



\* oostende en zeebrugge huldigen aanvoerders  
\* hoe de bootsjowerie vernietigd werd

74 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 3 - 2 maart 2007 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I

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



Stroopnetvisserij (H. Raesjens, 1892, Nationaal Visserijmuseum, Oostduinkerke)

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, matrozen, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 74 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad.

Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

AG Vismijn Oostende ziet ook 2007 positief in

## ‘We moeten voor een betere vismijn zorgen’

VOOR HET DERDE jaar op rij werd de Oostendse visserijsector op het stadhuis (in plaats van in het bestuursgebouw van de vismijn) ontvangen voor de jaarlijkse hulde aan de beste aanvoerders, kopers en handelaars in de vismijn. In de ruime trouwzaal was de opkomst minder groot dan vorig jaar. Uiteraard zijn er vaartuigen in zee. Maar dat zelfs sommige laureaten geen vertegenwoordiger sturen, toont nog maar eens de onverschilligheid aan van de sector voor officiële aangelegenheden.

Voor de bekendmaking van de resultaten van de vismijn moest men er ook weer niet zijn. In grote lijnen zijn die al lang bekend. Voor zij die het nog niet weten herhaalde afgevaardigde bestuurder Freddy Pollet dat de vismijn sinds de oprichting van het Autonoom Gemeentebedrijf

Vismijn Oostende voor de vijfde keer op rij met groeicijfers kan uitpakken.

De omzet in 2006 bedroeg bijna 41 miljoen euro, een stijging van 8 procent. *“De aangroei is minder groot dan voorspeld. De oorzaak ligt bij een aantal faillissementen en de sloopregeling waarvoor een aantal vaste aanvoerders gekozen hebben. Het heeft de vismijn omzet gekost.”* Even eraan herinneren dat op de receptie van vorig jaar een omzet van 45 miljoen euro in het vooruitzicht werd gesteld, waarmee de vismijn een groei van 20 procent zou realiseren. Pollet achtte dit streefcijfer binnen bereik omdat twee op drie Belgische vissersvaartuigen minstens één keer de weg naar Oostende vonden.

De hogere omzet is er echter niet gekomen door een toegenomen aanvoer, maar omdat de visprij-

zen zich op hoog niveau handhaafden. *“Indien we in 2007 met het nieuwe quotabeleid en ondanks de lagere quota alles zouden kunnen opvissen, verwacht ik ook voor dit jaar een verbetering van het resultaat”*, zei Freddy Pollet die daarna op voetbaljargon overschakelde.

*“Vijf jaar geleden speelden we in tweede klasse. Ondertussen klommen we naar eerste en nu spelen we Europees en internationaal. Er worden zelfs plannen gesmeed om een nieuw stadion te bouwen.*

*Indien we de klanten nog meer willen verwennen moeten we voor een betere vismijn zorgen.*

*Hierover bestaan echter verschillende opinies zodat dit hoofdstuk zeker wordt vervolgd,”* luidde in het in het welkomstwoord dat echter geen concreet nieuws bracht.

AGVO-voorzitter Yves Miroir zei



**HET ZEEVISSERSFONDS**  
fonds voor bestaanszekerheid

Slijkensesteenweg 2  
B-8400 Oostende

Tel: 059 509555  
Fax: 059 509525

[info@zeevissersfonds.be](mailto:info@zeevissersfonds.be)

**Openingsuren:**

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



**Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling**

Slijkensesteenweg 2  
B-8400 Oostende

Tel: 059 509 526  
Fax: 059 509 664

[info@sdvo.be](mailto:info@sdvo.be)

**Openingsuren:**

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

# COLOFON

# HVB 74

## HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine  
van de zee

MEDEWERKERS: Robert Coelus,  
Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De  
Zetduivel, Philippe Godfroid, L.A. Ing-  
helbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing  
(†), Willem Lanszweert, L.K. Merate,  
Edmond Volk, Guido Walters (redactie);  
te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of  
GSM 0496-266 873.).

V.u.: A. Vanhee  
Brusselstraat 12, Bredene  
UITGEVERIJ:

VZW Liefkemores.  
Redactie, publiciteit en  
alle correspondentie:  
HVB,

Brusselstraat 12,  
8450 Bredene

Pas op: geen fax meer!  
E-mail:

het.visserijblad@telenet.be  
ISSN: 0776-6912

Omslagfoto Guido Walters

Losse nummers: **2,50 euro**  
Abonnementen!

\* Jaarabonnement België (12 opeenvol-  
gende nummers startend vanaf de beta-  
ling) door overschrijving van 29,75  
euro op rekening  
384-0596581-18 van  
Het Visserijblad,  
met vermelding abo HVB.

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

Laat u niet  
(vis)kisten  
Neem een  
abonnement



*De laureaten of hun vertegenwoordigers met de directie van AGVO en leden van het Oostendse stadsbestuur. Reders, schippers, bemanningsleden of familieleden van de beste aanvoerders in de verschillende categorieën: Z.85 Morgenster (eurokotters), Z.583 Angelina (boomkorvisserij tot 553 kw), O.231 Den Hoop (grote boomkorvisserij), O.82 Nautilus (kustvisserij), O.316 Aegir (plankvisserij) en O.554 Godelieve (warrelnetvisserij). (foto gw)*

dat 2007 een beslissend jaar wordt voor de vismijn. "We kregen vorig jaar enkele aanvallen te verwerken waarvoor we ons bij Europa moesten verantwoorden en die onrust veroorzaakten bij personeel en klanten. We moesten daar wel heel wat tijd in steken. Toch primeert voor ons het economisch belang van de vismijn, momenteel het achtste grootste bedrijf in Oostende met 80 werknemers." Zonder in details te treden zei Miroir dat de vismijnexploitatie nog niet break-even draait, zoals voorzien, maar noemde het verlies over 2006 redelijk klein. "Voor 2007 hebben we een prognose gemaakt die een winst voorspelt." Miroir zei nog dat het vismijnbedrijf een geduchte concurrent voor andere vismijnen is geworden en binnenkort met nieuws naar buiten komt. (gw)

### Aanvoer en besomming 2006

Eigen vaartuigen: 35,1 milj., 7.769 ton  
Vreemde vaartuigen: 1,9 milj., 395 ton  
Invoer handelaars: 3,9 milj., 1.302 ton  
TOTAAL: 40,9 milj., 9.467 ton

### De laureaten in Oostende

\* Garnaalvisserij: O.700 BI-SI-TI (Rederij Bouline, Deley Michel)  
\* Kustvisserij: O.82 Nautilus (Rederij Saint-Antoine, Rudy Barbaix)  
\* Plankvisserij: O.316 Aegir (Rederij Aegir, familie Pieters)  
\* Warrelnetvisserij: O.554 Godelieve (rederij Damco Marine, gebr. Damman)  
\* Snurrevisserij: N.350 Ingrid (Rederij Semper Confidens, Knokke-Heist)  
\* Eurokotters: Z.85 Morgenster (Rederij Rudo, Jelle Kramer)  
\* Boomkorvisserij tot 553 kW: Z.583 Angelina (Rederij Hertsens, Knokke-Heist)  
\* Boomkorvisserij boven 553 kW: O.231 Den Hoop (Rederij De Viertorre, Johan Hennaert)  
\* Vreemde vaartuigen: FC.716707 Bel Outil (Dominique Candelier, Fécamps)  
Aanvoer door handelaars: Hafliidi Ehf, Thorlakshofn (IJsland)  
Beste kopers: Dayseaday BV, Urk.

## Dagrecord (155 ton) voor AGVO

Maandag 29 januari verwerkte de Oostendse vismijn een aanvoer van 154.709 kg visserijproducten. Dat is de hoogste dagaanvoer sinds de oprichting van het Oostendse autonoom vismijnbedrijf. Het tijdstip waarop dit dagrecord werd gehaald werd is eerder uitzonderlijk omdat januari gewoonlijk een zwakke aanvoermaand is. De verklaring is dat heel wat vaartuigen wilden binnen zijn voor het aangekondigde stormweer. Hierdoor kwamen op 29 januari de vangsten van achttien vaartuigen aan de markt. De vismijn moest alle middelen inzetten. De dagbesomming bedroeg 463.373 euro wat in tegenstelling met sommige berichten in de media geen nieuw dagrecord betekende. De hoogste dagomzet van AGVO werd immers in april vorig jaar gehaald met een besomming van 680.400 euro (27,4 miljoen frank).

De recordaanvoer lijkt vandaag de dag een enorme hoeveelheid, maar tot in de vroege jaren '90 werd die hoeveelheid meer dan eens gehaald. In 1990 overschreed het aanvoergewicht verschillende keren 200.000 kg. Voor maandag 19 maart 1990 vonden we 292.967 kg terug in de aanvoercijfers. De recordaanvoer van toen was afkomstig van 14 vaartuigen die 24.671 kg tong, 60.833 kg schol en 89.907 kg kabeljauw aanlandden, wat toen met een besomming van 22,1 miljoen frank ook een verbetering van het omzetrecord betekende.

En dan hebben we het nog niet over de tijd dat spanvissers massaal haring aanvoerden of over de aanvoer van IJslandvaarders. Oudere vissers zullen zich nog marktdagen herinneren met 3.000 bennen IJslandse vis. (gw)

Huldiging beste besommers 2006 door Zeebrugse vismijn

## ZV wil toonaangevend blijven



*De groepsfoto met vertegenwoordigers van de laureaten B.601, O15 Zilvermeeuw, Z.46 Neptunus, B.462 Vidar, Z431 Alles Wisselt en Z.196 Zeeduivel poseren samen met de directie van de Zeebrugse visveiling.*

KANAVAL IS IN Zeebrugge nog steeds synoniem voor feestvieren. Omdat in die week veel vaartuigen binnen liggen kiest de directie van de Zeebrugse Visveiling steevast die periode uit om de verdienstelijkste reders en bemanningen te huldigen.

