde vloot van boomkorvaartuigen naar een veelzijdige vloot die duurzaam ter visserij vaart.

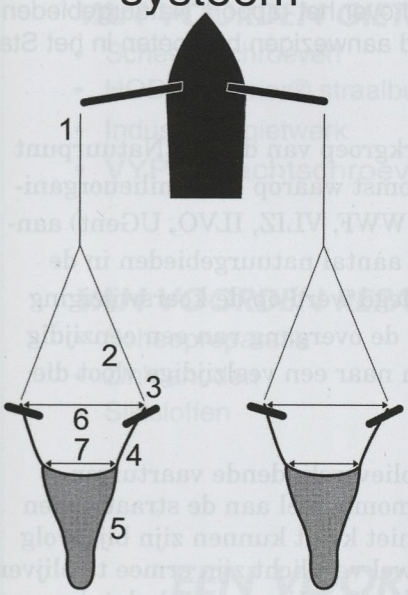
Dat de huidige boomkorvloot meer dan problematisch is wordt in het rapport aangetoond met een niet mis te verstane uitspraak van de Nederlandse visserijvoorman Ben Daalder: *'De waarde van de boomkorvloot is nog slechts de waarde van het staal.'*
Op het eerste gezicht lijkt het dan ook merkwaardig dat de overgang van boomkor naar alternatieve visserijtechnieken al niet veel vlugger voltooid werd. Maar reders die hun olieverslindende vaartuigen momenteel aan de straatstenen niet kwijt kunnen zijn bijgevolg wel verplicht zijn ermee te blijven werken. Vandaar ook dat de weg naar een duurzame visserij op verschillende pijlers gebouwd wordt: *de alternatieve boomkor; alternatieve visserijmethoden voor de bestaande vloot en ten derde het alternatief vissen met andere types vaartuigen.*
Hans Polet, die op deze infoavond

de alternatieven op een rijtje zette was evenwel duidelijk in zijn waarschuwing dat *'indien er geen ingrijpende structurele veranderingen komen, de boomkorvloot op termijn zal verdwijnen.'*

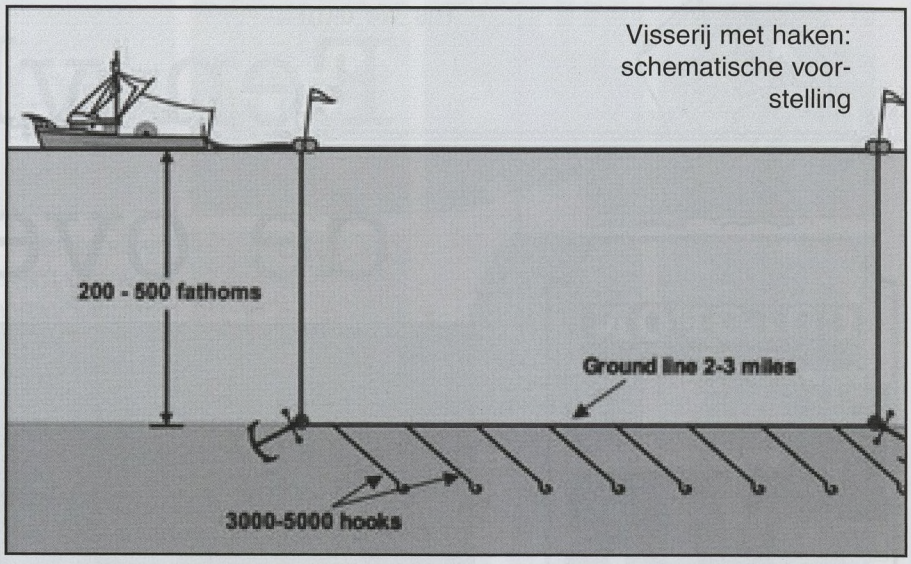
Opwaardering boomkor

De wetenschapslui van het ILVO (voorheen Rijksstation) hebben de jongste tien jaar tal van kleine verbeteringen aangebracht aan de boomkor, die wel elk afzonderlijk niet zoveel resultaat geven, maar combineerd toch een fel verbeterd vistuig afleveren: rolsloffen laten het dieselgebruik met 10% verminderen; grote mazen in de rug verminderen het brandstofverbruik met 5% en zorgen ervoor dat er meer gericht op platvis gejaagd kan worden, terwijl wijting en schelvis gespaard blijven; het bentos ontsnappingspaneel en de T90-kuil verminderen de teruggooi van ondermaatse en niet-commerciële vis. In een testfase verkeren nog de pogingen om lichtere netmaterialen en lichtere kettingen te gebruiken.

Outrigger-borden systeem



Schematische voorstelling outriggersysteem: 1. Vislijn verbonden aan giek; 2. Spriet; 3. Scheerbord; 4. Oplanger; 5. Net; 6 Afstand tussen borden; 7. Afstand tussen bovenste netvleugels.



Visserij met haken: schematische voorstelling

Alternatieve visserijmethodes voor bestaande vloot

Reders die bereid zijn hun boomkorvaartuig om te bouwen kunnen overschakelen op een aantal alternatieven. Voor 245.000 euro bouw je een eurokotter om tot een vaartuig gespecialiseerd in het vissen met tweelingbordennetten. De ombouw van een groot vaartuig vergt al een prijskaartje van 530.000 euro, maar het schip gebruikt dan wel 30% minder diesel. Kiest de reder voor flyshooting (*) dan moet hij al 800.000 euro neerleggen. De cijfers maken duidelijk dat bij de ombouw niet over een nacht ijs kan gegaan worden en dat de interesse bij Belgische reders, ondanks de grote financiële steun vanuit de SDVO, daardoor matig is. De outriggervisserij (vissen met borden vanuit de gieken) lijkt

Vissen in natuurgebied

De Noordzee is een gebied met een grote economische activiteit: zandwinning, baggerwerken, windenergie, haventoegang, visserij. Vooral deze laatste activiteit is qua ruimtegebruik sterk aanwezig. De Belgische wateren behoren tot de drukst beviste ter wereld.
De natuurverenigingen richten hun pijlen dan ook vooral op de boomkorvisserij: *'Het is algemeen bekend dat bodemberoerende activiteiten (bvb. boomkor, maar ook activiteiten als baggeren) een belangrijke oorzaak vormen van de habitatdegradatie; vooral in ecosystemen op zandbodems, ze beschadigen het bodemleven,... kortom; vernielen de driedimensionale structuur.'*
De eenzijdige ontwikkeling waarbij de Belgische vloot voor meer dan 90% uit boomkorvaartuigen bestaat wordt dan ook bekritiseerd. Natuurpunt pleit voor beschermde gebieden in de Noordzee, gebieden waarin de boomkorvisserij verboden wordt, maar andere technieken (flyshooting, staand want...) wel verder gebruikt mogen worden.
De natuurverenigingen zijn in elk geval vragende partij voor het installeren van dergelijke natuurgebieden. Zij wijzen erop dat de gebieden die daar nu voor in kaart gebracht werden (zie HVB I/2003, p.15) tot vandaag helemaal niet beschermd worden. Dat er op regeringsniveau interesse is voor hun bevindingen blijkt uit de aanwezigheid van een vertegenwoordiger van minister-president Peeters, in de Vlaamse regering verantwoordelijk voor de visserij en van een vertegenwoordiger van premier Yves Leterme, in de federale regering verantwoordelijk voor de Noordzee. Beide vertegenwoordigers kregen een exemplaar van het rapport mee naar huis.

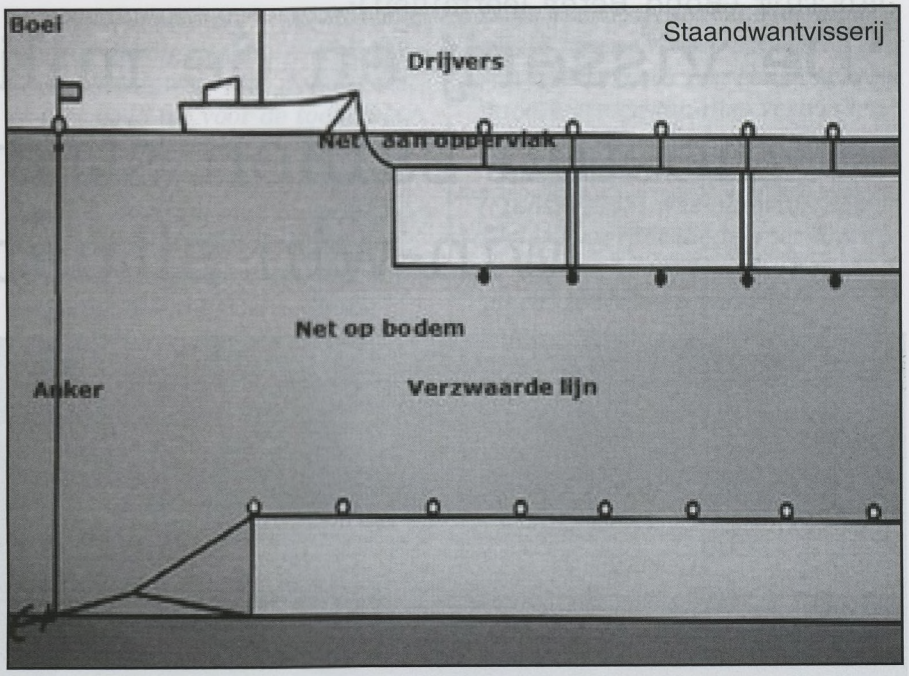
dan een betere optie. In het kleine vlootsegment geraak je er al mee weg voor 20.000 euro, grote vaartuigen tellen daarvoor 30.000 euro neer. In België zijn al enkele vaartuigen overgeschakeld op deze visserij. Met een brandstofverbruik dat 40% lager ligt, lage investeringskosten en weinig materiaalkosten is dit een haalbare keuze. Voor de grootste boomkorvaartuigen blijft er echter een probleem, want deze blijken 'overgedimensioneerd' te zijn voor het gebruik van dergelijke technieken.

Alternatief vissen met andere types vaartuigen

Inmiddels is ook al wetenschappelijk bewezen dat passieve visserijmethodes rendabel kunnen zijn voor de Belgische vloot. Deze visserijen hebben lage exploitatiekosten, een goede vangstkwaliteit en een erg lage milieu-impact. De vaartuigen N 95 Jona II (Louagie), O 369 Attila (Marnix Verleene), O 32 Petrus Pictor (Versluys) en O 554 Godelieve (Daman)... zijn deze weg al ingeslagen. De hengelvisserij op zeebaars, de longlinevisserij, staand wantvisserij op tong, tarbot en griet, pottenvisserij op zeekat blijken haalbare alternatieven te zijn.

Mede door de druk uit milieuhoek wordt de omschakeling van de Belgische vloot een even noodzakelijke als dringende zaak. De initiatiefnemers van de voorlichtingsavond lobbyen momenteel immers voor de installatie van een masterplan op zee, waarin de nadruk gelegd wordt op mariene beschermde gebieden (zie kaderstukje) waaruit bodemberoerende technieken zoals de boomkor geweerd zullen worden. De sector heeft er alle belang bij deze ontwikkeling ernstig te nemen wil ze nog een toekomst hebben.

Het rapport 'Visserij in de Noordzee – Natuurgebieden in de Noordzee' kan gedownload worden op www.natuurpunt.be/kustwerkgroep. (fv)



(*) Hierbij schiet de visser eerst een vislijn weg waaraan een boei is bevestigd. Het schip stoomt met een omtrekkende beweging weg van de boei en tegelijkertijd wordt de vislijn gevierd en wordt het net weggeschoten. Wanneer het schip weer bij de boei komt wordt de vislijn die aan de boei zit binnengehaald en wordt door middel van haspels de lijnen met daaraan het net naar het schip gehaald.

Zeevissers frauderen met werkloosheidsuitkering

De voorbije drie jaar werden 2 op de 5 gecontroleerde zeevissers betrapt op cumulatie van werkloosheidsuitkeringen met het ontvangen van loon. Er werden 206 inbreuken vastgesteld bij de 517 personen die in deze periode gecontroleerd werden. Dat blijkt uit het antwoord van minister van Werk Joëlle Milquet (cdH) op een schriftelijke vraag van Kamerlid Guy D'haeseleer.

De zeevissers die een steunaanvraag indienen bij de RVA doen dit via een controlekaart C3-Zeevisser. De dienst Controle vergelijkt deze gegevens met het logboek van het schip. De sanctie staat in evenredigheid met de ernst van de overtreding en varieert van minimum 1 week tot maximum 26 weken uitsluiting van het genot van de werkloosheidsuitkering. Naast de sanctie worden bovendien de onterecht uitgekeerde uitkeringen teruggevorderd.

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

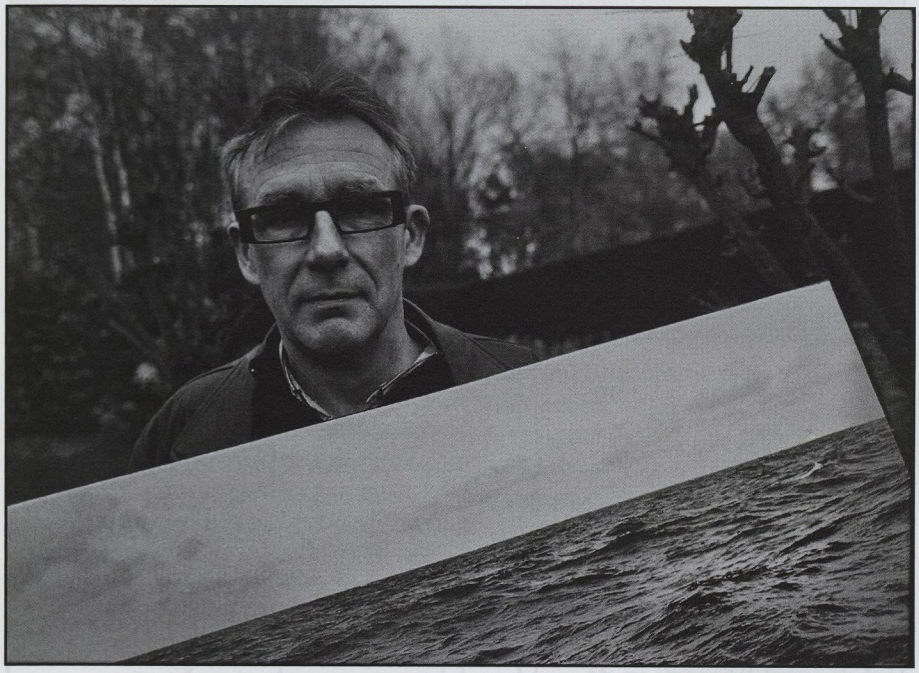
reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlottten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Jan Turf (Bond Beter leefmilieu):

'De visserij en de milieubeweging moeten samen streven naar win-win situaties'



Jan Turf (53) heeft van het actievoeren zijn beroep gemaakt. Al sinds zijn kindertijd loopt hij straten en pleinen af ten voordele van een of ander goed doel. Sinds 1997 zijn die goede doelen, wat hem betreft, uitsluitend nog in de natuur te vinden.
Tot 2002 was hij campagnedirecteur van Greenpeace en na een korte passage op een ministerieel kabinet werd hij in 2003 beleidscoördinator van de Bond Beter Leefmilieu. Laat het duidelijk zijn, we bevinden ons met Jan Turf in het hart van de milieubeweging.

'De milieubeweging heeft de jongste jaren veel geleerd en ook ikzelf ben intussen wijzer geworden. Het kan vreemd lijken om het te horen uit de mond van een linkse rakker, maar de periode van de paars-groene regering was voor mij een eye-opener. Je kreeg daar een regering waarin zowel het bedrijfsleven (VLD), het sociale (SPa) als het milieu (Groen!) betrokken waren. Al die aandachtspunten werden in één regering verzameld door politieke specialisten en terwijl ze elk waakten

De sector en de zogenaamde groene jongens... het is en blijft een moeilijke verhouding. Maar dat het wel degelijk 'een verhouding' betreft staat als een paal boven water. De milieubeweging laat de visserij niet los en vanuit groene hoek worden nogal wat pijlen afgeschoten op wat tot voor kort onze sterkhouders heetten te zijn: de boomkorvaartuigen.