Vismijndirecteur Johan Van de Steene ontving de laureaten in het Seaman Center te Zeebrugge. Hij dankte de trouwe aanvoerders die hun vangsten hoofdzakelijk in de Zeebrugse vismijn laten veilen: "Met 75 procent van het vlootvermogen is Zeebrugge toonaange-

vend en de vismijnsite zal zich door de positieve houding van deze reders ook verder kunnen ontwikkelen. Het doet goed te kunnen vaststellen dat de vloot achter de vismijn staat. Het is een stimulerende factor om verder te investeren in een betere sortering, kwaliteit en efficiëntie. Tegen het einde van het jaar kunnen we tot de toptien van Europa behoren." De vismijndirectie is niet alleen tevreden over de aanvoer, maar nog meer over de kwaliteit van de vis", zei directeur Johan Van de Steene die voor wat de kwaliteits-

## SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE  
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73

E-mail: [info@shipyard-lowyck.com](mailto:info@shipyard-lowyck.com)

Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

verbetering betreft eveneens reders en bemanningen bedankte. De verdere uitbouw van het logistiek centrum, door de uitbreiding van de visverwerkende bedrijven, is niet stilgevallen.

Momenteel zijn alle ateliers verhuurd. Voor de uitbreiding met 4.000 m<sup>2</sup> zijn de eerste huurcontracten al afgesloten en in juli starten de bouwwerken. (dh)

## Visartsluis 40 uur per week beschikbaar voor vissersvaartuigen

Als nieuwe Brugse schepen, verantwoordelijk voor de visserij aan de Oostkust, heeft Boudewijn Laloo al kunnen vaststellen hoe structureel en diepgeworteld de problemen van de sector zijn. "Het feit dat de wetgeving en reglementeringen gedomineerd worden door Europa maakt het voor lokale politici en ambtenaren niet gemakkelijk om concrete ondersteunende acties te ondernemen." Tijdens de hulding van de trouwste aanvoerders kon hij desondanks toch met goed nieuws uitpakken. De heropening van de Visartsluis werd vorig jaar reeds aangekondigd, maar bleek nog meer mankementen te hebben dan verwacht. "Nu is de sluis volledig gebruiksklaar", zegt de nieuwe schepen. "In samenspraak met het havenbestuur wordt de sluis dagelijks van 8 tot 12 uur bemand en zal 40 uur per week voor de vissersschepen beschikbaar zijn, met een optie om ze ook 's nachts te laten werken. In maart start ook de bouw van een nieuw containerpark dat kan gebruikt worden door havenbedrijven en de visserijsector. Het stadsbestuur, OVAM, MBZ en de Vlaamse Regering hebben een 'afvalbeleidsplan' opgemaakt. In maart starten de werken voor de bouw van een inzamelpunt voor visserijafval op de visserskade, aanpalend aan de Visserijcoöperatie, waarmee de netheid van de vissershaven gebaat zal zijn", zo somde de schepen de nieuwe troeven op. "Als stadsbestuur stellen wij met genoegen vast dat de toegevoegde waarde van de visserijsector in de haven aanzienlijk is en oploopt tot 11,4 procent. De tewerkstelling ligt op 1.350 jobs of 17 procent van de totale bezetting in de haven. (dh)

## De Zeebrugse laureaten met de grootste besomming in hun categorie

- \* Eurokotters: B.601 Van Maerlant rederij Van Maerlant NV (Familie Schot)
- \* Boomkorvaartuigen 300pk tot 250 bt: O15 Zilvermeeuw, Rederij Zeearend BVBA (Michael Vandierendonck)
- \* Boomkorvaartuigen 251-300 bt:: Z.46 Neptunus rederij Olympus NV (Gebroeders Neyts)
- \* Boomkorvaartuigen + 300 pk: B.462 Vidar rederij Shannon NV (Familie De Waegenaere).
- \* Grootste aanvoer 2006: B.462 Vidar rederij Shannon NV (Familie De Waegenaere)
- \* Beste kwaliteit eurokotters: Z431 Alles Wisselt rederij Caroline BVBA (Familie Boudt)
- \* Beste kwaliteit boomkorvaartuigen: Z.196 Zeeduivel rederij Shannah NV (Rik Verpoorter).

# VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport  
Scheepstransport  
Spoortransport  
Luchtransport



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

# YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

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

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

e-mail : [info@vismijnoostende.be](mailto:info@vismijnoostende.be)

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

## Reuzenhaai is beschermd diersoort



De reuzenhaai die door de O.231 Den Hoop werd aangevoerd wordt weggebracht. (foto gw)

De Deense flyshootertrawler L.757 Aaltje Postma (30 m., thuishaven Lemvig nabij Thyboron) van Tamme Bolt, een Zoutkamper die al jaren in Thyboron woont, bracht op 7 februari een reuzenhaai van 7,5 meter en 2.300 kg binnen. Hij wilde het dier op de visafslag van Thyboron verkopen, maar de visserij-inspectie heeft dat verhinderd. Volgens de autoriteiten ging het om een beschermde diersoort die niet mag verkocht worden. De reuzenhaai ging naar een wetenschappelijke instelling voor onderzoek. Blijkbaar is de reuzenhaai in bijna alle landen waar hij voorkomt sinds 1 januari 2007 beschermd.

Ook in Oostende kwam onlangs een reuzenhaai aan. Het dier zat in de vangst van de O.231 Den Hoop die op 10 december per koeltransport in Oostende arriveerde. Het was een haai van ruim 7 meter met een geschat gewicht van 800 kg. De vismijn beschikt immers niet over een toestel om zo'n vis te wegen. Koper Bart Van Molle van Vishandel Neptunus betaalde 2,80 euro per kilogram voor een kanjer die uiteindelijk 1.160 kg zwaar bleek.

Van Molle kocht de haai voor de horeca-groothandel ISPC uit Gent.

De O.231 Den Hoop van de Oostendse rederij De Viertorre kreeg de haai voor de westkust van Engeland in de netten. Schipper Johan Hennaert en zijn bemanning bestaande uit Kenny Verminck, Lievin Vinck, François Maes, Christof Vanmassenhove en Tony Demunter bevonden zich in het Kanaal. Het weer was bijzonder slecht. Het vaartuig liep binnen in de haven van Milford waar de vangst op transport werd gezet naar Oostende.

De reuzenhaai (*Cetorhinus maxi-*

mus) is op één na de grootste van alle (ongevaarlijke) haaien in de Europese zeeën. Hij is herkenbaar aan zijn kleine tanden en lange kieuwspleten, typerende kenmerken van een planktoneter.

De vangst van de O.231 is wellicht de grootste haai die in jaren in onze vismijnen belandde. "Ik heb er alvast nog geen grotere gezien", zei Willy Van Waes toen hij het dier zag. "Ik dacht eerst dat het om een neushaai ging, een haai die grote gelijkenis vertoont met de reuzenhaai. Aan de eetbaarheid twijfel ik omdat het dier hoofdzakelijk uit vet bestaat." (gw)

### Vissen op afval

Op 1 maart ging het proefproject 'Fishing for litter' van start. Het is een initiatief van minister van de Noordzee Renaat Landuyt. Het project houdt in dat vissers het afval dat ze op zee opvissen ongesorteerd binnenbrengen in 'big bags' die door de Stichting voor Duurzame Visserij-ontwikkeling (SDVO) gratis ter beschikking worden gesteld. Het verzamelde afval kan zowel te Nieuwpoort, Oostende als Zeebrugge aan wal worden gezet. De sortering gebeurt door de AG Haven Oostende en brengt dus geen extra kosten mee voor de rederij. Er wordt zelfs een kleine extra premie voorzien voor de bemanning die het vuil aan wal zet. Meer info bij de SDVO, bereikbaar op tel.: 059 50 95 26.

## Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken  
Verhuur van hoge drukspuit

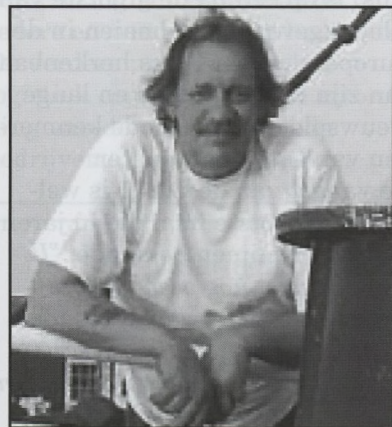
300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11



### Foute foto

In ons vorig nummer drukten we een verkeerd versneden foto af. In de plaats van de overleden visser Ronny 'Santa' Rouzée was op de foto Ivan Vandercruyssen uit Klemskerete zien, reeds jaren bemanningslid van de O.51 Stormvogel. Wij verontschuldigen ons voor deze fout en drukken hierbij het juiste beeld van Ronny Rouzée af.

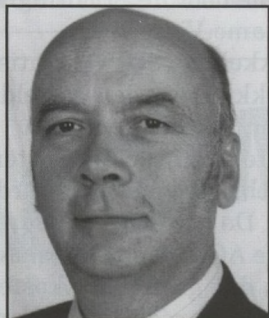
### Sector bezorgd om gasolieprijs

De daling van de dieselprijs in januari is voor verschillende partijen in de sector aanleiding geweest om na te gaan of er gezamenlijk een stock gasolie kan aankocht worden, aldus de Rederscentrale. Zodoende zou de sector anticiperen op toekomstige prijsstijgingen. De patroonsorganisatie meldt echter dat bij elke mogelijkheid die zich ter zake presenteert ook belangrijke, maar niet nader omschreven nadelen gevonden werden. Daardoor is er nog geen initiatief genomen dat tot collectieve aankoop van een voorraad mazout had kunnen leiden

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: btzee@pi.be

### “Vistijn” schenkt 10.000 euro weg



Het culinair diner 'Vistijn' ter promotie van de Noordzeevis, in september vorig jaar voor de derde keer georganiseerd door AG Vismijn Oostende in het Media Center, bracht opnieuw 10.000 euro op. De opbrengst werd verdeeld onder het Visserstehuis De Bolle, het K.W. Ibis, het Zeemanshuis Godtschalck en het Steunfonds voor Verlaten Kinderen en Kansarmen. Tijdens de huldiging van de verdienstelijkste aanvoeders van de Oostendse vismijn op het stadhuis mochten vertegenwoordigers van de sociale instellingen elk een cheque van 2.500 euro in ontvangst nemen. (gw)

## 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



## Nederlandse visafslagen verliezen 30 procent aanvoer in vijf jaar

IN VIJF JAAR tijd is de visaanvoer (garnalen en buitenlandse aanlandingen inbegrepen) van de Nederlandse kottervloot in de eigen visafslagen met maar liefst 30 procent gedaald. In vergelijking daarmee hielden de Belgische vismijnen met een verlies van een half procent goed stand.