Omgekeerd geldt evenzeer: we zouden een editie van HVB kunnen vullen met de verwijten, beledigingen en verdachtmakingen die ooit vanuit de Rederscentrale richting milieubewegingen vertrokken zijn. Visserij en milieubeweging... het is zoals een koppel waarvan men zegt: ze kunnen niet zonder elkaar en ze kunnen niet met elkaar.

VLOOT
REDER VAN DE OVERHEID
www.welkombijvloot.be

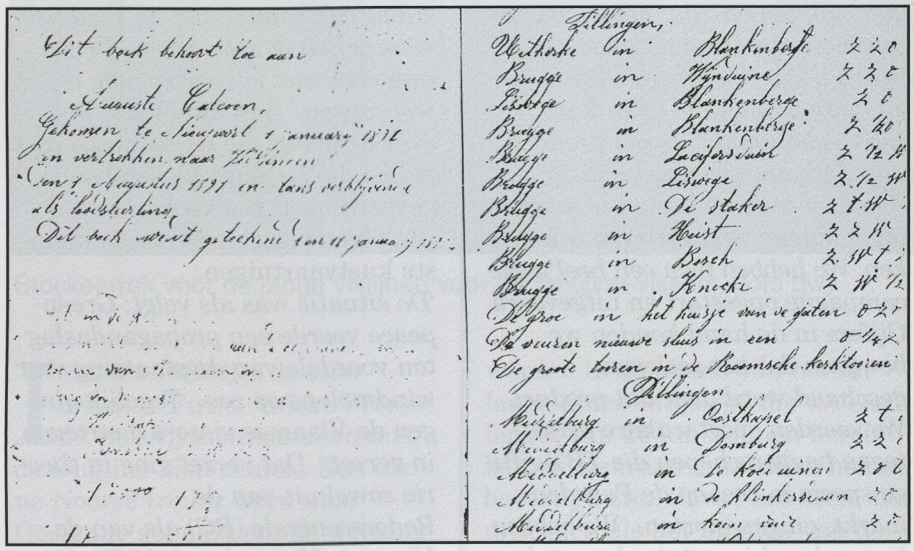
Gust Calcoen (°1858-†1948), overgrootvader van Jan Turf, IJslandvaarder en loods.

over hun eigen agenda gingen die verschillende groepen elkaar ook bevruchten. Wij hebben daar veel uit geleerd: ten eerste dat je de economie moet overtuigd krijgen wil je de dingen veranderen en ten tweede dat de economie wel degelijk te overtuigen is als je het goed aan boord legt. Nadeel is dan weer dat het resultaat van zo'n bevruchting altijd een compromis is dat door de achterban van die rode, groene en blauwe partijen niet (h)erkend wordt. De groenen vinden het compromis te smaakloos, de socialen vinden dat de bedrijven met het leeuwendeel gaan weglopen en de bedrijfsleiders zijn ontevreden omdat er te weinig winst te rapen valt. Al de politieke partijen die het compromis getekend hebben krijgen ver-

volgens een electorale pandoering, met als gevolg dat die wederzijdse bevruchting wegvalt. Ja, dat ziet er niet goed uit voor de toekomst. Spijtig is dat, want het tijdsgewricht waarin we leven biedt wel degelijk massaal veel mogelijkheden voor de totstandkoming van een duurzame economie, dat is een economie die ook rekening houdt met groene accenten.'
HVB probeert inzage te krijgen in de ziel van een groene jongen.

In de visserij geworteld

Jan Turf mag dan ver in het binnenland wonen, hij heeft wel degelijks roots die tot ver in de Vlaamse visserij teruggrijpen.
'Via de familie van mijn moeder heb ik inderdaad banden met de visserij. Grootmoeder langs moeders zijde heet Rachel Calcoen en da's nog altijd een bekende naam in de sector; naam die via vele aftakkingen (Verleene, Feys, Hennaert...) ook nog eens met veel andere vissersfamilies verbonden is.'
'Overgrootvader Gust Calcoen (°1858-†1948) was namelijk een IJslandvaarder die te voet "over de schreve" naar Duinkerke placht te trekken waar hij inscheepte om de "traverse" naar IJsland te maken. Ik herinner me nog de verhalen die over de man verteld werden en waarbij er één telkens weer opgerakeld werd omdat ze danig indruk maakte op ons, landrotten: de meeste vissers konden niet zwemmen! Ja, dat leek ons toch wel zeer merkwaardig te zijn.'
We onderdrukken het flauwe antwoord dat we in de visserij op zo'n uitlating geven (*'Een piloot kan op zichzelf toch ook niet vlie-*



Uit het monsterboekje van Gust Calcoen

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

gen, waarom zouden wij dan leren zwemmen?') en luisteren verder naar de familieband die Jan Turf met de visserij heeft. *'Lang heeft Gust Calcoen niet ter visserij gevaren, want toen hij in 1887 trouwde was hij al loods geworden. Het gezin heeft dan in Vlissingen gewoond en is later naar Oostende afgezakt.'*

Globaal

Heeft Jan Turf aan zijn verre voorzaat gedacht toen hij aan de slag ging bij Greenpeace? In elk geval nam hij op dat moment de maritieme draad weer op die zijn familie lang geleden los gelaten had. Met Greenpeace ondernam hij o.a. actie om het aanbrengen van giftige anti-fouling op scheepsrompen te beletten. Turf: *'Volgens het IMO (Internationale Maritieme Organisatie) moest dat product (TBT, Tributyl Tin) al in 2000 gebannen zijn, maar de chemische industrie had daar natuurlijk sterk tegen gelobbyd. Als zij de ban op lange baan kon schuiven dan kon ze het product nog vele jaren commercialiseren, zonder moeite en kosten te moeten maken naar alternatieven te zoeken. We hebben toen een heel goeie campagne opgestart en uitgevoerd. Cijfers in de hand konden we bewijzen dat het zeeleven geschaad werd door dat product. We voerden spectaculaire acties tegen baggerschepen die TBT-giftige specie in zee, op de Paardenmarkt, gingen storten. We hebben toen zo'n schip geënterd en stalen van de baggerspecie genomen. Smeerlapperij was het! Tegelijk gingen we lobbyen voor ons standpunt en we waren er zodoende in geslaagd de grootste klant van de Antwerpse haven te overtuigen. De rederij MSC (Mediterranean Shipping C°) engageerde zich om het product niet langer te gebruiken.'*

'Nu moet je weten dat het IMO een landenorganisatie is waarin de havens een belangrijke stem hebben. Door de steun van de rederij MSC voor ons standpunt kantelde ook de stem van de Antwerpse haven en de lobbyisten van de chemische industrie beten in het zand. Het werd een zware aanvaring daar in Londen op de jaarlijkse vergadering van het IMO, maar we haalden wel onze slag thuis. Het is dus niet noodzakelijk zo dat de sector en de milieubeweging tegenstanders moeten zijn.'

Plaatselijk

'Maar ook samen met de Vlaamse vissers heb ik actie gevoerd en eveneens met succes, zo mag ik wel zeggen.' Jan Turf heeft het over de acties die Greenpeace met wijlen de Vlaamse Vissersbond gevoerd heeft ten voordele van een eigen visgebied voor de kleinste kustvaartuigen.

'De situatie was als volgt: Greenpeace voerde een propagandaslag ten voordele van de plaatsing van windmolens op zee. Tegelijk gingen de Vlaamse vissers daartegen in verzet. Dat verzet ging in theorie zowel uit van de Rederscentrale (RC) als van de Vlaamse Vissersbond (VVB) die een aantal schippers organiseerde die zich van de RC afgesplitst hadden. In de praktijk was het echter alleen de VVB die acties organiseerde. Ik besloot dus eens met die mensen te gaan praten en uit die gesprekken begreep ik dat die kustvissers het gewoon beu waren nergens gehoord te worden. Al vele jaren eisten ze bescherming van hun visgebieden. Tien jaar al eisten ze dat alleen de allerkleinste kustvissersvaartuigen nog zouden toegelaten worden in de zes-mijlszone, die al tientallen jaren door buitensporig grote (vooral Nederlandse) eurokotters leeggeroofd werd. Geen enkele ambtenaar, geen enkele minister was hen daarin gevolgd; meer zelfs, ook de RC steunde die eis niet. Dat was trouwens een van de redenen waarom die kustvissers zich van de RC afgescheurd hadden. Met die mensen van de VVB hebben we vervolgens een win-winsituatie uitgedokterd. Zij zouden hun verzet tegen de windmolenparken opgeven als deze verder in zee gebouwd zouden worden en wij van Greenpeace zouden hen steunen in hun eis voor een eigen, beschermd visgebied.'

'Dat heeft mooie acties opgeleverd en met resultaat. Greenpeace organiseerde een postkaartenactie ten voordele van de kustvisserseis en de groene minister van Landbouw werd door onze leden met postkaarten overstelpt. Greenpeace en de kustvissers belegden samen een persconferentie waarop we de twee punten samenbrachten: windenergie enerzijds en een apart visgebied voor de kustvissers anderzijds. Bovendien ging het Greenpaeceschip de kustvissers groeten tijdens een actie die ze ten voordele van hun eis orga-

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

niseerden. Een prachtige samenwerking was dat tussen het ruige kustvissersvolk en de brave groene activisten.'
'Probleem was echter dat de sectortop de kustvissers bleef boycotten. Zowel in de RC, de administratie als bij de sociale partners bleef men de belangen van de – overigens onwettelijk zwaar gemotoriseerde — Nederlandse eurokotters steunen. De minister zag dat de sector verdeeld bleef en zag daar reden in om de beslissing op de lange baan schuiven.(
'Dus schakelden we in een hogere versnelling. We nodigden de minister uit om zelf te komen kijken of de eis van de kustvissers op de kaaien al dan niet op steun kon rekenen. We hadden daartoe een informatievergadering belegd in het ILVO waarop ook kabinetsleden van de minister aanwezig zouden zijn en daar het woord voeren. Het werd een succes. Ik denk dat de kustvissers er allemaal waren; reders, schippers, matrozen, scheepsjongens... Iedereen was er! Schipper Rudy Barbaix, de voorzitter van de VVB, was erin geslaagd al de kustvissers, ook deze van de RC, naar de vergaderzaal te brengen. Iedereen was er en de kabinetsleden van de minister werden ontvangen in een bomvolle zaal. Daar konden de kabinettards duidelijk zien dat de eis van de VVB op brede steun van de kustvissers kon rekenen, wat de RC daar ook over ebweerde. Niet zoveel later hakte de minister de knoop door. De kusvissers kregen een eigen visgebied van... 3 mijl. Ja, slechts drie mijl, dat mag dan te weinig geweest zijn en vooral veel te laat gekomen om de kustvissers nog een overlevingskans te geven, maar er werd daar wel bewezen dat een samenwerking tussen de sector en de milieubeweging tot een resultaat kan leiden dat voor beide partijen voordelen meebrengt. Zo'n samenwerking zou volgens mij meer moeten gebeuren en hopelijk gebeurt het nu ook met het rapport dat de Kustwerkgroep van Natuurpunt over de visserij gemaakt heeft; zowel de natuur als de visserij kunnen er alleen maar baat bij hebben.' (fv)

Toen al duurzaam en energiebesparend

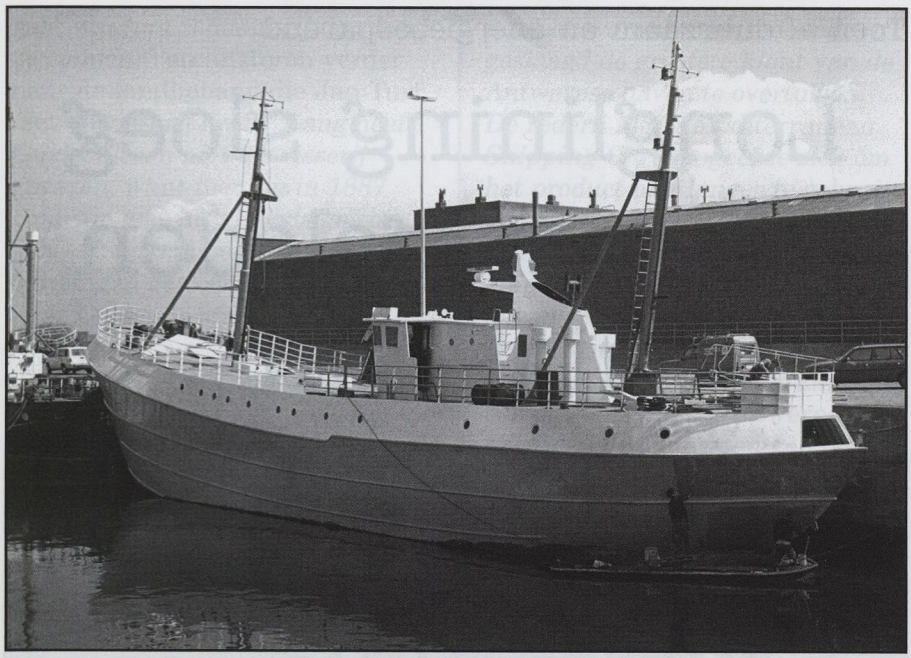
Longlining sloeg 25 jaar geleden niet aan

Stockeerrek voor de lange vislijnen voor de longline-visserij. (foto gw)

In april 1983 liet de toen bekende Firma Valcke Frères de visserij kennismaken met de longline-vistechniek. Een kleine Noorse treiler werd naar Oostende gehaald om de werking te demonstreren. Videobeelden die aan boord werden getoond lieten vermoeden dat er brood zat in de long-linevisserij. Bij de Noren is de gemechaniseerde lijnvisserij al op ruime schaal in de praktijk gebracht. Bij ons was deze visserijtechniek zo goed als onbekend. De Firma Valcke Frères wilde wel meewerken aan de introductie en commercialisering van de lijnvisserij. Binnen de SV Long Liners werd samengewerkt met de Noorse machinefabrikant Mustad. De eerste klant was de sportvisser Achilles IV van de familie Hinderickx, later de O.278 Longliner I, die het Mustad-systeem liet plaatsen.
Bij de nieuwe visserijmethode worden in de plaats van netten lange lijnen uitgelegd die tot een lengte van 20 km kunnen bereiken en waaraan duizenden haken bevestigd zijn. Zowel het azen, het uitleggen als het inhalen van de lijnen gebeurt volledig automatisch.
De nieuwe visserijmethode zonder netten werd 25 jaar geleden al toepast op 160 vaartuigen in twaalf landen. Toen de Noorse firma in België neerstreek was het ook al bezig met het bewerken van de Nederlandse sector en de hele Franse kust.

Voordelen

De voordelen van de lijnvisserij werden goed in de verf gezet. Vooreerste kunnen de lijnen uitgelegd worden in zones waar wegens de aard van de bodem of de aanwezigheid van wrakken niet normaal met sleepnetten kan gevist worden. Tweede



O.278 Longliner I (foto gw)

voordeel is dat de opgehaalde vis van prima kwaliteit is omdat hij niet meer samengedrukt wordt in de netten of te lijden heeft van het slepen over de zeebodem. Een ecologisch pluspunt is dat de zeebodem niet meer wordt omgewoeld. Bovendien worden de visbestanden gespaard omdat alleen grote vissen (geen ondermaatse vis meer) aan de haken geslagen worden. Tot slot is deze visserij energiebesparend omdat er minder trekkracht nodig is dan voor de sleepvisserij en de visserij ook binnen de 12 mijlszone mag beoefend worden. Ondanks deze voordelen is het systeem in onze visserijkringen sceptisch onthaald. In Frankrijk en vooral in de Scandinavische landen was er wel een doorbraak bij de rondvissers.

O.278 Longliner I

In 1984 bracht reder Jacques Hinderyckx (1923-1985) met zijn zonen Daniël en Yvan de O.278 in de vaart. Het vaartuig van 38 meter en van Nederlandse origine was toen reeds twintig aar oud. De ombouw van het gewezen sportvissersvaartuig Achilles IV was half 1984 klaar en werd op Pinksterzondag 10 juni door toenmalig verkeersminister Herman De Croo gedoopt. Maar op de maidentrip was het nog maanden wachten tot december 1985. Nog tijdens de doopplechtigheid draaide De Industrie-motor uit 1963 stuk. Tot overmaat van de ramp overleed Jacques Hinderyckx in augustus 1985. In 1986 werden slechts een viertaal reizen gemaakt die ontoereikende besommingen opleverden. In februari 1987 volgde het onvermijdelijke faillissement.
De Longliner I verdween naar Cherbourg waar hij als Le Parrain ingezet werd. De Franse reder kon met het vaartuig gedurende bijna tien jaar goede resultaten boeken. Toen dalende quota de doelsoorten voor de lijnvisser troffen werd Le Parrain in 1994 tijdelijk uitgevlagd naar Mauretanië.
Het laatste dat we van Le Parrain, vernomen hebben is dat de ex-O.278 in februari 2002 vernield werd door een zware vloedgolf, 400 km ten noorden van de Hebriden. De schipbreuk gebeurde bij windkracht elf en in het uiterste noordwesten van Schotland was toen sprake van golven van meer dan tien meter. De schipper werd vermist en vijftien Spaanse en drie Portugese bemanningsleden werden met veel moeite gered. (gw)

Stageairs ter visserij

Op 2 december organiseerde het Maritiem Instituut te Oostende een informatievergadering over de nieuwe regeling van stagiairs aan boord van visserssvaartuigen. In het hervormde visserijonderwijs zullen de leerlingen van de derde graad immers per schooljaar twee stageperioden van vijf opeenvolgende weken aan boord doorbrengen. Een stageboek begeleidt de stagiair en de begeleidende schippers. In het boek worden de vaardigheden opgesomd die de leerling tijdens de opleiding onder de knie moet krijgen. Stagebegeleider wordt Patrick Vancraeynest.
Volgens de Rederscentrale zijn al een twintigtal reders bereid stagiairs aan boord te nemen.

Alle industriële en scheepsherstellingen
— mekaniek 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!
BE MA

Fusie met Urk nog voor het jaareinde rond?

ZV daagt Oostendse vismijn voor de rechter

De Zeebrugse Visveiling NV heeft bij de Rechtbank van Koophandel in Oostende een stakingsvordering ingediend die verdere overheidssteun aan het Oostendse Vismijnbedrijf moet stoppen. De zaak werd op 20 november ingeleid en voor verdere behandeling op de rol gezet voor 18 december. Het Oostendse vismijnbedrijf beweert dat er de laatste twee jaar van stadswege geen kapitaal meer ontving. *"De basis waarop wij voor de rechter worden gedaagd is dus onbestaande"*, luidt de verdediging van AGVO-voorzitter Miroir.

De ZV voert aan dat de stad Oostende de laatste vijf jaar zeer belangrijke sommen belastinggeld en andere financiële voordelen verleende aan de vismijn zonder daarvoor de vereiste goedkeuring te krijgen van de Europese Commissie.

"Na klacht heeft de Europese Commissie op 2 juli 2008 een grondig onderzoek ter zake geopend omdat er een vermoeden bestond dat de verstrekte voordelen strijdig zijn met de Europese staatssteunregels. De voordelen die de Europese Commissie identificeert omvatten het verlenen van een startkapitaal van meer dan zes miljoen euro, gratis garanties voor commerciële leningen en de schenking van de eigendom van de gebouwen van de vismijn. Deze voordelen zijn door de Oostendse vismijn gebruikt om reders naar Oostende te lokken: wanneer zij hun vangsten aanlanden en veilen in Oostende krijgen de reders diensten (zoals opslagfaciliteit, het gebruik van de haven en de scheepshellingen, maar ook leningen) tegen voorwaarden die niet marktconform zijn en in bepaalde gevallen zelfs gratis", aldus het persbericht van de ZV.

"Volgens de Europese Commissie vervalsen deze voordelen de concurrentie op de markt ten nadele van andere visafslagen, waaronder de Zeebrugse Visveiling , die grote schade heeft geleden doordat de Oostendse vismijn met overheidsgeld marktaandeel heeft weggekaapt.

De Europese Commissie benadrukt in haar besluit tot het openen van een grondig onderzoek dat er een absoluut verbod geldt op het uitkeren van steun totdat het onderzoek definitief is. Desondanks blijft de stad Oostende tot op de dag van vandaag steun uitkeren en blijft de Oostendse vismijn deze aanwenden in de markt om reders te overtuigen naar Oostende te komen."

De ZV ziet zich daarom genoodzaakt het verbod op het uitkeren van steun langs gerechtelijke weg af te dwingen. Ze heeft daartoe een stakingsvordering voor de rechtbank van koophandel van Oostende ingeleid.

"De laatste vijf jaar zijn we verplicht geweest om met lede ogen toe te zien hoe geld van de Belgische belastingsbetaler naar de Oostendse vismijn is gegaan en hoe onze visveiling (en die van collega's in het buitenland) hieronder geleden heeft. We zijn dan ook zeer verheugd dat een onderzoek van de Europese Commissie glashelder de concurrentievervalsing bevestigt die wij al die tijd aan de kaak hebben gesteld. We zijn evident ook zeer teleurgesteld dat de betrokkenen zich niet storen aan hun Europese verplichtingen en de belastingbetaler verder laten opdraaien voor de geldput die de Oostendse vismijn heeft. Onder die omstandigheden zijn we genoodzaakt om via gerechtelijke weg verdere concurrentievervalsing in de sector te stoppen", zegt ZV-directeur Johan Van de Steene.

Yves Miroir preciseert dat het onderzoek bij de Commissie nog geen conclusies opleverde. Volgens de Oostendse schepen en advocaat zal een uitspraak nog wel even op zich laten wachten. Hij acht het dan ook best mogelijk dat de voorzitter van de rechtbank van Koophandel in Oostende een uitspraak in beraad houd tot de Europese Commissie gesproken heeft.

Geen partner

De ZV verzet zich eveneens voor de Raad van State tegen de beslissing van de Oostendse vismijn om de ZV te weren uit een procedure die moet leiden tot het selecteren van een operationele privé-partner voor de Oostendse vismijn. *"De voorkeur van de Oostendse vismijn gaat momenteel uit naar een samenwerking met de Visafslag van Urk, waarvan algemeen geweten is dat deze zoveel mogelijk activiteiten in de eigen thuisbasis wil concentreren. Zodoende zal de Oostendse vismijn in de toekomst gereduceerd worden tot een aanlandingsplaats en zal de eigenlijke economische activiteit in Nederland plaatsvinden"*, stelt de ZV die deze keuze onbegrijpelijk vindt. *"De belangen van de Belgische visserijsector zouden veel meer gebaat zijn met een samenwerking tussen ZV en de Oostendse vismijn."*

Voorzitter Miroir bevestigde overigens dat na een selectie van een aantal privépartners enkel nog met Urk wordt onderhandeld. *"Ik houd er rekening mee dat we misschien nog voor het einde van het jaar een akkoord bereiken."*

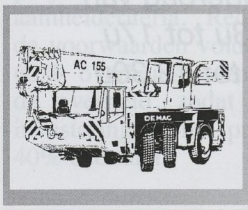
GARDEC

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

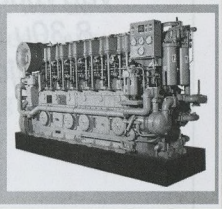
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

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.



Europese Commissie voor strenger controlesysteem

De Europese Commissie heeft een totaal nieuw en veel strenger controlesysteem voor de Europese visserij voorgesteld. Strengere regels, gelijklopende inspectieprocedures en boetes van 5.000 tot 600.000 euro moeten garant staan dat het controlebeleid in alle lidstaten op dezelfde manier wordt toegepast. De Commissie wil dat vanaf 2010 alle vis die wordt verkocht, op legale manier werd gevangen.
De Commissie stelt een regeling voor inzake wederzijdse bijstand en systematische uitwisseling van controlegerelateerde informatie tussen de lidstaten. Ook de aanpak van het beheer van en de communicatie over controlegegevens is nieuw, aangezien alles moet verlopen via beveiligde websites van de lidstaten, die toegankelijk zijn voor de Commissie. Tenslotte stelt de Commissie nog voor dat de controlebevoegdheden van het Communautair Bureau voor Visserijcontroles in Vigo worden uitgebreid, zodat het nauw betrokken wordt bij de uniforme toepassing van de nieuwe controleregeling.

De huidige regelgeving heeft niet kunnen voorkomen dat de vissers bleven knoeien met logboeken omdat de pakkans klein was. Nochtans wordt 400 miljoen euro per jaar besteed aan controle. De Commissie wil van de lidstaten meer bevoegdheden krijgen om actief toe te zien op de doeltreffende naleving en handhaving van de Europese visserijregels door alle 27 lidstaten.
Bij de presentatie van de nieuwe Commissie-voorstellen verklaarde Eurocommissaris Joe Borg dat controle en handhaving van de vangstbeperkingen voortaan meer dan ooit de hoeksteen moeten zijn van het gemeenschappelijk visserijbeleid. Hij noemde de huidige visserij-inspecties inefficiënt, ingewikkeld en duur. Hij betoogde eveneens dat zowel in de lidstaten als bij de vissers sprake is van een'totaal gebrek aan medewerking' om zich correct aan de visserijregels te houden. "In de praktijk ligt daar precies de zwakke plek die de geloofwaardigheid van al onze andere beheersmaatregelen ondermijnt. De falende controles hebben geleid tot een overbevissing van 88 procent van de Europese vissoorten. Buiten de EU is dat 25 procent. Van de meest in trek zijnde vissoorten, zoals kabeljauw en makreel, wordt gemiddeld dertig procent teveel gevangen. Als daar geen einde aan komt, wachten ons lege zeeën."

Eigen initiatief

Volgens de nieuwe voorgestelde controleregeling moeten alle lidstaten controles verrichten in alle stadia van de productieketen, inclusief aanlanding, verwerking, vervoer en afzet. Er zal ruimer gebruik worden gemaakt van moderne controletechnologieën zoals het satellietvolgsysteem voor vissersvaartuigen, het elektronisch logboek en de elektronische rapportering van vangstgegevens. Voor visserijproducten wordt een omvattend traceersysteem ingevoerd aan de hand waarvan alle vis en visproducten kunnen worden teruggetraceerd tot het begin van de keten.
Nieuw is ook dat de lidstaten toezicht moeten gaan houden op bepaalde aspecten van het vlootbeheer, zoals de vangstcapaciteit en het motorvermogen. Er worden algemene normen vastgesteld voor de specifieke controlemaatregelen met betrekking tot herstelplannen en meerjarenplannen, beschermde mariene gebieden en teruggooi.
Ook voor inspectiebezoeken en waarnemingen wordt een nieuwe regeling ingevoerd. Bij de voorgestelde verordening worden de bevoegdheden van de nationale visserij-inspecteurs aanzienlijk uitgebreid, aangezien de inspecties

ZVF
HETZEEVISSERSFONDS
fonds voor bestaanszekerheid

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
Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

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

van vissersvaartuigen voortaan ook mogen worden verricht buiten de wateren en het grondgebied van de inspecterende lidstaat. Voorts kunnen de visserij-inspecteurs van de Commissie op eigen initiatief inspecties verrichten zonder de betrokken lidstaat daarvan vooraf in kennis te stellen.

Strafblad

Een andere belangrijke nieuwigheid is het voorgestelde strafpuntensysteem bij overtredingen door kapiteins, marktdeelnemers of houders van een visvergunning. Het systeem kan ertoe leiden dat de betrokkene zijn visvergunning verliest zodra een bepaald aantal overtredingen is begaan. Voorts wordt voorzien in maatregelen tegen lidstaten die de visserijregels niet naleven en hierdoor schade berokkenen aan de visbestanden. Deze maatregelen betreffen onder meer het schorsen of verminderende van de financiële bijstand van de EU, het verlagen van de quota en het weigeren van overdracht en/of uitwisseling van quota.

2009-2015
52 miljoen euro steun voor visserij

Nadat de Vlaamse regering op 3 oktober het zgn. Nationaal Operationeel Plan voor de Visserij goedgekeurd had (HVB XI/2008) heeft op 11 november ook de Europese Commissie positief gereageerd. Meteen heeft de sector de zekerheid dat ze kan genieten van 26 miljoen euro Europese steun. Omdat ook de Vlaamse regering een gelijk bedrag op tafel legt heeft de sector in de periode 2009-2015 recht op 52 miljoen euro ter bevordering van de verduurzaming van de visserij.

Het geld kan besteed worden aan vlootaanpassingen (beëindiging, compensaties...), aquacultuur, vissershavens, technische bijstand en visserijeconomie aan de kust. Initiatiefnemers die menen recht te hebben op een bijdrage uit dit fonds zullen hun project moeten voorleggen aan een toezichtcomité (waarin ook de sector vertegenwoordigd is) die het project zal toetsen aan de duurzaamheidcriteria. Reders die aan de voorwaarden voldoen krijgen 60% overheidstussenkomst van de overheid, zodat hun eigen investering in het project maar 40% bedraagt.

Europese Commissie wil visvangst verder beperken

Als het van de Europese Commissie afhangt wordt de visserij in de Noordzee en de Atlantische Oceaan verder teruggeschroefd. Voor 2009 wil de Commissie de vangsten met 15 tot 25 procent verminderen.

Europa verlaagt de jaarlijkse vangstquota voor vis al jaren. Het rendement van die maatregel is echter nog beperkt. "Wij zijn in de overbevissing zo ver gegaan dat het evenwicht van de mariene ecosystemen waarvan de visserij afhankelijk is, ernstig is verstoord. Om onze bestanden weer op het vroegere productiviteitspeil te brengen, is het absoluut noodzakelijk ons terughoudender op te stellen en de visbestanden zo een kans op herstel te geven", stelt Eurocommissaris voor Visserij Joe Borg.

Biologen stellen al enkele jaren dat de vangst op diverse soorten en in diverse gebieden moet worden stopgezet. Zo ver wil de Commissie om economische redenen niet gaan. Voor volgend jaar worden de meeste quota met 15 of 25 procent teruggeschroefd. Dat geldt ook voor schol en tong, de soorten die voor de Vlaamse zeevissers het belangrijkst zijn.

Volgens de Commissie is zo'n 90 procent van de vissoorten in de wateren ten westen van Europa overbevist. Een derde is met uitsterven bedreigd. Nochtans heeft Europa beloofd tegen 2015 korte metten te maken met overbevissing.

De Europese ministers van Visserij, die het laatste woord hebben, hebben de voorbije jaren telkens quota toegestaan die 30 tot 40 procent boven het wetenschappelijk advies lagen. Ook dit jaar laten ze ongetwijfeld grotere vangsten toe dan de Commissie voorstelt. Tijdens de Europese Raad voor landbouw- en visserijministers van 17 tot 19 december moeten ze beslissen over het nieuwe voorstel.

Minder dagen om kabeljauw te vangen

De Europese visserijministers zijn het tijdens de Landbouw- en Visserijraad vorige maand in Brussel eens geworden over vermindering van het aantal dagen dat kabeljauwvissers de zee op mogen. Volgend jaar wordt het aantal dagen met 25 procent teruggebracht. De jaren hierna wordt het aantal zeedagen per jaar met tien procent verminderd.

Het huidige kabeljauwherstelplan leverde niet het verwachte herstel van de kabeljauwstand op. Een klein lichtpuntje is een licht herstel van de Noordzee kabeljauw.

Tijdens de discussies over het kabeljauwplan werd gesteld dat de te nemen maatregelen wel proportioneel moeten zijn. Met andere woorden, een vermindering van de visserij-inspanning om de kabeljauwstand te laten herstellen moet alleen gelden voor vissers die voornamelijk op kabeljauw vissen. De Europese visserijministers hebben nu afgesproken dat vissers voor wie kabeljauw slechts bijvangst is niet vallen onder de herstelmaatregelen.