De Nederlandse vloot is voor de aanvoer quasi volledig aangewezen op de Noordzee, waardoor de gevolgen van de quotaverminderingen ingrijpend zijn. De Nederlandse kottervloot is in die periode daarenboven met meer dan 60 vaartuigen afgeslankt (van 307 in 2001 tot 245 in 2005). Wat dan weer niet direct wil zeggen dat de aanvoercapaciteit van de Nederlandse reders is afgenomen. Ze beschikken immers over nog een onbekend aantal vlagschepen in Ierland, Groot-Brittannië, Duitsland, Denemarken, België

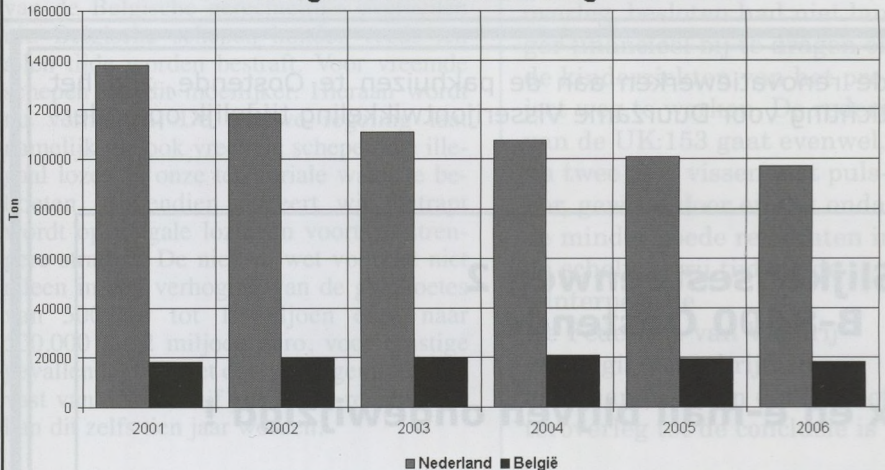
en nog enkele andere landen.

### Visaanvoer in ton

Jaar	Nederland	België
2001	138.302	18.060
2002	118.398	19.455
2003	111.216	20.107
2004	107.623	20.835
2005	101.037	19.172
2006	97.258	17.982

Dat de aanvoer van onze – eveneens afgeslankte – vloot (126 vaartuigen in 2001, 115 begin 2006) vrijwel stabiel bleef is wellicht grotendeels toe te schrijven aan de invoering in 2000 van de 'economische band' die alle vaartuigen onder Belgische vlag verplicht om een substantieel deel van hun vangsten in een Belgische haven aan te land. Deze verplichting heeft de Nederlandse veilingen aanvoer gekost. Anderzijds betekende dit dat de aanzienlijke aanvoer van Belgische vaartuigen in buitenlandse havens terugkeerde naar ons land. In 1990 werd nog een derde van de onder Belgische vlag gevangen vis in buitenlandse (vooral Nederlandse) havens geveild. Vorig jaar was dat nog maar 11 procent. (gw)

Aanvoergewicht Nederland-België 2001-2006



## Z.36 Arca betraapt in gesloten gebied

De rechtbank van Milfor Haven veroordeelde op 16 februari de eigenaar en de schipper van de Z.36 Arca tot een boete van 2.000 pond en 850 pond kosten, samen 4.275 euro, voor het uitoefenen van de visserij binnen de Celtic Sea Box, een gesloten gebied in de Keltische Zee waar een kabeljauwvangstverbod geldt. De Z.36 werd anderhalve mijl binnen het gebied via een satelliet opgemerkt. Het Marine Fisheries Agency stuurde er een observatievliegtuigje op af om de overtreding vast te leggen. De Z.36 werd gefotografeerd met vistuig in het water. De schipper van heeft de overtreding toegegeven.

### Activiteitenkalender

#### voor vissers

#### MAART

- 9-10** Symposium kabeljauwherstelplan in Edinburgh (Schotland)
- 10** Feest van het Noordzee-Aquarium Oostende (Groeneveld, 19 u. 30)
- 18** 'Vis 2007', vakwedstrijd op Meat & Fresh, Kortrijk Xpo
- 18-21** 'Meat & Fresh Expo 2007', vakbeurs voor voedingssector, Kortrijk Xpo

#### APRIL

- 9** Bloemenhulde Oostende
- 24-26** European Seafood Expositie, Brussel

### Herdenkingsplechtigheid

De morele consulent voor de zeevisserij nodigt iedereen uit op de vijfde herdenkingsplechtigheid ter ere van de op zee gebleven zeelieden. De plechtigheid gaat door op maandag 9 april 2007 om 09:30u in het Vrijzinnig Laïciserend Centrum 'De Geuzetorre' te Oostende. Daarna volgt een optocht naar het monument der Zeelieden op de Zeedijk waar een bloemenhulde gehouden wordt, ingericht door de stad Oostende. Samenkomst vanaf 09:15u aan de 'Geuzetorre', Kazernelaan 1 te Oostende

# 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

## Steeds minder viswinkels

In de media was de voorbije weken een en ander te doen over het slinkend aantal viswinkels. Anderzijds krijgen meer viswinkels het uitzicht van een traiteurzaak waar steeds minder verse vis te vinden is. Volgens een niet nader genoemde bron zou het aantal viswinkels en marktkramers van 660 in 2002 tot 556 gedaald zijn, een vermindering van een honderdtal zaken in vijf jaar. Een echte viswinkel moet nu eenmaal verse vis aanbieden. Hij moet zich profileren met verse producten en zijn assortiment aanvullen met eigen bereidingen en meeneemgerechten. Met diepvries moet je niet werken, zo vinden de meeste handelaars. Dat hebben ze in de supermarkt ook en waarschijnlijk aan dezelfde kwaliteit. Er is dus duidelijk een verschuiving bezig waarbij steeds minder verse vis wordt gekocht. Marktonderzoek wijst echter uit dat de consument niet minder visproducten eet dan vroeger (zie hierover ook op bladzijde 16 in dit blad). Hoe het nu met de sector gaat vragen we volgende maand aan Luc Sabbe, voorzitter van de beroepsvereniging voor de Belgische viskleinhandelaars.

## Ibis-Gedenkboek verschijnt deze maand

Het vorig jaar aangekondigde boek over het Koninklijk Werk Ibis, in het kader van het honderdjarige bestaan van de instelling, verschijnt deze maand.

Het "Gedenkboek Ibis 1906-2006" is een geschiedkundig overzicht, geïllustreerd met talrijke foto's. Het boek kost 30 euro en is verkrijgbaar door overschrijving van het bedrag op rek. 380-0098213-23 van K.W. Ibis vzw, 8450 Bredene met vermelding 'Gedenkboek'.



Naar aanleiding van de geplande renovatiewerken aan de pakhuizen te Oostende, zijn het Zeevisseersfonds, Previs en de Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling tijdelijk op onderstaand adres gevestigd:

**Slijkensesteenweg 2  
B-8400 Oostende**

**! telefoon, fax en e-mail blijven ongewijzigd !**



Het Zeevisseersfonds

Tel.: +32 59 50 95 55

Fax: +32 59 50 95 25

E-mail: [info@zeevisseersfonds.be](mailto:info@zeevisseersfonds.be)

**PREVIS**

Preventie van arbeidsongevallen aan boord van Visserijschepen

Preventie van arbeidsongevallen

Aan boord van Visserijschepen

Tel.: +32 59 50 95 55

Fax: +32 59 50 95 25

GSM: +32 473 70 63 64

E-mail: [previs@zeevisseersfonds.be](mailto:previs@zeevisseersfonds.be)

**SDVO**

Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling v.z.w.

Stichting voor Duurzame

Visserijontwikkeling vzw

Tel.: +32 59 50 95 26

Fax: +32 59 50 96 64

E-mail: [info@sdvo.be](mailto:info@sdvo.be)

## Strengere straffen voor vervuilende zeeschepen

Voortaan worden vervuilers van de Noordzee strenger aangepakt. Op 16 februari werd een wetswijziging in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd die het mogelijk maakt verontreinigende schepen strenger te bestraffen en de Noordzee terdege te beschermen tegen vervuiling: "De overheid heeft nu de nodige middelen in handen om krachtig en kordaat op te treden tegen vervuilende schepen. We mogen vervuilers onder geen enkel beding laten begaan. Daarvoor is de Noordzee ecologisch, economisch en maatschappelijk te belangrijk", luidt de commentaar van Minister van Mobiliteit en de Noordzee, renaat Landuyt.

Het Belgisch Noordzeegebied mag dan wel beperkt zijn in oppervlakte, haar belang voor de bescherming van het mariene milieu is des te groter. Door haar strategische ligging op één van de drukste scheepvaartroutes ter wereld zijn de Belgische zeegebieden bijzonder kwetsbaar.

Illegale lozingen vanaf schepen in zee zijn reeds langer verboden. Dit lozingsverbod wordt nu uitgebreid met bepaalde emissies in de atmosfeer vanaf schepen. Voortaan worden lozingen in de territoriale zee die veroorzaakt zijn door schade aan het schip en die het gevolg zijn van grove nalatigheid ook als een inbreuk beschouwd. Totnogtoe konden zij rekenen op een uitzondering. Dit wordt nu ongedaan gemaakt.

De nieuwe wet breidt ook het actiegebied van de Belgische gerechtelijke overheden uit. Belgische schepen konden reeds ten allen tijde worden bestraft. Voor vreemde schepen lag dit moeilijker. Hieraan wordt nu verholpen. De nieuwe regeling laat namelijk toe ook vreemde schepen die illegaal lozen in onze territoriale water te beboeten. Bovendien riskeert wie betrapt wordt op illegale lozingen voortaan strengere straffen. De nieuwe wet voorziet niet alleen in een verhoging van de geldboetes van 500.000 tot 1 miljoen euro naar 500.000 tot 2 miljoen euro, voor ernstige gevallen legt de wet ook gevangenisstraffen vast van één tot vijf jaar. Voor recidivisten kan dit zelfs tien jaar worden.

## SCH.302 uitgebrand

Op de 142 meter lange diepvrieshektrawler SCH.302 Willem van de Zwan, het vlaggeschip van Rederij W. van der Zwam uit Scheveningen, is op 30 januari brand ontstaan tijdens verbouwingswerken aan het schip. De SCH.302 lag op dat ogenblik aan de kaai van het Noordzeekanaal in Velsen-Noord. De brand veroorzaakte een enorme rookontwikkeling waardoor de omliggende wegen en bedrijfsterreinen dienden afgesloten en ontruimd. De brand ontstond op het werkdak, maar breidde zich snel uit over het hele schip. Het schip is pas zes jaar oud en dient als verloren beschouwd.

## Pulskorproject in vraag gesteld

Het ministerie van LNV heeft besloten het pulskorproject tijdelijk stop te zetten. Dat gebeurde nadat de meerderheid van de producentenorganisaties, verenigd in het kotteroverleg, besloten had niet langer financieel bij te dragen om de kinderziekten van het project weg te werken. De rederij van de UK.153 gaat evenwel, na twee jaar vissen met pulskor, gewoon door en dat ondank de minder goede resultaten in de scholvisserij tijdens de winterperiode.

De Federatie van Visserijverenigingen schrijft in een brief aan de leden dat het kotteroverleg tot de conclusie is

gekomen, dat er in de sector onvoldoende vertrouwen leeft dat het huidige project in economische zin rendabel wordt en daarom moet er verder geen geld in worden gestopt.

## Gerda Verburg nieuwe visserijminister

Minister Cees Veerman wordt in de nieuwe regering Balkenende als minister voor visserijzaken opgevolgd door Gerda Verburg (CDA) die de nieuwe minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wordt in het Kabinet Balkenende IV. De 49-jarige vrouw uit Woerden is al negen jaar lid van de Tweede Kamer. Ze groeide op op een boerderij in Zwammerdam in een gezin van tien kinderen. Ze volgde een opleiding personeelsbeleid en arbeidsverhoudingen. Voor ze in de politiek stapte leidde ze een zelfstandig communicatie- en projectenbureau.

## Zeehondencrèche wil weg uit Pieterburen

De Zeehondencrèche Lenie 't Hart gaat op korte termijn weg uit het Pieterburen waar het opvangcentrum 35 jaar geleden werd opgericht. De instelling onderhandelt over een verhuis met enkele Groningse en Friese gemeenten, waaronder Harlingen en Delfzijl. Oprichtster Lenie 't Hart zegt dat het centrum aan uitbreiding toe is, maar er geen steun loskomt bij de gemeente De Marne, waaronder Pieterburen valt.

## Alle industriële en sloopherstellingen

— mechaniek en plaatwerk

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

GSM Ludo (0477) 33 54 35



**BEMA  
DOET  
HET!**

## Quotaruilen

De quotaruil met Nederland is weer rond. Traditioneel ruilt Nederland vis uit de zogenaamde 'buitengebieden' (Golf van Biscaje, Ierse Zee en Zuidwest Engeland) tegen quota in de Noordzee, het Kanaal en de Westelijke wateren, en dat ondanks de beperkte belangstelling van een aantal eigen schepen om in deze gebieden te vissen.

Ons land stond haring (4.090 ton), schol (220 ton), heek (200 ton), kreeftjes (350 ton), makreel (150 ton) af aan Nederland in ruil voor tong (527 tong, waarvan 312 ton in de Golf van Biscaje) en schol (98 ton).

In een ruil met Het Verenigd Koninkrijk en Duitsland werd nog een hoeveelheid tong, schol, schar en tongschar in de Noordzee bekomen in ruil voor haring en wijting.

## C-Power heeft laatste vergunning windmolenpark Thorntonbank op zak

C-Power heeft de laatste vergunning voor de bouw van een windmolenpark op de Thorntonbank op zak. Nu alle juridisch-technische hindernissen genomen zijn volgt de fase van de ondertekening van de contracten en kunnen de voorbereidende werken van start gaan. Daar hoort de bouw van de sokkels voor de 42 meter hoge masten bij. De sokkels worden gegoten op de Oosteroever van de Oostendse haven, op een terrein aan de Halve Maan. Als de vergunning voor het terrein naast de havengeul tijdig binnen is kunnen de werken voor de sokkels van de eerste zes windmolens nog voor de zomer van start gaan.

## Personeel Rederscentrale rechtstreeks bereikbaar

De Rederscentrale deelt mee dat de nieuwe staf voortaan ook rechtstreeks bereikbaar is. Directeur Brouckaert op tel. 0473 78 11 04 of e-mailadres emiel.brouckaert@rederscentrale.be; consulent Desmyter op tel. 0497 49 98 92 of e-mailadres ben.desmyter@rederscentrale.be. Ook het oude e-mailadres rederscentrale@online.be blijft bestaan.

## Z.510 Dennis daagt op in Oostende



Dondermorgen vertrok de Z.510 Dennis in Zeebrugge en enkele uren later liep de grote boomkortrwaler in Oostende binnen. Het vaartuig van Miel Utterwulghe en familie De Waegenaere was er nog nooit eerder en dat ontgaat shipspotters niet. Over de ware reden moest echter niet gespeculeerd worden. Even na het vertrek was de schipper onwel geworden en de rederij dacht eerst om de reserveschipper op te pikken in Oostende in de Vissersluis, op dat moment de meest nabijgelegen haven. Toen bleek dat ook de reserveschipper ziek was, zat er niets op dan binnen te lopen in Oostende en de schipper met zijn plots opgekomen aandoening voor verzorging bij een dokter te brengen vooraleer de zeereis aan te vatten.

## Z.279 Ramblers in Nieuwpoort



De nieuwe eigenaars van de Z.279 Ramblers lieten dit jaar al eens hun vangst verkopen in de Nieuwpoort. De directie van de vismijn hoopt dat het vaartuig er regelmatig zal te zien zijn, liefst vernummerd tot N.279. De Z.279 Ramblers (bouwjaar 1969) werd een paar maanden geleden overgenomen door de nieuwe rederij BVBA Antwannie van de Nieuwpoortse schipper Joachim Moeyaert en motorist Bernd Baert.

## 'Milieubeweging rust niet voordat laatste boomkorkotter is verdwenen'

De beroepsvisserij wordt verantwoordelijk gehouden voor de achteruitgang van de visstand in de Noordzee. Hoewel de overheden door laks beleid lang hebben gefaald, betalen vooral de vissers het gelag, zo luidt de stelling van Rob van Ginkel. "Ik denk dat de milieubeweging niet zal rusten voordat de laatste boomkorkotter van de Noordzee is verdwenen", stelt de Nederlandse cultureel-antropoloog aan de Universiteit Amsterdam, die diepgaand onderzoek verricht heeft naar de invloed van overheidsingrepen op de visserij en het ook in boekvorm wil uitbrengen.

De kritiek komt uit onverdachte hoek, stond te lezen in de Texelse Courant van 23 januari. Niet van een visser, die zijn leven lang iedere week de zee is opgegaan om

zijn kostje bij elkaar te scharrelen. En ook niet van een lobbyist, die in Den Haag en Brussel zoveel mogelijk quota voor de Nederlandse kotters probeert veilig te stellen voor zijn sector. Nee, het is een wetenschapper, door de vissers oneerbiedig ook wel penneliker genoemd, die het voor hen opneemt. "De overheden, zowel de landelijke als die van Europa, hebben het op veel fronten niet goed gedaan", stelt Van Ginkel onomwonden. "Ik zeg niet dat de visserij zonder schuld is, want de vissers hebben veel aan de problemen bijgedragen. Maar gezien de voorgeschiedenis is dat zeer begrijpelijk. Ze hebben jarenlang voor maatregelen gepleit, zonder dat er naar hen werd geluisterd. Al rond 1970 riepen ze op tot een limitering van het aantal pk's van de

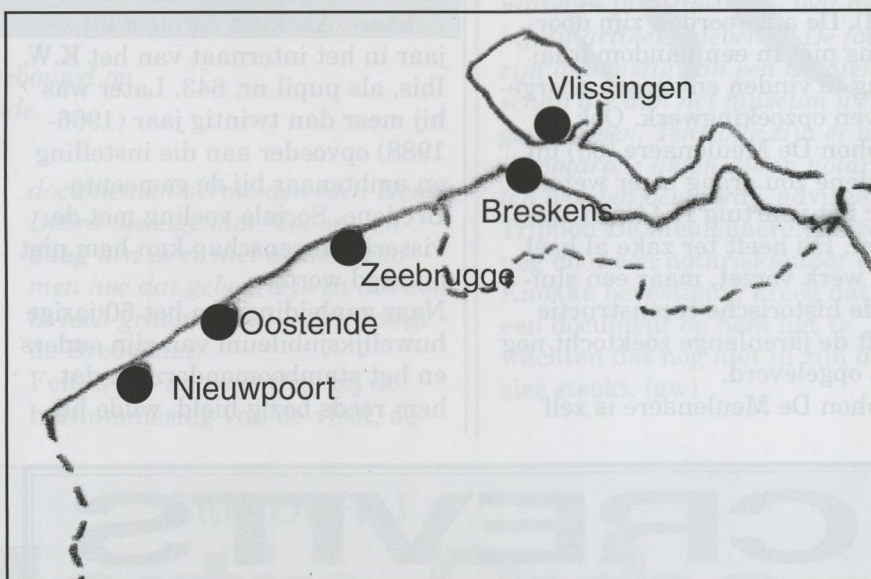
motoren van de schepen. Als die er toen al was gekomen, waren een hoop problemen waarschijnlijk voorkomen. Maar wetenschappelijke kennis bepaalde het beleid en praktijkkennis telde niet mee. Pas in 1983 kwam er écht Europees beleid. Maar toen hadden de vissers er geen zin meer in en lieten ze zich weinig meer gelegen liggen aan de overheid. Het trieste is dat de intensieve bevissing er niet door is tegengegaan. Integendeel."

Prof. Van Winkel is ook auteur van *Tussen Scylla en Charybdis*, een ethnohistorie van het Texels vissersvolk dat sterk afhankelijk is van de wisselvalligheden van de natuur en tegelijk onderworpen aan de al even grillige krachten van de markteconomie. Hij schreef ook *Groen-Zwart Texels in het hart* over de eilandcultuur over het Marsdiep. Het water dat Texel scheidt van de rest van Nederland ziet hij niet alleen als een geografische grens, maar ook als een sociaal-culturele. (gw)

# Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

De vismijnen van Vlissingen en Breskens zijn per 1 januari 2005 gefuseerd. Een sterke combinatie om U optimaal van dienst te kunnen zijn.



## ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,  
fax: (+31) 117 382 303

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464  
FAX: (+31) 118 466 579

F. Lokerse privé tel (+31) 117 380 685 of (+31) 651 314 190

Vaartuig van vader van gewezen Ibis-opvoeder Triphon De Meulenaere

## Zoeken naar sporen van de H.44 Annie (Z.536 Annie)



*Triphon De Meulenaere (Ibis-nummer 643) heeft over de geschiedenis van de H 44 al heel wat werk verzet, maar een sluitende historische reconstructie heeft de jarenlange zoektocht nog niet opgeleverd. (Foto gw)*

REGELMATIG KRIJGEN WIJ verzoeken van lezers die meer willen weten over het vaartuig van hun ouders of van een familielid (zie ook brievenrubriek, elders in dit blad). De antwoorden zijn doorgaans niet in een handomdraai terug te vinden en vergen doorgedreven opzoekingswerk. Ook Triphon De Meulenaere (68) uit Bredene zou graag meer weten over het vaartuig H.44 van zijn vader. Hij heeft ter zake al heel wat werk verzet, maar een sluitende historische reconstructie heeft de jarenlange zoektocht nog niet opgeleverd.

Triphon De Meulenaere is zelf

geen visser. Hij werd geboren in een nog bestaand klein huisje in de Bakkersstraat in Heist, als een van de zes kinderen van visser Leon De Meulenaere en Rachel Ackaert. Als kind verbleef hij zes jaar in het internaat van het K.W. Ibis, als pupil nr. 643. Later was hij meer dan twintig jaar (1966-1988) opvoeder aan die instelling en ambtenaar bij de gemeente Bredene. Sociale voeling met de visserijgemeenschap kan hem niet ontzegd worden.

Naar aanleiding van het 50 jarige huwelijksjubileum van zijn ouders en het stamboomonderzoek dat hem reeds bezig hield, wilde hij

ook meer weten over het vaartuig waarover zijn ouders zeer zwijgzaam waren. *“Er werd weinig over gesproken. Toen mijn vader overleden was (1987) vroeg ik mijn moeder eens hoe dat eigenlijk in elkaar zat. Haar antwoord was dat ze het ook niet wist, maar dat het haar wel veel geld had gekost”*, vertelt de gepensioneerde ambtenaar.

Ondertussen was Triphon al achter enkele feiten gekomen. Zijn vader kocht het houten vaartuig H.44 Louis-Raymonde op 24 januari 1938 van zijn oom Jozef Dewaele voor 115.000 frank en doopte het om tot H.44 Annie. *“Het vaartuig had in 1936 een nieuwe motor Anglo Belge van 100 pk gekregen. Wellicht was die niet afbetaald en rustten er nog andere schulden op het schip”*, vermoedt Triphon. Hij vond in Het Visserijblad uit die tijd dat het schip op 4 november 1938 voorwerp van een openbare verkoop was. Leon De Meulenaere kocht het vaartuig terug met geleend geld van het Belgisch Zeevaart Krediet, van een beenhouwer en van Henri Debra die enkele maanden later burgemeester van Heist zou worden.

*“Lang heeft mijn vader niet met zijn vaartuig kunnen varen, het enige dat hij ooit bezat, leerde mij zijn zeemansboek. Ik vond ook geen gegevens over aanvoer en besomming terug. In september 1940 werd het schip in beslag*

# CREVITS

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

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



Het  
eerst-  
volgende  
HVB  
in uw  
brievenbus  
op vrijdag  
6 april



De H.44 Louis-Raymonde, in 1930 gebouwd op de scheepswerf E. Crabeels te Oostende.

genomen door de Duitsers die het waarschijnlijk inzetten als patrouillevaartuig met een Duitse bemanning. De H.44 werd na de oorlog teruggevonden in het Franse Cherbourg en samen met een aantal andere vaartuigen naar Oostende opgesleept. Officiële

documenten vermelden toen Henri Debra als eigenaar. Tot op vandaag ben ik er niet achter gekomen hoe dat gebeurd is en dat zou ik toch graag willen weten", zegt de Bredenaar.

Feit is dat na de oorlog, bij de henummering van de vloot, de

H.44 als Z.536 Annie tot in 1959 als eigendom van Henri Debra in de officiële lijst der vissersvaartuigen staat. De laatste jaren met de toevoeging 'onttakeld' (ontmanteld). Het vaartuig zou dan in Oostende gelegen hebben. Wat er daarna mee gebeurd is zou Triphon De Meulenaere ook nog graag aan de weet zou komen.

### Zoekwerk

Om al die gegevens bijeen te sprokkelen was wel enig zoekwerk nodig. Waar moet iemand die een gelijkaardige historiek wil samenstellen zoal gaan zoeken? De Meulenaere: "Vooreerst in de stadsbibliotheek in Oostende die de volledige collectie van Visserijbladen en Visserij-almanakken bezit. Het is een tijdrovende bezigheid die veel vergemakkelijkt wordt door de digitalisering van de oudste jaargangen. Nazicht van de meetbrieven op het Waterschoutambt in Oostende en Zeebrugge levert heel wat officiële gegevens op. Daarnaast mag je de Scheepsmeetdienst en het Visserijmuseum in Oostduinkerke niet links laten liggen. Ik had ook contacten met het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen, wat de foto bij dit artikel opleverde. De foto's zijn afkomstig van een nalatenschap die aan het museum werd geschonken. Tenslotte zijn er nog de notariële akten die in notariaten worden bewaard", adviseert Triphon De Meulenaere, die zopas nog door een notariskantoor uit Knokke bevestiging kreeg dat er een document op hem ligt te wachten dat nog niet in zijn dossier steekt. (gw)

SMEDERIJ

# St. Martin Bvba

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

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

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende



'Weet je, vroeger waren er houten schepen en ijzeren mannen, nu zijn er enkel ijzeren schepen en oude mannen.'

Yves Meeschaert in  
De Morgen, 3 februari

'Het is duidelijk dat de sector vragende partij is om de visserij-microbe bij jongeren opnieuw op te wekken (...)'

Informatieblad van de Rederscentrale, februari

'Dat het voor de toekomst van de sector belangrijk is om scheepsjongens mee te nemen, hoeven wij u niet uit te leggen, maar toch lukt het om een of andere reden moeilijk.'

Informatieblad van de Rederscentrale, februari

'We moeten de traditie van de visserij in Oostende redden. Wij zijn de trots van Oostende. Wij hebben lef, wij gaan op zee, wij zijn de echte.'

Sevriano — Sef — Demaerel  
in De Morgen, 3 februari

'De invloed van de speculanten op de olieprijs is heel wat groter dan die van de olieproducenten zelf, inclusief het OPRC-kartel.'

Pierre Huylenbroeck in De Tijd  
12 januari

'Ik ben "preus" dat ik een visser ben. Ja, ik ben bruut, maar ik ben wel een goed mens.'

Johan Deley in  
De Morgen, 3 februari

'Het gekke is: zowel progressieven als (sommige) liberalen zijn terecht trots op het Nederlandse drugbeleid, maar over het recht op roken hoor je ze nauwelijks.'

Caspar Janssens, in  
De Volkskrant 06 januari

Weet je dat ik nog een eiland uit de zee heb zien ontstaan. (...) Eind 1963 kwam er rook uit de zee, een ondergrondse vulkaanuitbarsting. (...) Surtsey-eiland was geboren. Het koperwerk van ons schip was op slag groen geworden.'

Jules — Julio — Desaever in De Morgen, 3 februari

'Na een lange reis ging ik me eerst snel wassen en zat dan drie dagen op café. Drinken tot mijn geld op was. En dan terug op zee om nuchter te worden.'

Maurice — Pis — Zander in  
De Morgen, 3 februari

## Belg lust visgerechten



De toegenomen vraag naar bereide visgerechten en snel bereidbare schotels vormen een opportuniteit voor de vishandelaar-traiteur en de visnijverheid.

Discounter Delhaize België heeft een grootschalig consumentenenquête gehouden over de voedings-trends, de lievelingsgerechten en de eetgewoontes van de Belgen. Daaruit is een duidelijke verandering in eetgewoontes merkbaar waarin visgerechten goed scoren. Voor het onderzoek werden zo'n 4.500 Belgen bevraagd volgens een representatief model naar geslacht, leeftijd en geografische spreiding van de respondenten, uiteraard om het aanbod van de grootdistributeurs daar beter op af te stemmen. Daarom werd ondermeer gepeild naar wat meer of minder wordt bereid en gegeten dan vijf jaar geleden. Uit de resultaten blijkt de toenemende populariteit van pasta's en wokgerechten en de opmars van olijfolie te nadele van boter, terwijl gekookte aardappelen steeds minder op tafel staan.

Interessant voor de visserijsector is de vaststelling dat 44 procent van de ondervraagden beweert meer vis te consumeren dan vijf jaar geleden. Een trend die ook in Nederland al is vastgesteld.

Na gezonde producten kiest de Belg ook voor bereidingsgemak. Snelheid van de bereiding staat op de derde plaats voor smaak.

Maar voor het weekendmenu komt smaak dan weer op de tweede plaats.