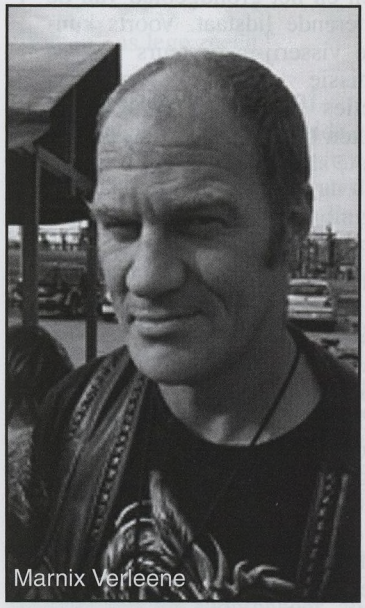
Visvergunningen zes maanden bevroren bij verkoop van vissersvaartuig

Het Ministerieel Besluit van 24 september legt vanaf 1 oktober strikte voorwaarden op bij de verkoop van een vissersvaartuig met de daaraan gekoppelde visvergunning. In geval van verkoop of vervanging van een vaartuig door een nieuwgebouwd of een bestaand vaartuig zonder visvergunning moet de visvergunning minstens vijf maanden vóór de verkoop ingeleverd worden bij de Dienst voor Zeevisserij. De koper kan op zijn beurt een nieuwe visvergunning aanvragen. De nieuwe visvergunning kan door de Dienst slechts worden uitgereikt en door de kopers slechts worden gebruikt ten vroegste één maand na de verkoop van het vissersvaartuig. In de praktijk betekent dit een bevriezing van de visvergunning gedurende zes maanden. De visvergunning moet ingeleverd worden wanneer de eigenaar het beheer of het gebruik van het vissersvaartuig overdraagt of indien de eigenaar failliet wordt verklaard en de curator het beheer overneemt. De overdracht van het beheer of het gebruik van het vissersvaartuig wordt door de Dienst op de visvergunning vermeld. Bij niet-naleving van de termijnen vervalt de visvergunning en moet ze bij de Dienst worden ingeleverd. De capaciteit verbonden aan de visvergunning komt dan ter beschikking van de overheid.

Met het MB besluit wil de Vlaamse Overheid een uitverkoop van onze vloot aan bradeerprijzen en de vervreemding van vangstrechten tegengaan.

Schipper Marnix Verleene:

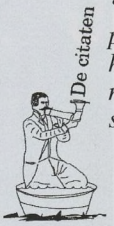
'Ik heb de commissaris nooit goed kunnen uitleggen waarom we daar graag vissen'


Marnix Verleene

Vorige maand publiceerde HVB een interview met schipper Marnix Verleene. We leerden toen dat de schipper een boek geschreven heeft waarin hij enerzijds zijn toekomstverwachting ventileert, maar ook uitgebreid vertelt over zijn exploten in een langdurige visserscarrière. HVB kreeg van Verleene de toestemming om een stuk uit de kopij van het boek te publiceren.

NET VOOR DE plots opgestoken, bolle mist — je ziet amper het voorsteven van je schip — heb ik op drie mijl afstand een tanker op aanvaringskoers geplot. Vermoedelijk zal hij over tien minuten bij ons zijn; te weinig tijd om de boel binnen te halen. Ons lot hangt af van de degelijkheid van de wachtlopende officier op het naderende schip.
De mannen aan dek kijken in de mist en luisteren in het niets. De echo op de radar komt recht op ons af. Wij vissen met de bakboordboel met het Pas mee en door de volle maan is er een forse stroming. Het roer ligt aan boord om het schip op koers te houden. Dat beperkt onze mogelijkheden. Als we nu vast blijven hangen dan gaat het schip dwars liggen en vormen we als het ware het perfecte doelwit om overvaren te worden. De radar staat op zijn kleinste bereik en de echo komt nog steeds recht op ons af.
Aan dek hoort de machinist al het gedreun van een grote scheepsmotor. Zelf geef ik om de minuut op de misthoorn het sein van een vissend vaartuig: een lange stoot van vier seconden gevolgd door twee korte stoten van een seconde. Het antwoord dat erop volgt is oorverdovend; de misthoorn van een zéér groot vaartuig.
Het voorste korretouw begint te trillen. We gaan hier toch niet blijven hangen zeker. Niet nu! Vliegende, vlammende, gekruiste, genagelde, godver de godver gloeiende, miljaarde verdomme. Ik vloek de longen uit mijn lijf.
Aan de rand van de gehoordrempel is er geruis te horen. In zo'n mistbank kun je het geluid zelfs zien. Een seconde later zien we een schuimpje op de golven, als veroorzaakt door een klein vaartuigje, maar de bliep op het radarscherm toont me dat het niet om een klein vaartuigje kan gaan en de snelheid waarmee de bliep ons nadert spreekt dat evenzeer tegen.
We zijn inmiddels vijftien minuten later. Nog altijd zien we niets, maar de mastodont moet bijna tegen boord zijn. Het schijnsel van onze navigatielampen zit opgesloten in de waterblaas van de mist die ons omgeeft. Gelukkig is het voorste touw tot rust gekomen en ziet het ernaar uit dat de visboel over de ruwe grond geraakt is zonder erin vast te slaan.
Het gebulder van een zware motor overstemt nu het geluid uit onze machinekamer. Schuim wordt gevolgd door een muur van staal. De tanker passeert als het ware op armafstand. Bijna kunnen we de mastodont aanraken. Het kielzog van de tanker laat ons schip zwaar slingeren. Kippenvel wordt gevolgd door een gevoel van opluchting.
We winden de boel aan boord en spetteren een half uurtje verder NW naar veiliger oorden in de scheidingzone.
Ik heb de Rijkscommissaris nooit goed kunnen uitleggen waarom we daar graag vissen. Bruinglimmende tongscharren, groenspartelende gullen, af ten toe een blauwe kreeft... Er zijn niet veel plekjes op onze visgronden waar je overdag zo'n goeie vangst kan maken.
Sommige zaken zijn een risico waard, zo zegden we dan. Maar even goed: na het zinken van de O 369 heb ik er nooit meer gevist. De tijden zijn dan ook veranderd. Het verkeer is in de loop der jaren nog drukker geworden dan het al was, de wetgeving is strikter geworden dan ze al was, de schorsingen worden met gulle hand uitgedeeld en de boetes zijn zwaar. De visserijcontrole — door ons gepercipieerd als 'vissertje pesten' — is geprofessionaliseerd, net zoals al de rest van de dingen die ons omringen.

Marnix Verleene



'Er is zeker een publiek dat graag aan het water wil wonen met uitzicht op de vissersboten.'
Burgemeester Jean Vandecasteele in Knack , 15 oktober

'Volgens ons zal met de gedeeltelijke demping van de Baelskaai in Oostende, de Belgische visserij nog meer naar achter gedrongen worden (...) Volgens ons is er over tien jaar geen Belgische visserij meer als er in deze trant wordt verdergegaan.'
Jan Vervaet in Visserijnieuws, 21 november

'Sinds twintig jaar zijn een miljoen moslims Nederland binnengekomen. En ik heb goed nieuws: ze gaan nooit meer weg.'
Kader Abdolah op een lezing over zijn vertaling van de Koran

'Op dit moment zijn 15 schepen in handen van Somalische piraten.'
De Morgen, 19 november

'Mensen met kinderen drinken 's morgens dubbel zoveel koffie als mensen zonder kinderen.'
Libelle, 19 november

'Ik ben geen journalist geworden om vrienden te maken. Als dat het doel is, dan kun je beter barman worden.'
Arnold Karskens in De Morgen, 21 november

'Overdreven sensatiezucht gecombineerd met een soms ontstellend gebrek aan economische kennis en het ontbreken van enig verantwoordelijkheidsgevoel maken dat de berichtgeving in de media over de kredietcrisis het wantrouwen van de spaarders en beleggers alleen maar heeft aangewakkerd en de paniek heeft gevoed.'
Stefaan Michielsen in De Tijd 18 oktober

'In Oostende is de visserij zelfs voor een stuk tot de folklore gaan behoren. Of we onze vissershaven op termijn al dan niet moeten behouden, is een politieke beslissing.'
Franklin Sleuyter in Knack 15 oktober

'Geluk is volstrekt oninteressant.'
Bart Peeters in De Morgen, 6 september

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.

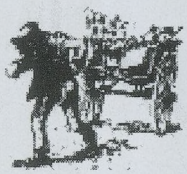
Personeelstekort

Iedereen die met de visserij vertrouwd is heeft ongetwijfeld al vissers horen klagen dat zij zich bedrogen voelen en daarom de sector de rug toegekeerd hebben. Ongetwijfeld is hier een oorzaak te vinden voor het bemanningstekort waarmee zoveel schepen vandaag te maken hebben, want die visser hebben hun zonen ongetwijfeld ook afgeraden, of zelfs verboden, om op hun beurt ter visserij te varen.
Ouderen zullen zich de tijd van de visbakken herinneren, aangevoerd door beroemde, grote kapiteins. Deze beroemdheden waren in de meeste gevallen onverbeterlijke bullebakken die geen beetje respect vertoonden voor hun bemanning. De heren moesten slaafs bediend worden door de scheepsjongen die ze voor de rest als afval behandelden. Tegen de matrozen wilden zij nauwelijks praten en wat er moest gezegd worden gebeurde 'met een snak en een bete'. Matrozen waren voor hen marginalen en luiaards. Een bemoedigend woord werd door hen alleen maar uitgesproken als de vangst goed genoeg was.
Het zwart geld, dat toen ook al schering en inslag was, heeft de visserij de doodsteek gegeven. De situatie was als volgt: de matroos kreeg 0,25% op de besomming, de kapitein daarentegen kreeg tot 7%. Die kapiteins waren dus grote mijnheren, want een goede besomming van 1.000.000 bef gaf hen een inkomen van 70.000 frank. Als je weet dat een goedgelegde huis op de Oostendse Visserskaai toen 300.000 à 400.000 frank kostte dan weet je dat die kapiteins tot de betere klasse behoorden.
Het karig inkomen van de matroos kon hij wel aanvullen met zwart geld dat gedeeltelijk voortkwam uit de verkoop van levertraan en uit de verkoopt van vis die de rederij buiten de veiling had kunnen afzetten. Alle vissers wisten wel zeker dat er meer buiten de markt verkocht was dan wat men hen wilde laten geloven. Bovendien wisten ze dat iedereen hen bedroog: de reder, de kapitein, de lossers, de wegers... Hetgeen restte heette een aalmoes te zijn.
Opmerkenswaard is dat de matroos die aalmoes moest afhalen in het café dat uitgebaat werd door familie van de kapitein als het al niet de echtgenote van de reder was. Dient het gezegd te worden dat het zuur verdiende inkomen daar al te vlug van eigenaar veranderde en prompt weer in de schuif van het café terecht kwam?
P. Deckmyn, Oostende

De viskok 2008

Bart Decroos, kok van het restaurant Berto in Waregem, heeft op de Nationale Horecawedstrijd in Flanders Expo de titel 'Viskok 2008' gekregen van het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM). Hij maakte het lekkerste recept met de Vis van het Jaar, de tongschar.
Decroos kreeg voor zijn recept de 'Vis van het Jaar'-trofee, een kunstwerk van Tuur De Rijbel. Daarnaast ontving hij een cheque van 1.250 euro, een dinerkaart voor twee bij Hof van Cleve, een aankoopbon van 250 euro voor horecagroothandel ISPC en een publireportage in het culinaire magazine Ambiance.
Viskok Decroos maakte er een tongscharfilet van met ossenstaart onder een korst van Oud Bruggekaas, crème van butternut, eekhoorntjesbrood, coulis van tuinbonen, schuim van vadouvan en krokant van algen. Hij versloeg daarmee de andere finalisten, Kevin Grispen van restaurant De Fakkels, Anke Van Camp van Hofke Van Bazel, Ivan Menten van De Farmasie en Stefaan De Proft van restaurant Le Saisonnier

N.V. WILLEMS



Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

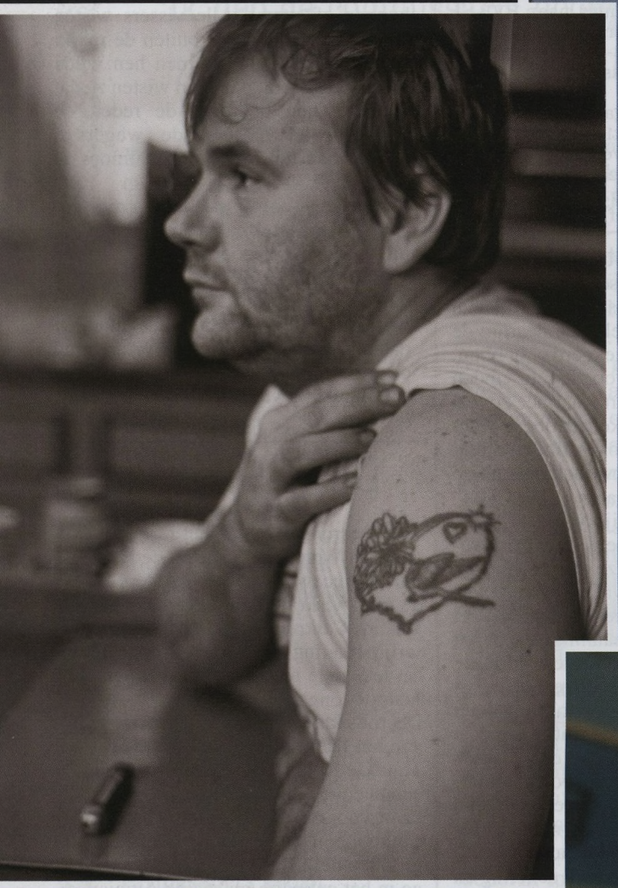
Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

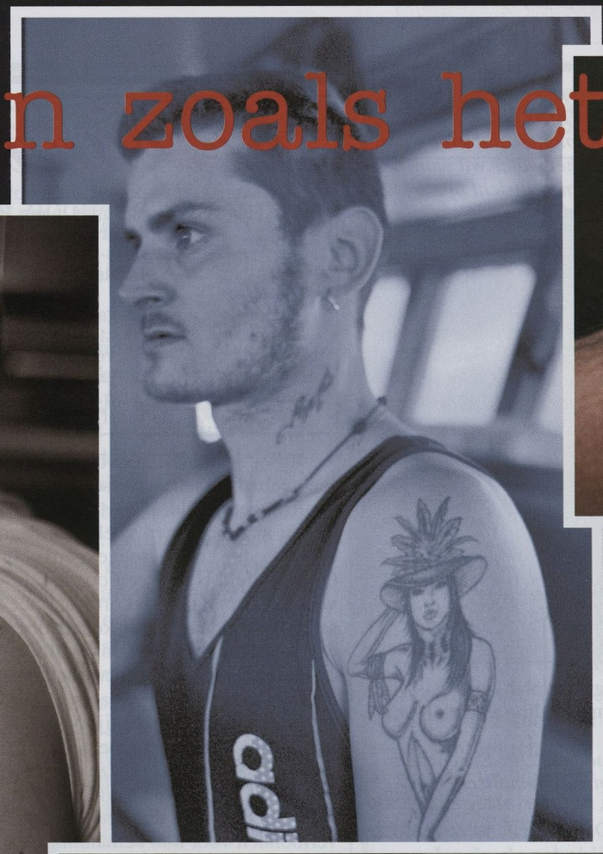
Tel (059) 51 44 66

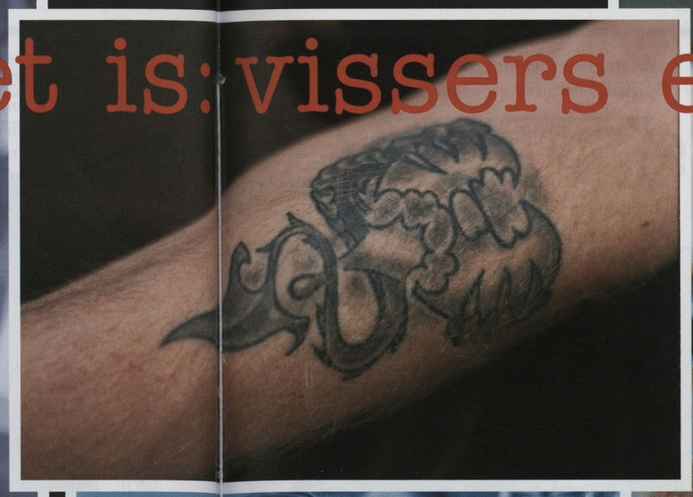
Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