De enquête toont aan dat er nog massaal wordt gekookt. In 43 procent van de Vlaamse en Waalse keukens wordt nog steeds 7 dagen op 7 gekookt. Meer dan de helft van de ondervraagden stelt koken bovendien gelijk aan genieten. Tenslotte werd aan de hand van de onderzoekresultaten ook een toptien van de Belgische lievelingsgerechten opgesteld, waarbij biefstuk met frieten van de eerste plaats werd verstoten door pasta's. Visgerechten staan op de derde plaats. En dat men mosselen slechts op plaats 9 terugvindt zal veel met de prijsstijging van de laatste jaren te maken hebben. De tien lievelingsgerechten van de Belgen:

1. Pasta 9,3%
2. Biefstuk friet 7,2%
3. Visgerechten 5,9%
4. Spaghetti bolognaise 4,2%
5. Slaatjes (vooral met geitenkaas) 3,6%
6. Witloof in kaassaus 3,3%
7. Scampi 3,1%
8. Kip 3,1%
9. Mosselen 2,1%
10. Schaap- of lamsgerechten 2,0%



## ONDEROEPSRAAD

### Uitspraken

Tijdens de zitting van 21 februari voorzag de agenda zestien zaken. Vier ervan werden op de rol gezet, met bevel tot onderzoek, om een mogelijke verjaring van de feiten te voorkomen. De

Rijkscommissaris beklagde er zich over dat de scheepvaartpolitie nalaat de PV's tijdig door te spelen. Daaruit blijkt dat de scheepvaartpolitie overtredingen van het zeereglement (bvb. verkeersscheidingsstelsel) niet als prioriteit beschouwt. In vijf andere gevallen wordt het onderzoek voort gezet. De Rijkscommissaris vorderde een vermaning voor Urbain Neyts van de Z 84 en voor Eric Vantorre van de Z 78. beide vaartuigen kwamen in lichte aanvaring op 23 juli 2004. Uitspraak volgt op 21 maart.

In zes gevallen werd uitspraak gedaan.

Leerjongen Gregory Vermeire zag zijn certificaat voor tien dagen ingetrokken omdat hij de Z 526 had laten liggen in een vreemde haven, waardoor de bemanning niet meer voltallig was en het schip een dag visverlet opliep. Hetzelfde lot was matroos Thierry Marteel beschoren voor gelijkaardige feiten aan boord van de Z 470 Odin.

Veertien dagen schorsing werden voorbehouden voor schipper Daniël Bout die met de Z 431 Alles Wisselt betrapt werd toen hij tegen de algemene verkeers-

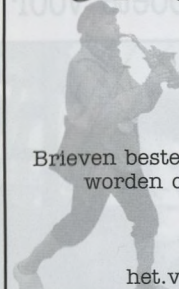
stroom van de SW aan het vissen was. Schipper Arie Van den Berg werd dan weer betrapt toen hij met de Z 35 Ora et Labora ter hoogte van Cap Griz Nez aan het varen was in een zone bestemd voor het kustverkeer. Hij werd voor tien dagen geschorst. Vijftien dagen werd schipper Pieter Haasnoot geschorst omdat hij, op weg naar de visgronden, door de Franse overheid betrapt werd terwijl hij tegen de algemene verkeersstroom van de NE lane van het verkeersscheidingsstelsel aan het varen was. Andy Loyen tenslotte kreeg een vermaning omdat hij op 14 juni 2005 als schipper voer op de O 82 Nautilus, terwijl hij zijn brevet slechts haalde op 18 juni, vier dagen nadat het schip gecontroleerd werd. (rc)

### Visserijexamens

Op 5 mei gaan om 9 uur in het Maritiem Instituut te Oostende de examens door voor motoristen (750 kW en Kustvisserij) en voor de afdeling dek (Stuurman Bepaalde Visserij, Stuurman Onbepaalde Visserij en Schipper ter Kustvisserij). Aanvragen voor deelname moeten zo vlug mogelijk ingediend worden bij de Scheepvaartcontrole - Dienst Schepenbeheer, Perronstraat 6 te Oostende. Die dienst geeft dan een 'Aanvraag tot inschrijving' die samen met de gevraagde stukken ten laatste op 30 maart aan de Dienst bezorgd moet worden.

Wie in dit verband nog lessen voor motorist wil volgen kan contact opnemen met het Maritiem instituut op tel.: 059 70 40 19.

## Brieven



Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. E-mail gaat naar [het.visserijblad@telenet.be](mailto:het.visserijblad@telenet.be). Anonieme brieven gaan de prullenmand in. De redactie behoudt zich het recht voor de brieven in te korten en te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

### H 44 Annie

Ik ben reeds geruime tijd opzoekingen aan het verrichten betreffende het vissersvaartuig H 44 "ANNIE", dat in 1938 eigendom was van mijn vader, Leon De Meulenaere.

Enkele gegevens heb ik kunnen vinden in "Het Visserijblad" via de bibliotheek te Oostende.

De oorlogsjaren hebben in de geschiedenis van het schip een grote rol gespeeld.

Graag had ik van iemand vernomen of het mogelijk is om ergens 'Visserij Almanakken' van de jaargangen 1938 tot ongeveer 1951 te kunnen raadplegen.

Ik zou me zeer verplicht voelen moest ik bericht krijgen van iemand die me verder kan helpen.

Ik ben te bereiken op tel: 059/32.15.56 Mailen kan naar: [demtri0643@hotmail.com](mailto:demtri0643@hotmail.com)

Triphon De Meulenaere, Bredene.

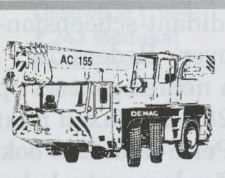
# GARDEC

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

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

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

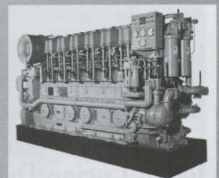
Leveren, plaatsen en herstelling van:  
alle dieselmotoren  
keerkoppelingen, pompen, compressoren e.a.  
**DROOGDOK**  
Schroeven en schroefassen  
Las- en leidingwerk



Bureel - Werkplaatsen:  
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge

GSM 0477 / 41 20 93

24 u / 24 u.



## Oostende kustvisser in beroep tegen zware uitspraak 16.500 euro boete voor "klutsje" ondermaatse vis



Schipper Frank Desmit (midden) en zijn bemanningsleden David Ferrand en Gordon Belpaeme.

KUSTVISSER FRANK DESMIT van de O.191 Natacha werd drie weken geleden door de correctionele rechtbank in Brugge veroordeeld tot één jaar voorwaardelijke gevangenisstraf en 16.500 euro boete voor het aanlanden van 15 kilogram ondermaatse tong en 50 kilo te kleine wijting. De 46-jarige Oostendse reder-schipper vindt de veroordeling buiten proportie en heeft in overleg met zijn advocaat beroep aangetekend tegen de uitspraak.

De feiten dateren van 14 oktober vorig jaar. Tijdens een routinecontrole van de Visserij-inspectie in samenwerking met de Zeemacht werd de O.191 Natacha nog voor zonsopgang bij het binnenlopen van Oostende aan een controle onderworpen. Het 44 jaar oude garnaalschip bevond zich reeds in de havengeul toen de inspecteurs van het Ministerie van Landbouw per Zodiac aan boord kwamen. Zij troffen tussen de garnaal een kleine hoeveelheid ondermaatse vis aan. De inspecteurs stelden een proces verbaal op dat bij de vorige overtredingen werd gevoegd. Omdat de schipper reeds een voorwaardelijke veroordeling opliep en ondertussen al voor de tweede keer in de fout ging presenteerde de rechter hem nu de volle rekening.

Voor Frank Desmit, de tweede oudste zoon van de onlangs overleden Lucien Desmit en al sinds

zijn 15de in de visserij, kwam het vonnis hard aan. Als dagvisser voert zijn vaarttuig bescheiden hoeveelheden vis aan die groten-deels aan de Vistrap verkocht wordt. De visaanvoer is zelfs minimaal tijdens het garnaalseizoen dat in oktober volop bezig is. De gerechtelijke verkoop van de partijtjes ondermaatse vis zou bij verkoop in de vismijn wellicht nauwelijks iets opgebracht hebben voor de consignatiekas van de Staat. De vissers lieten het echter zover niet komen. Ze kieperden de dode vis onder de ogen van de inspectie overboord. "Zo'n zware veroordeling voor een handvol slibtongetjes en een klutsje kleine wijting is toch belachelijk", vindt Frank Desmit.

Meester Jean-Luc Lombaerts uit Knokke-Heist geeft toe dat zijn cliënt zich in bijzondere herhaling bevond. "Gezien de beperkte overtreding verwacht men zich aan een minimumstraf. Dat de schipper uiteindelijk een zware economische opoffer te verwerken zou krijgen gaat mij te ver. De rechtbank pakt de vissers tegenwoordig zwaar aan. Als het zo verder gaat zal ik hier over vijf jaar niet meer staan om hen te verdedigen want er zullen dan geen vissers meer zijn", betoogt de jurist die na raadplegingen van de reglementering en in samenspraak met zijn cliënt beroep heeft aangetekend tegen het vonnis. (gw)

## Nederlands inspectievaartuig opereert onder valse naam

In Nederlandse visserijkringen is onrust ontstaan omdat justitie geen bezwaar inbracht tegen het gebruik van schuilnamen voor een inspectievaartuig. Het standpunt van de officier van justitie verleent aan de Algemene Inspectiedienst (AID) de mogelijkheid om de visserijcontrole professioneler aan te pakken, zo heet het.

Zo kreeg een Nederlandse boomkorkotter enkele weken geleden een AIS-melding op de plotter die afkomstig was van de in de omgeving vertoevende 61 meter lange Fulcon. Toen in de nachtelijke duisternis een AID-rubberboot zich bij de kotter meldde verdween de naam Fulcon van het scherm. De zogenaamde Fulcon activeerde toen pas zijn tweede toplicht. Voor de bemanning van de vissersboot werd toen meteen duidelijk dat de rubberboot afkomstig was van het inspectievaartuig Barend Biesheuvel van de Nederlandse Kustwacht. De AID-woordvoerder in Kerkrade gaf als commentaar op het incident dat schippers voortaan rekening moeten houden met een andere naamvoering van de Barend Biesheuvel, maar repte met geen woord over de manipulatie van de boordverlichting.

## Scheepsjongens zoeken vaart

De Rederscentrale probeert ook dit jaar weer voldoende reders te vinden die bereid zijn tijdens de zomervakantie een scheepsjongen aan boord te nemen. Vorige jaren werd maar matig gereageerd op de oproep. kandidaat-scheepsjongens zijn er te over. Reders die interesse hebben nemen contact op via tel. 059 32 28 40 of faxen naar 059 32 28 40. Per e-mail kan ook: lutvandewelde@rederscentrale.be.

# De Belgische visserijvloot (27)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

## O.229 Liberty

Lengte: 23,93 m.  
Breedte: 6,88 m.  
Tonnage: 126 bt  
Bouwjaar: 1991  
Werk: Welgelegen, Zoutkamp  
(Ned.)en  
Van der Werff & Vissers, Irnsum  
(afwerking)  
Motor: Mitsubishi (1999)  
Vermogen: 218 kW  
Uitrusting: boomkorvisserij  
Eigenaar: BVBA Lasat-Corveleyn,  
2600 Antwerpen



COPYRIGHT gw

## O.231 Den Hoop

Lengte: 37,83 m.  
Breedte: 8,56 m.  
Tonnage: 389 bt  
Bouwjaar: 2001  
Werk: Christ Shipyard, Polen (xcas-  
co) en  
Van der Werff & Vissers, Irnsum,  
Ned. (afwerking)  
Motor: ABC (2001)  
Vermogen: 937 kW  
Uitrusting: boomkor- en plankenvis-  
serij  
Eigenaar:  
BVBA Rederij De Vierterre, 8400  
Oostende



COPYRIGHTgw

## Z.243 Medusa (ex-Z.243 Drakkar)

Lengte: 36,25 m.  
Breedte: 8,48 m.  
Tonnage: 317 bt  
Bouwjaar: 1988  
Werk: De Graeve, 8380 Zeebrugge  
Motor: MaK (1988)  
Vermogen: 957 kW  
Uitrusting: boomkorvisserij  
Eigenaar

### Z.243 Drakkar:

Firma Louis Crevits en Zonen, 8380  
Lissewege  
Rederij NV Drakkar, 8380  
Lissewege (1994)

### Z.243 Medusa:

Rederij BVBA Atlas, 8380  
Zeebrugge (1997)



COPYRIGHT jpve

[Uit Het Visserijblad van 8 maart 1957]

Ondanks rekordcijfers voor vis

## 1956 een slecht visserijjaar

Deze week kregen we de officiële aanvoercijfers voor het afgelopen jaar in handen. We geven hier de voornaamste getallen weer:

	Kgr	Fr.	Gemid. pr.
IJslandkabeljauw:	5.281.816	39.350.166	7,45
Noordzeekabeljauw:	3.888.677	38.216.626	9,82
Tong:	3.591.742	133.748.805	37,23
Totaal IJslandvis:	18.896.730	125.235.096	6,62
Totaal Noordzeevis:	25.256.749	304.221.345	12,04
Totaal bodemvis:	44.153.479	429.456.491	9,72
Volle haring:	5.103.802	24.612.303	4,82
IJle haring:	3.493.147	13.457.533	3,85
Sprot:	1.573.046	7.479.315	4,75
Makreel:	333.515	1.986.281	5,95
Garnaal:	3.193.068	72.977.209	22,85
Totale aanvoer:	58.494.138	557.832.752	9,53

Nu enkele nuchtere feiten: *Het rekordjaar 1955 werd op 1.200 Ton na niet bereikt voor de totale aanvoer bodemvis, wel is de totale opbrengst voor bodemvis de hoogste die tot nu toe gekend werd. Maar daartegen staan de haringcijfers. De aanvoer volle haring is zelfs minder geweest dan in 1938, toen de vloot niet zo sterk was als thans. Voor de ijle haring was het eveneens een ramp: 1950 en 1951 waren enkel minder goede jaren. Maar hierbij mag niet uit het oog verloren worden dat de aanvoer over een boekjaar verdeeld is over twee seizoenen. Als we de uitslag van het seizoen 1956-57 vergelijken met die van andere komt de ware omvang van de toestand meer tot werkelijkheid.*

In totaal heeft de vloot amper 5 miljoen frank minder opgebracht dan het vorige rekordjaar

1955. Dit is geen 1% en zou op het eerste zicht geen erg zijn. Dit krijgt echter een heel ander uitzicht wanneer we hierbij vaststellen dat de uitbatingkosten met meer dan 20% gestegen zijn en dat de gemiddelde visprijzen op hetzelfde peil gebleven zijn, dat bovendien de vloot in 1956 vermeerderde en versterkt werd, zodat het deel dat aan ieder vaartuig toekwam minder was dan in 1955 en dat het aantal P.K. tegenover 1955 met bijna 10% is toegenomen. Dit is dan de keerzijde der medaille. En deze toestand wordt ten volle bevestigd wanneer we de gemiddelde uitbatingen van vaartuigen nagaan. Voor bijna elke categorie wordt er verlies geboekt en dan werd er nog geen rekening gehouden met de normale afschrijvingen van ieder vaartuig, zodat reders van de hand in de tand hebben geleefd en – als het schip dan de nodige herstellingen of verbeteringen moet ondergaan, er geen zaad in het

bakje blijft om dit te betalen. Het eerste gevolg hiervan is een sneller verouderen van de vloot, terwijl we nochtans al reeds staan met een visserijvloot die noodzakelijk moet verjongd en aangepast en dit in een sneller tempo dan dit tot nu toe het geval is geweest. In dergelijke omstandigheden is het gevaarlijk nog nieuwe kredieten uit te delen voor boventallige aanbouw van schepen, nog niet eens rekening gehouden met het nijpend gebrek aan personeel. Moeten we tot een stelsel van minimumprijzen besluiten? De vishandel zal zich hier moeilijk mee kunnen akkoord verklaren omdat nu reeds – volgens haar – de verkoopprijzen in het binnenland veel te hoog liggen om een normaal verbruik toe te laten. Of moeten we er, met rege-ringshulp of op gelijk welke wijze toe komen de voortdurende stijgende uitbatingkosten te drukken? Een dringende oplossing is in elk geval geboden, temeer omdat 1957 reeds is ingezet

met nieuwe mazoutprijzen, dat de verwante nijverheden ook weer een nieuwe prijsstijging in het vooruitzicht zetten en dat het met de invoer van vis zeker niet veel zal verbeteren. Weinig bemoedigende vooruitzichten inderdaad, die mischien – we hopen het ten zeerste – aanleiding zullen geven tot een groter samenho-

righeid tussen de reders zelf om hun beroep en hun bestaan te verzekeren.

Dit is de balans die we bereikt hebben nadat twee jaar geleden een scheuring werd verwekt in de redersorganisaties. Dit zijn nuchtere feiten, afgeleid van nuchtere cijfers, die iedereen moeten tot nadenken stemmen.

[Uit Het Visserijblad van vrijdag 29 maart 1957]

## Verkoop van ingevoerde vis in de vismijn te Oostende

Ingevolge een maatregel van de Direktie van de vismijn te Oostende werd maandag de verkoop van ingevoerde vis buiten het pakhuis in de vismijn te Oostende verboden. Dat deze maatregel door de vishandel op zeer gemengde gevoelens werd onthaald, spreekt van zelf en het was voor hen een gelegenheid om hun meningen over de reglementering van de verkoop van vis in de vismijn te luchten. Anderzijds moet gezegd dat – vooraleer deze maatregel getroffen werd – het de reders en vissers sedert geruime tijd minder aangenaam was dergelijke praktijken openbaar te zien gebeuren in de vismijn en het zou ons niet verwonderd hebben moest op zekere dag geen relletjes ontstaan zijn. De vishandel heeft in West-Duitsland en ook in Nederland een gretige leverancier gevonden van alle soorten. Voor West-Duitsland kon de stroom gelukkig min of meer ingedijkt worden. We kunnen het goed aannemen dat de vishandel zich in het buitenland bevoorraadt in vissoorten die niet door onze vissers aangebracht worden, of waarvoor een tekort heerst op de eigen markt. Dat men echter regelmatig gebruik, of liever misbruik, maakt van deze verruimde markt, vooral dan op die ogenblikken dat de eigen aanvoer overgroot is, stoot alle

reders en vissers tegen de borst. Het is in alle bescheidenheid begonnen en we kunnen gerust aanvaarden dat de groothandel van de kust zich wil verdedigen tegen de concurrentie van de invoer van het binnenland. Maar, evenals de invoer in het binnenland, door het handelsakkoord geremd is, moet de groothandel van de kust zich een vrijwillige controle kunnen opleggen. Deze controle gebeurt wel vanzelf: als er teveel ingevoerd wordt, geraakt men het niet kwijt, maar ze geschiedt over 't algemeen ten laste van de reder. Er wordt gebradeerd en geleurd om alles kwijt te spelen want ... de volgende bestelling is in vele gevallen reeds op weg en het kan ook gebeuren dat door de marktinzinking, de invoerder – die zelf schuld heeft aan deze inzinking – zich een gevoelige strop om den hals haalt. Maar in dergelijke gevallen heeft hij reeds meerdere reders laten bloeden en dat in onverantwoordelijk. De regering en onze opeenvolgende ministers en ministeriële diensten hebben zich tot nu toe zeer weinig gelegen gelaten aan de belangen van de zeevisserij. Dit wil echter niet zeggen dat men zo maar meteen de

## HET GEBEURDE

50

Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

*Deze maandelijks rubriek is gebaseerd op HVB van 1957.*

ganse boel in de honderd mag laten gaan. Zeker, de Euromarkt biedt gunstige vooruitzichten voor de visserij, zowel reders als handel. Maar de verwezelijking zal pas binnen 12 jaar volledig zijn en wat intussen geschiedt dat weet nog niemand te zeggen. Zolang de achterdeur toe is, waardoor de stroom vis moet afgeleid worden die door invoer te veel op onze markt komt, moet men de voordeur van de invoer spaarzaam openen. Het zou anders kunnen gebeuren dat er van onze prachtige zeevisserij-nijverheid weinig overblijft. Vooral dan als men ziet dat de Minister van Landbouw ons bedrijf weer een trapke lager heeft gesteld op de administratieve ladder en we, als het zo voortgaat, over weinig of geen ambtenaren meer zullen beschikken die iets van het bedrijf kennen of begrijpen. Intussen kunnen we het besluit van dhr Directeur der Vismijn slechts toejuichen en hopen dat de groothandel voortaan het goede pad der visserijdeugd zal bewandelen.

# WAERSCHOU- WINGHE.



En lact een ighelijck weten, dat men op Don-  
derdaghe wefende den  
22<sup>en</sup> January 1728, van  
weghen de Compagnie  
van de VISCH-VAERT  
tot Nieupoort, 'snaer-  
middaghs ten twee uren, in de Conchierge  
aldacr, sal an-besteden het Hout ende Bau-  
wen van Houckers, Buysen, ende Chalou-  
pen, minlt-biedende den naelsten, op de con-  
ditiën aldacr te verhaelen. En die middel-  
ertijt ghelieft gheinformeert te zijn van de  
felve conditiën, sal hem adresseren aen  
Sieur Vincent de Vallejo, Commis ter Di-  
rectie der selve Compagnie.