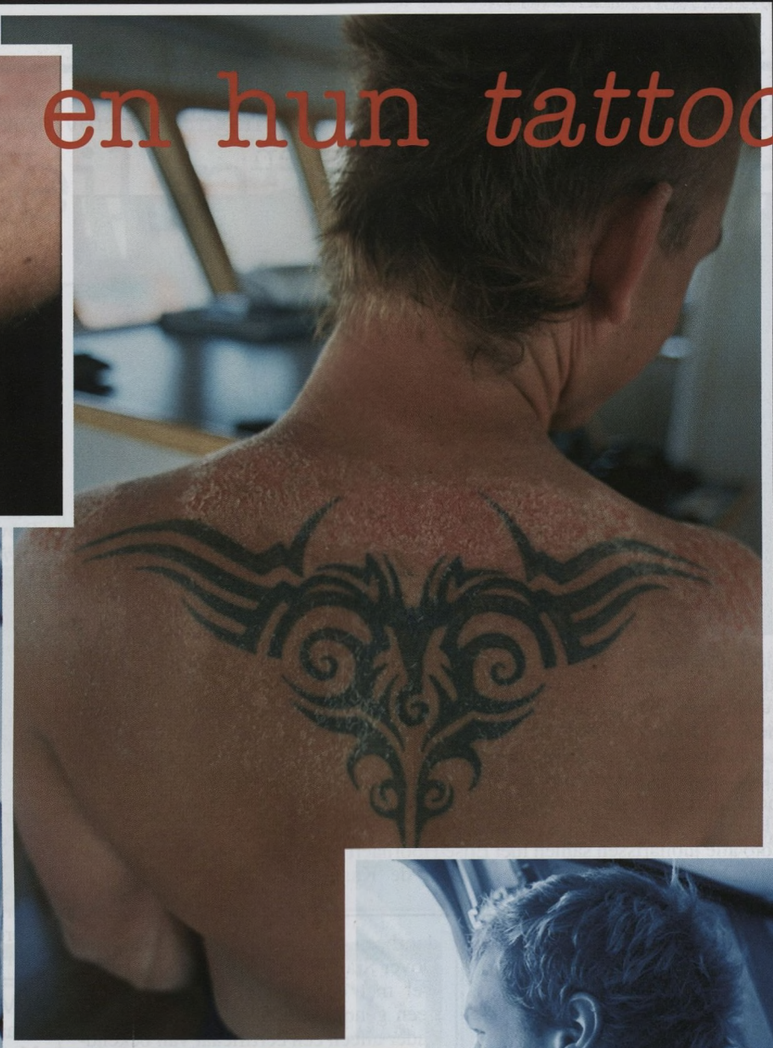
Foto's © Jo Clauwaert.

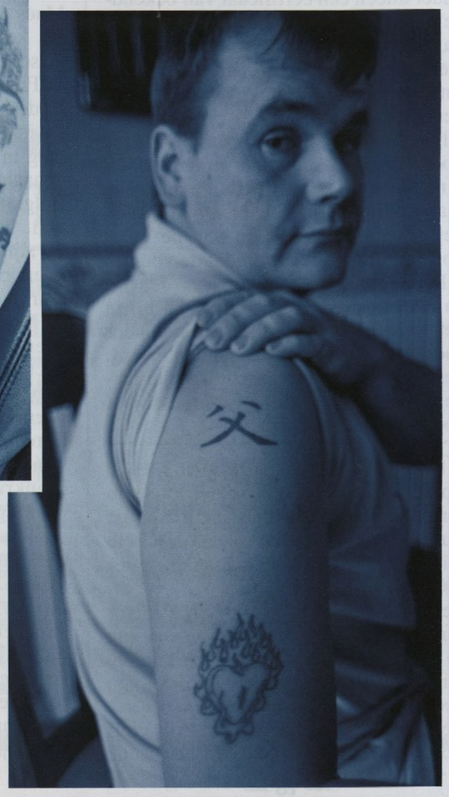
Het leven zoals het is: vissers en hun *tattoos*











PHILIP VERMEULEN

AANNEMING VAN WEGENIS- EN RIOLERINGSWERKEN
PARKING, OPRIT EN SPEELPLAATSEN
OPENBAAR EN PRIVAAT

T: +0032 (0) 9 281 26 28

Koninklijke Federatie der Zeelieden lauwert jubilarissen

Op het jaarlijkse ledenfeest van de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden in Oostende zette het bestuur de jubilerende echtparen in de bloemen. Dit jaar waren dat de diamanten jubilarissen Theophiel Swyngedauw en Gabriëlle Vanderjeugd (Oostende) en Maurice Vanslembrouck en Madeleine Vanhoorne (Oostende). De gouden jubilarissen waren Laurent Gombert en Jacqueline Verhaeghe (Bredene), Gerard De Groote en Jeannine Baert (Heist), André Geryl en Godelieve Van Berwaer (Oostende), Alfons Dasseville en Madeleine Jolyt (Oostende) en (afwezig wegens ziekte) Henri De Groote en Denise Vanhove (Heist).
Op de foto alle jubilarissen samen met Elise Hoornaert, dochter van de 96-jarige erevoorzitster Blanche Belpaeme (Meetje van de Kaaie) en voorzitter Ferdinand Guilbert.

ONDERZOEKSRAAD

Van vermaning tot 60 dagen schorsing

Het was lang geleden dat de Onderzoeksraad voor de Zeevaart nog eens bijeengekomen was. Op 26 november werden er evenwel straffen opgelegd die gingen van een vermaning tot een schorsing van niet minder dan zestig dagen. In alle gevallen betrof het overtredingen van het verkeersreglement.
Schipper Lorenzo Vantorre (Z 19 Sonja) voer op 7 november 2007 door het verkeersscheidingsstelsel Dover Strait. Hij kuiste het bedieningspaneel op de brug en stootte daarbij tegen de knop van de automatische piloot waardoor het schip uit koers geraakte en tegen de algemene verkeersstroom in de SW-lane in begon te varen. Dat mag dan maar zeven minuten geduurd hebben, het was tijd genoeg om door de Britten betrapt te worden. Omdat het een ongewilde overtreding was, was de Raad mild en kwam Vantorre ervan af met een vermaning. Schipper Karel Ackx (Z 126 Sophie) kreeg wel vijf dagen schorsing om een soortgelijke overtreding en dat was ook het deel dat schipper Tonny Van Rompaey (Z 186 Shannon) om dezelfde reden toegemeten kreeg. Strenger was de Raad voor de overtredingen die begaan werden door Nederlandse schippers. Hendrik De Gruiter (N 431 Alles Wisselt) lag te slapen toen zijn vader Dingenus het schip doorheen het verkeersscheidingsstelsel Dover Srait loodste. Hij deed dat evenwel met een verkeerde koers en gaf geen gehoor aan de oproepen. Omdat vader alleen een certificaat van bekendheid had, mocht hij niet zelfstandig de navigatie uitvoeren. Vader en zoon werden voor veertien dagen geschorst. En dan was er nog het geval van schipper Daniël Bout, ook al op de Z 431 Alles Wisselt. Hij werd betrapt op verboden manoeuvers in he verkeersscheidingsstelsel Pas de Calais. Omdat de man uitdrukkelijk te kennen gaf dat hij het reglementair kruisen van de lanes volledig absurd vindt omdat de voorgeschreven route een omweg is en dus tijd en geld kost en omdat blijkt dat hij in het verleden al verschillende keren voor soortegelijke feiten geschorst werd, besloot de Raad om krachtdadig te reageren. Daniël Bout werd geschorst voor zestig dagen. (rc)

Vissersvaartuig genomineerd

Op 16 december wordt in het Museum der natuurwetenschappen in Brussel de laureaat bekend gemaakt van de Grote Prijs voor de Toekomstige Generaties 2008.
Het vissersvaartuig O 32 Petrus Pictor van de reder Willy Versluys is een van de drie Vlaamse genomineerden voor de prijs. De andere zijn Ecolife, en Ecopower.
De laureaat van de Grote Prijs zelf wordt gekozen door een jury bestaande uit mensen vanuit de overheid, social profit, bedrijfswereld en media.

Faillissementen

* BELPAEME STEFAN BUNKERING BVBA, Bruggestraat 408, 8480 Ichtegem. Groot- en kleinhandel in brandstoffen en olie- en aanverwante producten. Failliet op bekentenis 25 september 2008.
* DE CONINCK-DEPOORTER BVBA, Nieuwewerfkaai 1, 8400 Oostende, koeling en vriesinstallaties. Failliet verklaard op dagvaarding op 8 oktober 2008.

Vormingssessies veiligheid

Op 16 en 18 december organiseert Previs vormingssessies rond het thema *'Veiligheid op vissersvaartuigen'*. Deelnemers krijgen achteraf een attest waarop de behandelde onderwerpen vermeld worden. Deze zijn: *veiligheid van het vaartuig (stabiliteit, noodsystemen op giek en lier, reacties bij het vastslaan van de netten...); veiligheid van de opvarenden; veilige werkprocedures; brandbestrijding in de machinekamer.*
Op 16 december gaat de sessie om 14 uur door te Zeebrugge in het VDAB-maritiem opleidingscentrum en op 18 december gebeurt dat op hetzelfde uur in de lokalen van SDVO/Previs te Oostende. Omdat het aantal deelnemers telkens beperkt wordt tot dertig, wordt gevraagd zich vooraf in te schrijven bij Previs.

Verschil in minimummaten

Vlaams volksvertgenwoordiger Jacqy Maes vroeg minister Kris Peeters hoe het komt dat de minimummaten voor vissoorten in België afwijken van deze in Frankrijk en Nederland. Bot mag in Nederland gevist worden vanaf 20 cm en in België pas vanaf 25. Kabeljauw mag in Frankrijk en Nederland binnengehaald worden vanaf 35 cm, maar in België moet de kabeljauw 50 cm groot zijn.
In zijn antwoord gaf de minister een overzicht van de situatie in de ons omringende landen.
In Nederland worden afwijkende aanvoerlengtes vastgelegd door het Productschap Vis. Zo is er voor schar en tarbot bijvoorbeeld een minimum aanvoerlengte vastgelegd terwijl er geen Europese minimum aanvoerlengte bestaat.
Frankrijk heeft nationaal strengere maatregelen genomen door middel van een besluit van 29.02.2008. Het betreft minimum aanvoerlengtes voor bepaalde schaal- en weekdieren.
In het Verenigd Koninkrijk gelden strengere normen voor bepaalde schaaldieren. Op lokaal vlak leggen de Seafisheries Comitees maatregelen vast, inclusief afwijkende minimum maten, die binnen de 6-mijlszone van toepassing zijn.

Moeizame veranderingen in de vloot zijn niet tyisch voor onze tijd

Van zeil naar motor

MEDE DOOR DE oliecrisis ondergaat de Belgische vissersvloot momenteel diepgaande veranderingen. Grote boomkorvaartuigen worden omgebouwd, andere worden vervangen door kleinere schepen. Het is een scharnierpunt voor de sector, maar uniek is de situatie zeker niet.

DE VLAAMSE VISSERIJ heeft in de loop der eeuwen vele soorten schepen gekend. Of het nu een *Dogger* (platbodemschip met zijzwaarden) of een *Haringbuis* dan wel een *Hoekerbuis* betrof, een Oostendse- of Blankenbergse *Schuit*, een *tweemastsloep* of een *Galette* (topzeilschoener)... twee zaken hadden al die schepen tot in de twintigste eeuw gemeen: ze waren gebouwd van hout en ze werden voortgedreven door windkracht.
Scheepsvormen waren doorgaans grensoverschrijdend. Zo kon men een soort Blankenbergse Schuit terugvinden langs de Nederlandse kust waar min of meer gelijkende *bomschepen* en *pincken* door gebrek aan havens het strand op voeren, als was het een geleide stranding.
Maar ook de zo sierlijke Oostendse *tweemastsloep* was waarschijnlijk van Franse afkomst (*chaloupe*) en men kon ook min of meer dezelfde scheepsvormen terugvinden in Nederlandse havens als Middelharnis en Vlaardingen. Daar werden het

Foto bovenaan: Dat de familie Goedkoop oog had voor publiciteit toont bovenstaande foto. Een bord op het schip maakt duidelijk dat er een lading Kromhoutmotoren op weg is naar België.
Illustratie onder: Ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling in Antwerpen deelde de Oostendse vertegenwoordiger Wouters mee dat de Kromhoutmotoren in de prijzen gevallen waren.

Foto boven: Het had wat voeten in de aarde om het op de Amsterdamse Werf 't Kromhout gebouwde scheepje door de Antwerpse straten te loodsen.

E. WAUTERS Frères
Napoleonskaai, 51 - ANTWERPEN
Téléphone: 2289

Algemeen agenten van:

KROMHOUT BOOTMOTOREN

de Beste, de Voordeeligste,
de Goedkoopste

Schippers, vraagt prijs en inlichtingen.
Het is in uw voordeel.

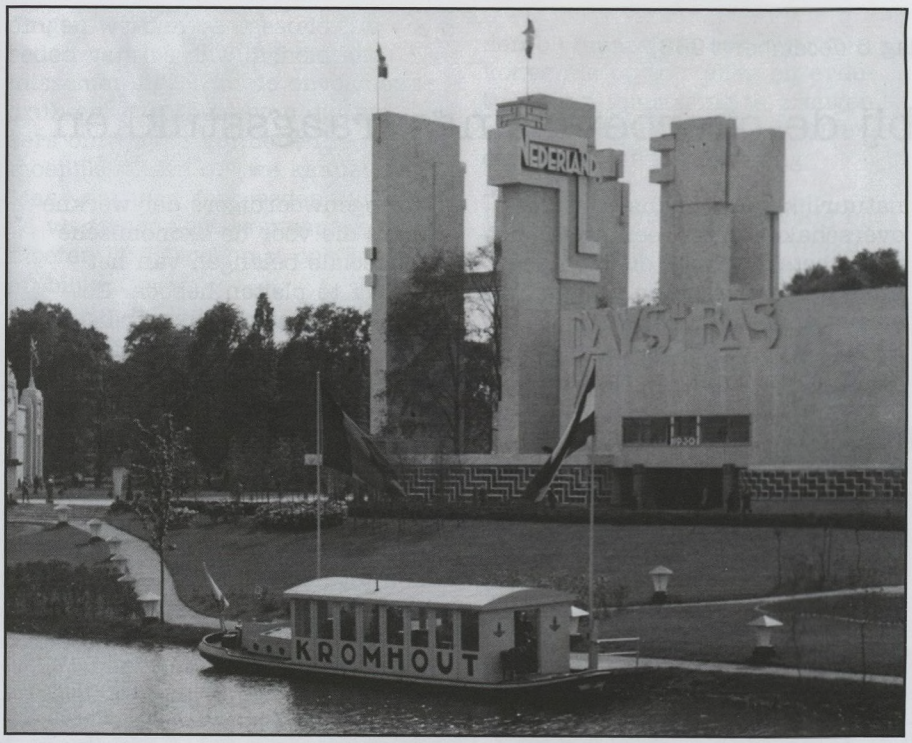
beugsloepen genoemd; zeewaardige schepen die met hun super zeewaardige romp en trotse tuigages tot ver in de Noordelijke IJszee voeren en barbaarse tochten maakten die soms langer duurden dan vijftien weken.
Mogelijk waren de Franse *topzeilschoener* en de uit Engeland afkomstige *Smack* het werkelijke hoogtepunt van deze in hout gebouwde zeilschepen die ter visserij voeren; niet alleen in zeewaardigheid, maar zeker ook door hun imposante uiterlijk.

Foto links: Dé gebeurtenis van 1930 is ongetwijfeld de Wereldtentoonstelling in Antwerpen, die honderdduizenden bezoekers trekt uit binnen- en buitenland. Het zal duren tot de Expo van 1958 voor ons land nog eens zo'n publiekstrekker krijgt. Hier zien we koning Albert I en koningin Elizabeth die zopas de tentoonstelling geopend hebben. De koning en zijn zoons Karel en Leopold zijn zoals gewoonlijk in militair uniform, burgemeester Van Cauwelaert (rechts) in gala-uniform. (Foto archief GVA.)

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



Toen in 1930 de Wereldtentoonstelling in Antwerpen gehouden werd, lag er wel een heel bijzondere blikvanger afgemeerd bij het fraai gebouwde Nederlandse Paviljoen.

Industriële revolutie

De industriële revolutie bracht aan het einde van de negentiende eeuw de nodige onrust in de visserij en leidde in 1887 tot de beroemde Oostendse Vissersopstand. De vissers voelden zich bedreigd door de veelal Engelse stoomtreilers die hen niet alleen de loef afstaken bij de visvangst, maar hen ook nog hinderden als zij al zeilend met hun netten aan het manoeuvreren waren. Toen die buitenlandse stoomtreilers ook nog eens in Oostende afmeerden en met hun overvloedig gevangen vis de prijzen op de vismijn bedierven, was de boot pas goed aan. Het werd een ware opstand waarbij de door stoomtrawlers aangevoerde vis vernietigd werd en bemanningen van de treilers ernstig in het nauw gedreven werden. Politie en burgerwacht schoten te kort en pas toen de Lansiers uit Brugge en het 3de Linieregiment zich al vechtend en schietend in de strijd kwamen mengen, keerde de rust (ten koste van enkele doden en vele gewonden) weer in het Oostendse visserskwartier.
Stoom is eigenlijk nooit een optie geweest voor de kleinschalige kustvisserij. De bouwprijs van een stoomboot was gewoon te hoog, op de kleinere schepen was geen ruimte voor een stoommachine en een stoker en een machinist kostten al gauw meer dan een schipper of kapitein. Het wachten was dus op een andere voortstuwing: de ontploffingsmotor.
Kleinschalige kustvisserij betekende vaak kleine besommingen en dus weinig verdiensten. Onderhoud aan schepen was duur en er moest per slot van rekening toch ook nog gegeten worden. De snelle aanschaf van zo'n peperdure moderne motor lag dus evenmin erg voor de hand.

't Kromhout

De Werf 't Kromhout was een al eeuwenoude scheepswerf in Amsterdam, die zich had toegelegd op reparatie- en nieuwbouw van vaartuigen. Toen de werf in 1867 werd opgekocht door de Amsterdamse reders van de familie Goedkoop kozen de als directeur aangestelde zonen al snel voor staalbouw en stoommachinerieën. Maar daarbij hield het niet op. In Duitsland en in Amerika was men al druk doende met de ontwikkeling van motoren en ook op de Amsterdamse werf werd al snel creatief gewerkt aan een motor. In 1904 presenteerde Werf 't Kromhout zijn eerste succesvolle zelf ontworpen en gebouwde petroleummotor. Langzaam maar zeker kwam de productie van deze nieuwe betrouwbare voortstuwingsbron op gang. Nadat er in Amsterdam Noord een geheel nieuwe fabriekshal was gebouwd, was de Kromhout Motoren Fabriek een feit.
Belgische reders liepen echter nog niet warm voor deze kostbare krachtbron. De overgang van zeil naar motor heeft dan ook meerdere decennia in beslag genomen.
Aan Kromhout heeft dat niet gelegen. Die stond al snel klaar om zijn motoren naar België te exporteren en er werd zelfs een Belgische importeur aangesteld.
Toen in 1930 de Wereldtentoonstelling in Antwerpen gehouden werd, lag er wel een heel bijzondere blikvanger afgemeerd bij het zo fraai gebouwde Nederlandse Paviljoen. Het had wat voeten in de aarde om het, op de Amsterdamse Werf 't Kromhout gebouwde, scheepje door de Antwerpse straten te loodsen. Binnen in het imposante Nederlandse paviljoen (ruim 14.000 m2) stonden de 'moderne' motoren in rijen opgesteld. Zij moesten de Belgische vissers overhalen om nu toch echt tot motorisering over te gaan.
Kromhout heeft in die beginjaren vele motoren voor de binnenvaart en visserij geleverd. Het zou dan ook niet lang meer duren voordat de zeilvisserij geheel ten einde zou zijn en gemotoriseerde schepen volledig hun taak zouden hebben overgenomen.

Jacques van Harten

Wilt u meer weten over de geschiedenis van Kromhout, dan is een bezoekje aan Werf/Museum 't Kromhout Museum in Amsterdam een 'aanrader'. (Hoogte Kadijk 147 1018BJ Amsterdam).
Alleen op dinsdag geopend.
U kunt daar de werkzame motoren nog zien, ruiken en HOREN...en dat allemaal in de authentieke omgeving waar 'het allemaal begonnen' is.

[Uit Het Visserijblad van vrijdag 5 december 1958]

Kanttekening bij de overbevissingsvraagsstukken

Vorige week werd door de visserijlanden van rond de Noordzee het komité bijeengeroepen dat zich bezig houdt met de toepassing en de aanpassing van de overbevissingskonventie.
Het gaat over netmazen,minimummaten voor vis en allerlei wetenschappelijke problemen die verband houden met de visstapel en het in stand houden er van.
Tientallen geleerden uit alle landen pogen in gemeenschappelijk overleg en uitgerust met de meest moderne middelen het geheim van de visstapel na te gaan.
Het vraagt minutieus geduldswerk en we moeten het werk van de geleerden bewonderen die, met benediktijnengeduld, vissen merken, temperaturen opnemen, stromingen nagaan, proefvisserijen doen en vissen tellen om toch maar na te gaan welke faktoren invloed uitoefenen op het voortbestaan van de visstapel en hoe ze de toekomst van de visserijen moeten vrijwaren.

Het is natuurlijk niet zo gemakkelijk om in die honderden vissoorten die er in de zee leven een rechte lijn te trekken en een eenvormige maatregel te vinden die de gehele visstapel moet beschermen.
Het vraagt jaren geduld en als de geleerde zijn woordje gesproken heeft moet de ekonomist en de socioloog verder tussenkomen om voor ieder land datgene te bekomen wat het meest in het voordeel ligt van de eigen nijverheid.
Zo is het bijvoorbeeld voor Noorwegen praktisch onverschillig hoe wijd de netmazen zijn om kabeljauw te vangen : men vist er hoofdzakelijk met lijnen en met zinknetten.
Voor de Russen was het een hele inspanning om toe te treden tot de overbevissingskonventie. De visserij is er sterk geindustrialiseerd en natuurlijk genationaliseerd. Een overschakeling tot een groter netmaas betekent voor dit land een uitgebreide omstelling van vistuig en nettenbreimachines.
Er zijn landen, Engeland bijvoorbeeld, die het niet begrijpen dat in bepaalde landen : België en frankrijk, onder meer, het er niet op aankomt grote vis aan te brengen, maar wel vis van redelijke grootte die met bijzondere zorg kan toebereid en opgepeuzeld worden.
En zo zijn er tientallen faktoren allerhande die op dergelijke conferenties tot uiting komen en wel eens botsen tegen de overtuiging van de landen onderling of de mening van de geleerde vorser zelf.
Het is dan ook natuurlik dat op deze konferenties de delegaties tamelijk uitgebreid zijn. Een ambtenaar vertegenwoordigt er zijn land, omdat op deze besprekingen soms bindende voorschriften voor ieder deelnemer worden uitgevaardigd.
Naast de ambtenaar staan de geleerden die het opzoekingswerk hebben verricht. Onder hen is er niet veel onenigheid, de opzoekingen gebeuren gewoonlijk in gemeenschappelijk overleg.
Maar daar naast staan reders en vertegenwoordigers der werknemers die voor de ekonomische en sociale belangen van het bedrijf te pleiten hebben. En onder deze vertegenwoordigers van de verschillende landen gaat het niet altijd op wieltjes.
Er is ondermeer een punt waarover de meningen sterk verdeeld zijn : de haringvisserij. Duitland, Denemarken en Noorwegen oefenen een drukke visserij uit op jonge haring om deze te verwerken tot haringmeel en olie.
Is het tengevolge hiervan dat de aanvoer van haring voor menselijke voeding door Engeland, Nederland, Frankrijk en België achterwege blijft?
De geleerden weten het nog niet, maar voeren een zeer nauwkeurig onderzoek uit dat binnen afzienbare tijd – en we menen tegen 1960 –zal moeten uitlopen op enkele merkwaardige vaststellingen welke al of niet moeten de doorslag geven tot het verbieden van de visserij op jonge haring voor industrie doeleinden.
Er zijn op deze konferentie woorden gewisseld over het naleven van de overeenkomst en hierbij kregen onze vissers de volle laag omdat in de laatste maanden herhaaldelijk overtre-

AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL

" MARTINET "

voor schepen van kleine tonnemaat

Maakt het mogelijk een juistere koers te sturen met zekere besparing van brandstof en tijd. De roerganger kan gerust het stuur overlaten aan de ijzeren man.

even goede werking gedurende de treiling als tijdens de normale vaart

S.A.I.T.

ZEEBRUGGE : 4, Wandelaarstraat
OOSTENDE : 21, H. Baelskaai
NIEUWPOORT : 18, Hoogstraat

dingen werden vastgesteld. De reden van die onwilligheid kan misschien liggen in de onvoldoende druk en in de hoop van die vissers om wat te verdienen in de moeilijke tijden die we kennen. Maar dat mag geen reden zijn om de visgronden uit te moorden. we moeten in de toekomst ook leven en blijven leven.
Het is in die landen, Frankrijk – en ook wel Nederland – waar de toepassing van de konventie wat lastig is, dat de meeste moeilijkheden oprijzen, zonder ons eigen land te vergeten en dan stelt zich de vraag of de huidige konventie al reeds niet verouderd is en moet aangepast worden.
Om die redenen komen in het voorjaar te Londen de vertegenwoordigers der verschillende landen bij elkaar om een nieuwe konventie op te stellen en eventueel van toepassing te brengen welke met alle tot nu toe gekende moeilijkheden rekening houdt.
Daar is een zaak van belang bij. De toepassing van gelijk welke beschermingsmaatregel brengt voor ons land, voor onze nijverheid, hoewel we het kleinste zijn van de gehele vergadering, de meeste moeilijkheden en bezwaren bij. Tot nu toe bestond de Belgische afvaardiging uit één of twee personen. We moeten volstrekt met een voltallige ploeg opkomen naar Londen om daar onze mond met zoveel te meer kracht en overtuiging open te doen en onze belangen die ook wel eens de belangen van andere landen zijn, te verdedigen.

HET GEBEURDE 50 JAAR GELEDEN

Redactie: Guido Walters

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1958.

J.H.K

Uit Het Visserijblad vrijdag 26 december 1958.

Motorist Germain Michiels op de O.155 op zee overleden

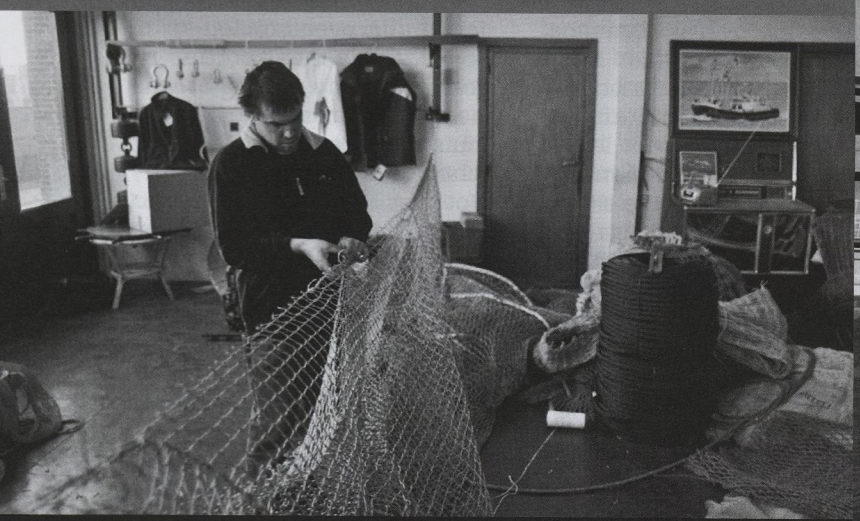
De O.155 die in het midden van vorige week de thuishaven verlaten had kwam zondagavond reeds terug Oostende binnen lopen. Aan boord hing de Belgische vlag halftop ten teken van rouw omwille van het plots overlijden van de in zeemiddens zeer gekende motorist Germain Michiels wier stoffelijk overschot door zijn kameraden naar huis gebracht werd. De O.155 was op weg naar de Witte Bank toen in de nacht van vrijdag op zaterdag Germain zich plots onwel voelde. Hij verwittigde de bemanning en legde zich te ruste in het logies. Zijn kameraden die dachten dat het een onpasselijkheid van voorbijgaande aard was en Germain door een goede rust zou bekomen, waren niet weinig ontsteld toen zij de zaterdagmorgen bij het wekken moesten vast stellen dat deze laatste intussen overleden was. Onmiddellijk werd over de Radio verbinding genomen met de havenautoriteiten en het overlijden vermeld. De boot maakte aanstonds omkeer terwijl de vlag in de mast halftop gehesen werd. Intussen verspreidde het nieuws zich op de Opex als een lopend vuurtje en wekte overal algemene verslagenheid. Aalmoezenier E.H. Evrard ging de familie omzichtig op de hoogte stellen. Men kan best begrijpen hoe groot het leed was van deze eenvoudige mensen die hun man en vader enkele dagen terug gezond en goedgeluimd zagen vertrekken en op geen enkel ogenblik konden vermoeden dat dit het afscheid voor altijd was. De zee de visserij, dat was zijn leven, weende zijn echtgenote. Er was reeds sprake geweest dat hij zou thuis blijven en onder ons had hij reeds toegegeven van 't jarent uit te scheiden "maar ik weet niet of hij dat zelf wel zou gekunnen hebben", zei zijn vrouw. We kunnen er alleen maar niet goed over vervolgde de vrouw stil, dat er niemand van ons bij was om hem te verzorgen, misschien ware hij nog te helpen geweest zuchtte de familie.
De familie vroeg ons eveneens een woordje van dank te laten geworden aan de Rederij Seghers, die bij het vernemen van het overlijden van Germain Michiels, de zoon Jean die op de O.94 van die rederij vaarde en ter hoogte van Schotland viste, naar een Schotse haven liet brengen, vanwaar hij in dertig uur, over Londen en Dover via de maalboot in Oostende arriveerde. Het was me een troost mijn jongen thuis te hebben voegde de echtgenote hier nog aan toe. Motorist Michiels was een eenvoudige stille natuur, zeer huiselijk aangelegd. Zijn enige genoegens waren zijn kinderen en echtgenote en dan vooral zijn visserij. Germain die slechts 54 jaar was werd heden vrijdag 26 december op het kerkhof te Sas-Slijkens in de familiekelder bijgezet na de plechtige lijkdienst die te 10 u in de St. Antonius kerk op de Opex gehouden werd. Aan de familie in naam onzer lezers en in naam van "Het Visserijblad" onze gevoelens van deelneming.

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 89

De Belgische visserijvloot (48)

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 gegeven 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 Casteele)

Z.321 Westhinder
(te water als Z.30 Westhinder)
Lengte: 40,68 m
Breedte: 9,09 m
Tonnage: 462 bt
Bouwjaar: 1990
Werf: De Graeve, Zeebrugge
Motor: MaK (1990)
Vermogen: 1196 pk
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
De Noordhinder BVBA,
8390 Knokke-Heist
De Noordhinder BVBA,
8301 Knokke-Heist (1993)
Geschrapt uit de vloot: 09.12.2004
Doorhaling registratie: 07.03.2005

O.705 Morning Star
(ex-N.705 Liliane, ex-N.705 Lumar, ex-O.705 Nele)
Lengte: 27,20 m
Breedte: 6,48 m
Tonnage:101 bt
Bouwjaar: 1971
Werf: H. Deweert, Oostende
Motor: Stork
Vermogen: 466 pk (300 pk in 1994)
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
N.705 Liliane:
Theophiel Kosters (1971)
N.705 Lumar
PVBA Lumar, 8620 Nieuwpoort
O.705 Nele
PVBA Versluys-Savels (1980)
O.705 Morning Star
Morning Star PVBA, 8450 Bredene (1985)
Morning Star BVBA, 8390 Knokke-Heist (1989)
Morning Star BVBA, 8380 Zeebrugge (1995)
De Golfbreker BVBA, 8380 Zeebrugge (1999)
NV Shamrock, 8301 Knokke-Heist (1999)
Verkocht aan F.J. Poepjes & Zn, Het Anker, Marknesse (Ned)
Geschrapt uit de vloot: 12.01.2000

N.563 Zee-Adelt
(ex-Z.563 Zee-Adelt)
Lengte: 21,00 m
Breedte: 5,66 m
Tonnage: 59 bt
Bouwjaar: 1964
Werf: De Graeve, Zeebrugge
Motor: Cummins (1989)
Vermogen: 300 pk
Uitrusting:boomkorvisserij
Eigenaar:
Z.563 Zee-Adelt:
Louis Demunter en Gilbert Ponjaert (1964)
Gilbert Ponjaert (1978), Blankenberge
N.563 Zee-Adelt:
Zee-Adelt PVBA, Nieuwpoort (1985)
Zee-Adelt BVBA, 8620 Nieuwpoort (1991)
NV Jacobus, 8380 Zeebrugge (1997)
(Gebrs Van den Berg, Urk)
Geschrapt: 29.02.2000
Verkocht in Harlingen (Ned.) als werkboot

FOTO'S: copyright: Louis Vande Casteele – nadruk en repro niet toegelaten.

Van Blankenberge over Zwankendar

HET NOVEMBERNUMMER VAN HVB dat verscheen onder de titel *'De visserij is pure rock-'n'-roll'* bleek een succes te zijn. Niets dan lovende reacties werden ons deel. Maar er was toch dat ene bericht uit Zeebrugge dat ons erop wees dat ook de grootste Vlaamse vissershaven een verborgen rock 'n' roll-kant kent en dat wij daar eens een reportage aan moeten wijden.
Alsof het allemaal zo simpel is.

Fotograaf Jo Clauwaert bracht raad. Hij wees ons erop dat de Vlaamse rocker Paul Couter een CD uitgebracht heeft die *Seven Seas* heet en waarop een nummer staat dat gewoon naar de naam *Zeebrugge* luistert. Dat leek ons een goeie kapstok te zijn om een rock 'n' rollstuk over de oostkust aan op te hangen.
Zelf ben ik evenwel rock-'n'-roll-onkundig en dus sleepte ik mijn jeugdvriend Jean-Pierre Boentges mee naar de afspraak. Boentges wordt gemeenzaam *Jeepee* genoemd, waaraan in Westhoekse deejaykringen inmiddels het koosnaampje *The Legend* toegevoegd werd. Jeepee, The Legend dus, was van 1970 tot '74 zo'n beetje de manager van de groepen waarin Paul Couter actief was en waarvan de bekendste Tjens Couter (Arno HinTJENS & Paul DeCOUTERe) was. Arno en Paul gingen later elk hun eigen weg, wat Arno spijtig vond, want hij zei daarover: *'Dat vond ik een heel spijtige zaak, want hij was na al die jaren een echte goeie maat geworden. Maar spijtig genoeg was hij een echte bluesgitarist, en daar kon ik niks mee doen in mijn nieuwe groep. Ik heb een tijdje geprobeerd om hem op mijn eigen trip mee te sleuren, maar dat was egoïstisch. Je kan niemand dwingen om muziek te spelen waar hij niet achter staat, hoe briljant die muzikant ook is.'* (1)

1980. De wegen van Arno en Couter gaan uiteen. Jo Clauwaert kon het duo nog in extremis samen vereeuwigen. (foto jc)

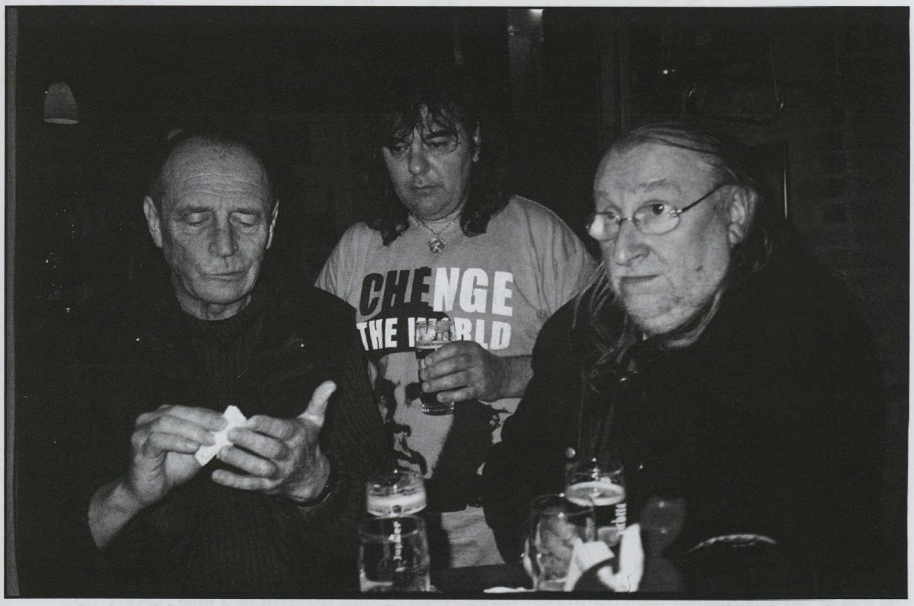
Blankenberge

In Blankenberge hadden we afgesproken met fotograaf Clauwaert en Paul Couter die vanuit Gent de trein genomen hadden. Jeepee mag dan The legend genoemd worden, Paul Couter, geboren als Decoutere (°1949), is in die milieus zeer zeker legendarisch; een vriendin omschreef de man als *'een van de grondleggers van de Belgische rock'*. Wat dat betreft zaten we dus goed.
In eindstation Blankenberge werd ons viertal vervoegd door Pauls broer Jacky en schoonzus Neeltje Rau die we nog eens moeten opzoeken, want Neeltje zit bovenop een schat van informatie over onze sector. Van haar vader erfde ze een aantal films en foto's over de Blankenbergse visserij, materiaal dat we zeker nog eens moeten bekijken. Maar die dag hadden we daar geen oog voor, want dat had weinig met ons reisdoel te maken: het ontdekken van de verborgen rockkant van Zeebrugge. En het moest een beetje vooruit gaan, want tegen de tijd dat we Blankenberge verlieten was de avond al aan 't vallen.

Zwankendamme

De verborgen rockkant van Zeebrugge blijkt Zwankendamme te heten. Nog steeds goed vertrouwd met de streek leidt Paul Couter ons naar de Lisseweegse Steenweg waar Chris Brion en de zijnen in het gehucht een heus muziekcafé (2) uitbaten — *'Vroeger waren hier veertien café's, nu zijn er nog twee'*. Rebels als rockers zijn, werd de kroeg naar *De Kavijaks* genoemd. Het café wordt juridisch ondersteund door de vzw Kavijaksmusic, vereniging die *'niet godsdienstig politiek of ideologisch gekleurd'* is, maar

me naar *Zeebrugge* van Paul Couter



De verborgen rockkant van Zeebrugge blijkt Zwankendamme te heten. In het muziekcafé De Kavijaks vinden (vlnr) Paul Couter, waard Chris Brion en Jeepee Boentges elkaar aan tafel bij de vishapjes. (foto jc)

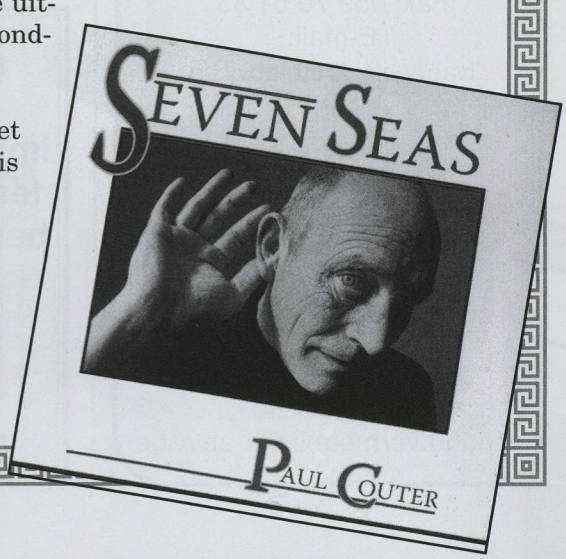
waarvan de bezieler die dag toch maar een T-shirt droeg waarop de beeltenis van de Cubaanse revolutionair Ché Guevara prijkt, wat ons danig beviel.
De in 1998 overleden auteur Jozef — Kavijak — Vantorre blijkt zijn familie bijgevolg niet alleen vereeuwigd te hebben in een bestseller (*De Kavijaks*, heruitgegeven in 1988, waaruit in 2004 zelfs een televisiefeuilleton gebrouwd werd), hij heeft sinds zes jaar ook een café dat zijn naam draagt. Bovendien is de waard bijzonder trots op het straffe *Kavijaksbier* dat hij in exclusiviteit verkoopt.
Of het door de aanwezigheid van Paul Couter was, weten we niet, maar we werden er bijzonder gastvrij ontvangen. Waard Chris Brion – een abonnee van HVB overigens — overstelpte ons met versnaperingen die daar door Vlaamse vissers geleverd worden. De vishapjes, de drank, het gezelschap van de plaatselijke schone Rosita – Koejewachter – Vantorre (verwant met de visser Daniël Rosseel en met twee broers die ter visserij varen) en natuurlijk de muziek maakten dat we een aardig beeld kregen van de verborgen kant van rocking Zeebrugge.

Zeebrugge is muziek

Dat beeld werd bekroond toen '*Zeebrugge*' op de draaitafel gelegd werd. In het instrumentaal nummer, mee geïnspireerd door *Early Bird* van André Brasseur, horen we de steeds verder uitdijende Zeebrugse haven aan het werk. Mochten we daar toen aan getwijfeld hebben dan zouden we dezelfde avond nog overtuigd worden, want op de terugweg leidt Paul Couter ons langs de desolate uitbreidingsgebieden van de grondgeile Zeebrugse haven.
In het restant van wat eens een grote straat geweest moet zijn, stoppen we voor het huis waar Pauls ouders destijds café *'t Sas* uitbaatten. Hij wijst ons zijn kamer aan, helemaal in de nok van het hoge huis. Van daaruit is het nomadische leven van de bluesmuzikant aangevat. Een lege, desolate plek is het daar nu.
Kijk ons hier staan, vier mannen van middelbare leeftijd, op het einde van een dag die mij meer dan eens deed denken aan de woorden van beatdichter Allen Ginsberg: *'Ik zag de besten van mijn generatie verwoest door waanzin, hongerend hysterisch en naakt, / die zich sleepten door vroege negerstraten op zoek naar verlossing van hun kwaad...'*
Maar vanuit die kamer, hoog boven het ouderlijke café, kon de jonge Paul de zee zien, die hem op zijn nieuwste CD danig geïnspireerd heeft. We stappen uit en in de om ons heen oprukkende duisternis luisteren we, zonder een woord te zeggen, naar de vele havengeluiden die Paul Couter in zijn Zeebrugge verwerkt heeft. Sinds dat moment is Zeebrugge voor ons niet alleen de grootste kusthaven, Zeebrugge is nu ook muziek geworden. (fv)

(1) Meer op http://houbi.com/belpop/groepen/tjenscouter.htm
(2) Web: www.kavijakskaffee.be

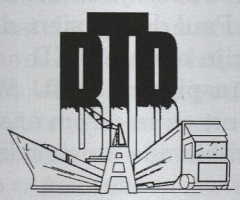
De CD 'Seven Seas' van Paul Couter werd bijzonder mooi uitgegeven. Elke song wordt vergezeld van een kunstwerkje van bekende artiesten en van een gedicht van Peter Flynn. De CD kost 10 euro en kan gekocht worden in het Kavijakscafé. Allen daarheen!



Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Verandering eigenaar:
O.20 NYX, eig. BVBA Endever, Westhinderstraat 5, 8380 Zeebrugge Zeebrief: 15.09.08
Z.39 Zuiderzee, eig. BVBA Vita Nova, Felix Timmermansstraat 34, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 10.04.08
Z.48 WODAN, eig.: eig. BVBA Rederij Nele, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 07.01.08
Z.85 MORGENSTER, eig. NV Morgenster, Afrikalaan 13, 8400 Oostende

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 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

Zeebrief: 29.04.08
O.116 CAROLINE, eig. Michel Deley-Caroline Bouilliart, Vijverstraat 15 bus 2, 8400 Oostende. Zeebrief: 24.01.08
Z.196 ZEEDUIVEL, eig. BVBA Goewind, Gelijkheidstraat 118, 8400 Oostende. Aangifte:: 08.09.08
B.518 DRAKKAR, eig. BVBA Drakkar (voorheen NV), Grote Moerstraat 69, 8200 Brugge. Aangifte: 23.05.08
Z.568 VENUS, eig. NV Argo, Derbylaan 16, 8450 Bredene. Aangifte: 30.04.08
Z.571 CUSTOS DEUS, eig. NV Rederij Noordster, Vismijnlaan 10, 8400 Oostende. Zeebrief: 16.09.08

Verandering van tonnemaat en eigenaar
Z.84 ALBRECHT RODENBACH, eig. BVBA Rederij Roekan, Plaatsmolenstraat 54, 8800 Roeselare. Brutoton 284, nettoton 85. Zeebrief: 25.03.08

Nieuwe motor en adreswijziging:
Z.474 HESSEL SR, eig. NV Argo, Derbylaan 16, 8450 Bredene. Motor Mitsubishi, bl 2007, 220 kW. Aangifte: 29.04.08

Nieuwe motor:
Z.519 ENTERPRISE, eig. Enterprise BVBA, Fruithoflaan 124 bus 14, 2600 Antwerpen. Motor Mitsubishi, bj 2008, 221 kW. Aangifte: 12.03.08
Nieuw adres:
O.14 DE ZEEMEEUW, Nieuwe Werfkaai 1, 8400 Oostende. Aangifte: 30.07.08
Z.75 ZELDENRUST, eig. Rederij Noordster NV, Vismijn 42, 8400 Oostende. Zeebrief: 08.10.08
N.86 SURCOUF, eig. BVBA Surcouf, Schorrenbloemstraat 6B, 8434 Lombardsijde
O.89 SANDRA, eig. BVBA Rederij De Zeebries, Nieuwe Werfkaai 1, 8400 Oostende. Aangifte: 30.07.08
O.101 BENNY, eig. BVBA Afrijhofra, Nieuwe Werfkaai 1, 8400 Oostende Aangifte: 30.07.08
Z.201 JOB SENIOR, eig. Artimon NV, Kragenhoek 31, 8300 Knokke-Heist
O.316 AEGIR, Doorneblikstraat 42, 450 Bredene. Aangifte: 02.09.08
Z.402 NOOITGEDACHT, eig:.BVBA Verleene, Derbylaan 16 Bredene Aangifte: 29.04.08
Z.525 SYLVIA-MARY, eig. NV Thor, Vismijn 71, 8400 Oostende. Aangifte: 04.04.08
Z.568 VENUS, eig. Argo NV, Derbylaan 16, 6450 Bredene. Aangifte: 30.04.08
B.601 VAN MAERLANT, eig. Rederij Van Maerlant NV, Kragenhoek 31, 8300 Knokke-Heist. Aangifte: 07.03.08

Klimaatverandering en visserij

op dinsdag 9 december gaat in de gebouwen van het ILVO (Ankerstraat) te Oostende een workshop door over de invloed van de klimaatverandering op de visserij. Door de klimaatveranderingen kunnen de visstocks immers veranderen en het leefgebied van de vis kan zich verplaatsen. Ook het aantalzware stormen neemt toe en de zeespiegel stijgt.
Tijdens de voormiddag behandelt men uitgebreid welke veranderingen ons op korte, middellange en lnge termijn te wachten staan en wat de sector kan doen om zich daartegen te wapenen.
Na de middag worden al de vragen voorgelegd aan een panel waaraan ook SDVO en de Rederscentrale deelnemen.
Wie meer wil weten neemt contact op met Els Vanderperren op tel. 059 56 98 40 of per e-mail: els.vanderperren@ilvo.vlaanderen.be , waar geïnteresseerden zich ook kunnen inschrijven.
Deelname is gratis en iedereen is welkom.

CREVITS

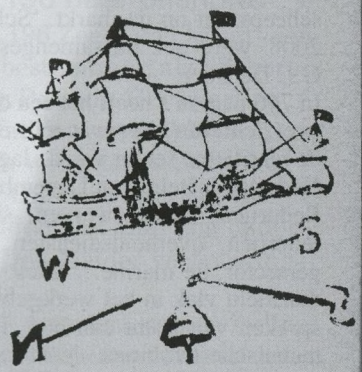
import - export - allerlei kettingen en kettingmatten - ankers - herbruikbare materialen - visserijbenodigdheden - rubber bollen en rubber ringen

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

Een visser is meer dan alleen een jager !

Het heeft lang genoeg geduurd. Je lichaam begint te trekken,
te grollen en te scheuren. Het tiert in je ziel en je water kleurt.
Je kan niet langer blijven, zelfs niet bij de wijven.
Maar één ding weet je zeker: de zee zuigt, je moet vertrekken,
de zee slokt je op !

Varen is de stroming kennen, de golven tellen, het gemis verdringen, in de golven zwellen. Met het schip de zee in twee scharen, de versleten netten besnaren.



Een visser werpt een spiering om een kabeljauw te vangen,
niet om achter de netten te vissen maar de school op de hielen te zitten
tot de netten bol hangen.

Varen is bidden op zee. Kijken in de spiegel naar je ziel.
Blind het water opgaan zonder je nek te breken.
In gedachten op het water paren.
Zien hoe lucht en water elkaar schragen.
De dood voor een tijd verjagen.

Varen is om stilte vragen. Op zee zonder moeite weemoed vergaren.
Een visser vaart driftig op zijn prooi. Gaat niet in troebel water vissen. Maar op genade en vissen razen, de hemel en hel uit elkaar jagen.

Straks zijn de mosselen ziek, is er geen vis meer. Dan barst de oorlog pas uit zijn voegen. Een haven zonder vissers, is als een boot zonder schipper, een zee zonder water, een stad zonder hoeren. Is een schip zonder stuurman zoals bier zonder schuim. Is een leven om te vergeten. Je wilt het niet hebben geweten.

Stel je voor: je wandelt langs de kade en er ligt geen enkel visserschip meer maar dan ook geen enkel visserschip, geen kor, geen boomkor zelfs geen garnaalboot meer. Geen viswinkels meer, geen visrestaurants, geen vistrapje meer, geen viskraampjes, geen vismijn meer, geen viswijven, geen visgeur, geen schreiende meeuwen meer. Geen witte plakkaten van stormvogels, geen halve garnalen op de grond. Geen grootst gelijk meer op de vismarkt. Geen viskades. Geen vislucht meer. Gedaan met de visindustrie. Is dit de titel van een nieuwe onvoltooide symfonie ?

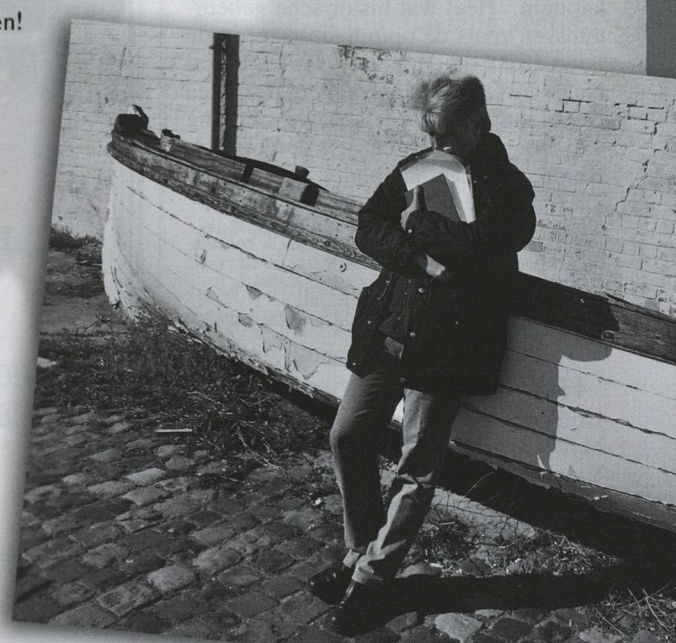
Straks drentelen massa's bruin verschrompelende toeristen in rijen
van de betonnen parkings naar de lege vissershaven en kijken als koeien naar de grote bokalen met één gekweekte goudvis op elke jacht. Je mag ze hebben die bokalen met de jachten. Wil je een Bokrijk aan zee misschien? Komt de wind uit die hoek: daar krijg ik koude pisse van!

À propos, wie gaat er binnenkort de monden van de visserskinderen vullen? Gaat dat vanzelf misschien!

Wie gaat er straks de jonge pootvissen uitzetten, de aas dollen,
schelpdieren spenen, de oesters zaaien? Gaat dat vanzelf misschien!

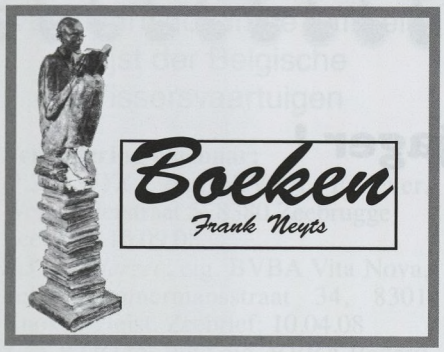
Hier ligt een stiel op sterven. Alleen vissers kunnen varen.
Alleen vissers kunnen jagen. Hier is een ziel aan 't sterven.

Maar één ding weet je zeker: de zee zuigt, je wil niet buigen,
je vertrekt…



Geert Cyriel Tavernier
Fragment uit *'Het zweet van de zee - The sweat of the sea'*

(publicatie in voorbereiding met fotograaf Jo Clauwaert)



Scheepvaart 2008

Ook dit jaar komt een een nieuwe editie van het standaardwerk over de scheepvaart op de markt. 'Scheepvaart 2008' werd ook nu samengesteld door G.J. De Boer.
In 766 pagina's heeft het een diepgaand overzicht van alles wat reilt en zeilt in de maritieme sector van de lage landen, Nederland, België en Luxemburg.
Rederijen, scheepswerven, sleepbootrederijen, overheidsdiensten, de baggersector, de marine... alles wat er op maritiem vlak in het werkgebied te bespreken valt komt aan bod. De laatste technische evoluties, de meest recente verschuivingen binnen maritieme groepen, de nieuwbouw binnen de sector, het is moeilijk iets aan te duiden dat niet in dit buitengewoon interessante en volledige boek aan bod komt. Een dikke aanrader dus voor iedereen die van schepen houdt. Bovendien is het geïllustreerd met tientallen prachtige (meestal nooit eerder geziene) kleurenfoto's.

'Scheepvaart 2008' (ISBN 978-90-6013-471-9) werd als softback uitgegeven en telt 766 pagina's. Het boek kost 29,90 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agora-books.com.

Chronometer Jack

Het boek "Chronometer Jack. The Autobiography of the shipmaster John Miller of Edinburgh (1802-1883)" brengt het waar gebeurde verhaal van de carrière van een negentiende eeuwse kapitein. Heel wat historische gebeurtenissen zoals de opium smokkel in de jaren 1820, de oprichting van de Royal Navy Reserve, de gevangenschap van Napoleon op Sint-Helena, de stichting van Hong Kong en cholera epidemie in Bombay komen aan bod.

'Chronometer Jack' (ISBN 9-781904-445333) telt 192 pagina's en kost £25.00. Aankopen kan via de boekhandel maar ook rechtstreeks bij de uitgeverij Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness KW6 6EY, Scotland, UK. Tel. +44(0)1593.731333, Fax +44(0)1593.731400, e-mail: info@whittlespublishing.com.

Het VOC-bedrijf op Ceylon

Bij Walburg Pers verscheen onlangs het buitengewoon interessante boek. "Het VOC-bedrijf op Ceylon. Een voorname vestiging van de Oost-Indische Compagnie in de 18de eeuw" werd geschreven door Albert van den Belt.
De opvatting dat Compagniedienaren de VOC door onbeschaamde privéhandel naar het failliet leidden is onjuist. De feiten over Ceylon - het huidige Sri Lanka – zijn van buitengewone betekenis voor een goed begrip van het functioneren van de gehele maatschappij in de Oost.

"Het VOC-bedrijf op Ceylon. Een voorname vestiging van de Oost-Indische Compagnie in de 18de eeuw" (ISBN 90-5730-534-8) telt 303 pagina's en werd op handig formaat als softback uitgegeven. Het boek kost 34,50 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289.

Container Contacts 2008

Dringende nood aan een M&R depot voor tankcontainers in Nederland? Een constructeur van reefercontainers in Denemarken? Een tank-cleaningstation in Zweden? Of een containerverhuurbedrijf in België? Wat u ook nodig hebt, in enkele seconden zult u een oplossing vinden in "Container Contacts 2008". Deze gids voor de containerindustrie is hoofdzakelijk in het Engels geschreven en biedt informatie uit 34 Europese landen.
Meer dan 2.300 inlassingen in alfabetische volgorde tonen per land het adres, contactgegevens (inclusief e-mail en internet adres), actieterrein waarin het bedrijf actief is, samen met tal van andere nuttige gegevens. Van containerbouwers tot leasingmaatschappijen, van terminals tot surveyors, alles vindt u in de gids terug.
Het boekje bevat bovendien een A tot Z lijst van alle opgenomen bedrijven, een officiële lijst van alle containereigenaars (BIC Code) en een overzicht van de internationale telefoonprefixes.
De gids is bovendien ook op CD-ROM te krijgen.

"Container Contacts 2008" telt in boekvorm 544 pagina's en werd op handig formaat uitgegeven. De gids kost 22 euro, exclusief verzendingskosten. Bestellen kan bij Storck Verlag, Striepenweg 31, D-21147 Hamburg. Tel. +49.40/797.13.160, Fax +49.40/797.13.101, E-mail: service@storck-verlag.de, internet: www.storck-verlag.de.

Het Complete Zeilhandboek

Bij uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport verscheen onlangs een buitengewoon leerrijk boek dat werd samengesteld door Steve Sleight. Ellen MacArthur, zeilster van wereldfaam, schreef het voorwoord.
Auteur Steve Sleight is een voormalige Britse nationale zeilkampioen en een ervaren zeilinstructeur. Dit uitzonderlijk goede boek vormt de neerslag van zijn jarenlange ervaring.

"Het Nieuwe Complete Zeilhandboek" (ISBN 9-789059-610576) werd als hardback uitgegeven en telt 448 pagina's. Het boek kost 39,90 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agora-books.com.

ZV schenkt 2.000 euro aan 'Beschut Wonen'

De Zeebrugse Visveiling heeft een cheque van 2.000 euro overhandigd aan Beschut Wonen Oostkust. Het bedrag werd ingezameld op de Open Haven Dag van zaterdag 5 juli via de verkoop van viskookboeken, versgebakken pladijsfilets en uit steun door de aannemers, die meehielpen aan de recente verbouwing van de Zeebrugse vismijn.
Het project 'Beschut Wonen Oostkust' biedt huisvesting en begeleiding aan mensen die tijdelijk niet zelfstandig kunnen leven. Dat gebeurt in huizen in Westkapelle en in Heist.
Op de foto zien we Eddy Landuyt (commercieel. manager ZV), Carlos Breckpot (afgevaardigde bestuurder Beschut Wonen Oostkust), Joeri en Marceline (bewoners), Jan Meersman (financieel. & administratief manager ZV), Myriam en Greet (medewerksters Beschut Wonen Oostkust).

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

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

Steeds minder viswinkels

Volgens Unizo Winkelraad is het aantal viswinkels de voorbije vijf jaar aanzienlijk gedaald. Van de 640 viswinkels in 2002 zijn er nog 500 over. Het marktaandeel van deze kleinhandelszaken bedraagt 15 procent. Volgens Unizo moeten de vishandelaar net als bakker en slagers steeds meer marktaandeel afstaan aan supermarkten en discounters.

Z.196 naar offshore

De ex-Z.196 Zeeduivel krijgt een nieuwe bestemming als offshore-vaartuig Pelican. Het vaartuig van de failliete rederij NV Shannah werd aangekocht door Alaborg Offshore Services uit Den Helder. Het vaartuig ondergaat in Den Helder verbouwingswerken.
De Z 583 Angelina van de failliete rederij Hertsens verhuist naar Congo waar het in Boma ingezet wordt als bevoorradingsschip. De kans wordt groot geacht dat de Z 183 Christopher van dezelfde rederij een nieuwe bestemming krijgt in Kameroen.

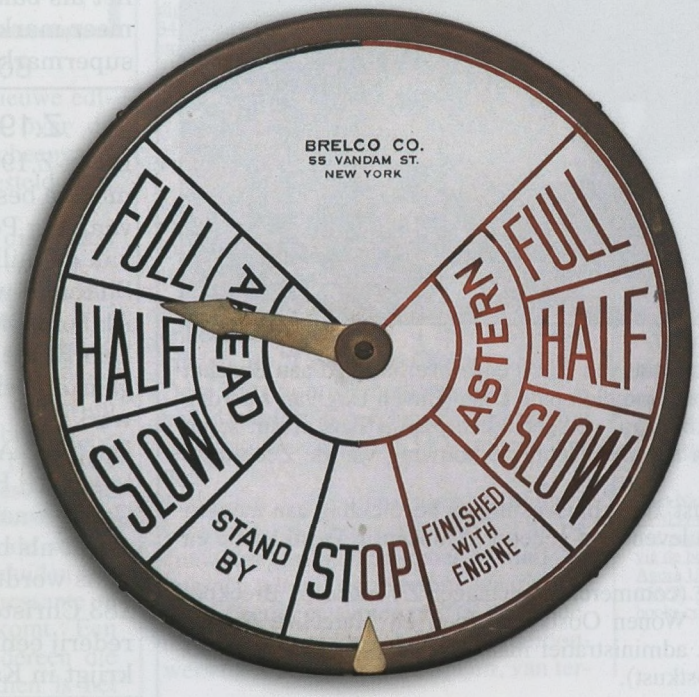
Wat IJslanders vertelden

Willem Lanszweert, conservator van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke, brengt op dinsdag 9 december in Cultuurhuis 't Kasteeltje (hoek Hoogstraat en Langestraat) het verhaal van de IJslandvaarders. Onder de titel "Wat IJslanders vertelden" schetst hij de heroïsche periode uit onze visserijgeschiedenis met het nodige beeldmateriaal. Aanvang 14 uur, toegang gratis.

Gilbert Van Den Bremt met pensioen

Bij besluit van de administrateur-generaal van het Agentschap voor Landbouw en Visserij van 24 september 2008 wordt aan de heer Gilbert Van Den Bremt met ingang van 1 januari 2009, eervol ontslag verleend uit zijn ambt van afdelingshoofd. De betrokkene wordt ertoe gemachtigd met ingang van diezelfde datum aanspraak op pensioen te doen gelden en de eretitel van zijn ambt te voeren.

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

Power and productivity
for a better world™

ABB