*Ekk segg'het voort.*

Gedrukt en Drukken by P. Lavez.

DE REDACTIE VAN HVB krijgt nogal wat oud papier toegestuurd. Wie een oud exemplaar van ons blad op zolder vindt, een boekje over de visserij ontdekt of een foto uit de oude doos opgraaft... doet nogal eens de moeite ons dat te bezorgen. Maar wat doen wij dan met dat oud papier? Wel, we maken een rubriek waarin we het kwijt kunnen. Deze keer bladeren we door 'De Compagnie van Vischvaart te Nieupoort — 1727-1737' van Juul Filliaert, een boekje dat in 1939 uitgegeven werd.

NA DE TALRIJKE oorlogen van de XVIIe en het begin van de XVIIIe eeuw waren er in Nieupoort nog slechts een vijftiental visserssloepen overgebleven. Aanleiding voor de plaatselijke ondernemer J.B. Stauffenbergh om in 1727 een compagnie van visvaart te stichten. Daarbij werd gemikt op de kabeljauwvisserij op de Dogger-

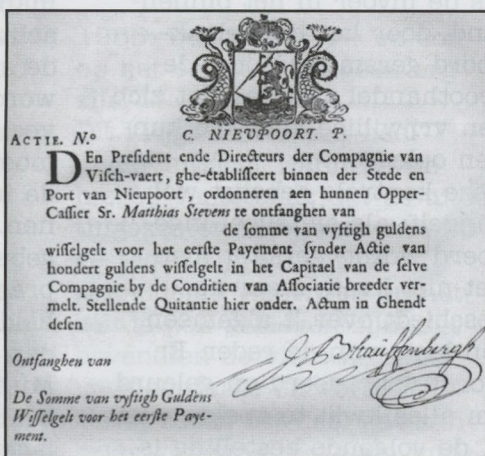


Juul Filliaert  
(1890-1948)

## Dat het verduuldig is dat zei men destijds van papier

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

bank, bij de Färoer eilanden en rond IJsland; alsook de haringvisserij en de vangst van verse vis. In 1728 werden door de compagnie vier schepen op IJsland ingezet en begin 1729 waren al dertien schepen in de vaart, waarvan er sommigen ook ter koopvaardij voeren. Maar al in 1731 bleek dat de zaken slecht gingen. Het daaropvolgende jaar werd een deel van de vloot verkocht om de schulden te betalen. De compagnie sukkelde voort tot zij in 1738 met groot verlies ontbonden werd. De visserij in Nieupoort stond daarmee weer even ver als enkele jaren eerder, want in 1739 werden alweer maar zeventien sloepen geteld. Van de 163 Nieupoortse vissers waren er toen 22 werkloos.



Dit boekje is voor ons een goede aanleiding om de figuur van Juul Filliaert (1890-1948) te belichten. Tegen de tijd dat deze in Nieupoort wereldberoemde auteur 'De Compagnie van Vischvaart' publiceerde had hij al tal van volkskundige werken geschreven (*De Beiaard van Nieupoort*, *De dood van Nieupoort*, *De laatste Vlaamsche IJslandvaarders...*), maar ook enkele dichtbundels gepubliceerd. In 1912 al verscheen zijn eerste dichtbundel. Daarover zegt ene R. Watthy In 'Nieupoort', een in 1963 verschenen uitgave van de 'Heemkring Bachten de Kupe': 'Wij zullen hem geen hoogvlieger noemen, doch van talent was hij niet gespeend en tot het einde van zijn leven zal hij

blijven dichten (...)'.

Tijdens WO I moest Juul Filliaert uit Nieupoort vluchten en vestigde hij zich in De Panne waar bij een boekhandel-uitgeverij begon een redactiesecretaris werd van De Belgische Standaard. Ook werkte hij mee aan veel andere binnen- en buitenlandse bladen (*Het Centrum*, *Le Nord Maritime*, *De Stem des Vaderlands...*). Zijn bijdragen leverden hem ook erkenning op. Zo werd hij benoemd tot officier van de *Académie Française*. Na de oorlog keerde hij, in 1927, naar Nieupoort terug waar hij handelaar werd en zich ontpopte tot de grootste heemkundige die de stad wellicht ooit gekend heeft.

In 1936 verscheen *De laatste Vlaamsche IJslandvaarders* zijn eerste uitgebreid werk en in 1938 publiceert hij *De dood van Nieupoort* dat eerder al als feuilleton verschenen was. In 1939 kwam dan *De Compagnie van Vischvaart...* op de markt, het werkje dat hier voor ons ligt. 'Op de markt' is wel degelijk de juiste omschrijving, want hij gaf zijn werken zelf uit en had daarbij duidelijk commerciële bedoelingen. In *De compagnie...* wordt vooraf een lijst gepubliceerd van zijn oeuvre, met daaronder de vermelding: 'Al deze werken zijn te verkrijgen bij den schrijver Kokstraat 7, Nieupoort. Postcheckrekening 71599.' Hoger vermeldde Watthy merkt dan ook op dat Filliaert heel zijn leven een commerciant is gebleven. Filliaert publiceerde verder nog *Tijl's oog op de puinhoop*, *De Meidagen van 1940 in Vlaanderen's West-Hoek* en twee biografieën, waaronder een van de kaperskapitein Jan Bart. Filliaert overleed in 1948. Hij was nog geen negenenvijftig jaar oud. Watthy: *De Westhoek verloor in hem een zeer toegewijde zoon, die nog zoveel pijlen op zijn boog had.'*

## boekbesprekingen



frank neyts

### Trekpaarden ter zee

Eind oktober verscheen voor de zeventiende keer het referentiewerk "The Tugworld Review 2005-2006". Het is een initiatief van de ITS, de International Tug & Salvage Union, en geeft een overzicht van de modernste sleepboten die gedurende het besproken jaar in de vaart kwamen. Hierbij komen zowel de allerkleinste als de machtigste 'trekpaarden van de zee' aan bod. Telkens worden de technische en nautische capaciteiten van het besproken sleperstype besproken, gevolgd door een plan en een kleurenfoto van het betreffende vaartuig. Alles samen biedt "The Tugworld Review" een gedetailleerd overzicht van de meest recente evoluties op het gebied van de sleepvaart. Hoewel niet goedkoop zal zowel de geïnteresseerde en gepassioneerde sleepbootvriend als de lezers uit de maritieme wereld veel aan dit naslagwerk hebben.

"The Tugworld Review 2005-2006" (ISBN 1-904050-158) werd op A4-formaat uitgegeven, telt 96 pagina's en kost £30. Het is een publicatie van The ABR Company Limited, zoals hoger reeds aangehaald voor rekening van de ITS. Bestellen kan via de (gespecialiseerde) boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, The ABR Company Limited, The Barn, Ford Farm, Bradford Leigh, Bradford-on-Avon, Wiltshire BA15 2RP, UK. Tel.: +44(0)1225 868821. Fax: +44(0)1225 868831. e-mail: tugsrus@tugandsalvage.com.

### Avonturen en verhalen

Nog steeds zijn we toe aan, weliswaar zachte, maar toch korte dagen van de wintertijd. Lange avonden bieden meer

dan ooit de kans voor het lezen van een goed boek. Wel, bij Seafarer Books ontdekten wij een viertal titels die garant staan voor menig uur leesplezier. De boekjes zijn in feite herdrukken uit de jaren dertig tot zestig. Ze hebben gemeen dat ze alle van dezelfde auteur, Bob Roberts, geschreven zijn en dat ze de maritieme sfeer oproepen van weleer. Een verdere constante is de wereld van de commerciële zeilvaart langs de Britse kust of vanuit Britse havens waarin de verhalen zich afspelen. De lezer zal met heel veel genoegen genieten van de verhalen en van de wedervaren van de kleine handelszeilvaart en van de mensen die hierbij hun brood verdienen. Alles stond toen nog veel dichterbij de elementen van de natuur. Te veel wind, wind uit de verkeerde richting, of mist hield de schepen in de haven. Het ritme van toen aan boord zal de huidige zeeman met ongeloof en heimwee vervullen. De schepen bleven vroeger langer in de haven, er was nog tijd voor avontuur en ontdekkingen...

"Rough and Tumble" (ISBN 0-95381-809-8), "Breeze for a Bargeman" (ISBN 0-9542750-6-3), "Coasting Bargemaster" (ISBN 0-9538180-1-2) en "Last of the Sailormen" (ISBN 0-95381-804-7) werden als softbacks uitgegeven en tellen elk zo'n 170 bladzijden, met uitzondering van de laatste titel die 123 pagina's telt. Aankopen kan via de boekhandel of bij de uitgeverij, Seafarer Books, 102 Redwall Road, Rendlesham, Woodbridge, Suffolk IP12 2TE, UK. Tel. +44(0)1394 420789, e-mail: info@seafarerbooks.com.

### De Mooiste I

Bij de Nederlandse Uitgeverij Aprilis verscheen in de reeks "De Mooiste Schepen van de..."-reeks nog een goed gedocumenteerd en mooi geïllustreerd boekje over de "Holland West-Afrika Lijn". Ook nu tekende de gekende maritieme auteur Arne Zuidhoek voor de samenstelling van het werk. Nederland voer al lang op de kusten van West-Afrika, maar heel opvallend tussen het geweld van de internationale vloot waren de knappe en verzorgde schepen van de Holland West-Afrika Lijn. Eenheden van deze lijndienst werden ingebracht door rederijen als HSM, KPM, SMN en VNS en een groot aantal

zeevarenden heeft dus jaren op jaren op de schepen in deze boeiende tak van de koopvaardij doorgebracht.

Voor het eerst zijn hier de schepen van de Holland West-Afrika Lijn en hun bezigheden binnen één kaff gebracht. Arne Zuidhoek, zelf opvarende van één van die fraaie schepen, beschrijft en illustreert de schepen en ook de typische facetten van deze dienst met trefwoorden als: mammy-chair, Duivelsbocht, Kroe-boys, riviervaren, malaria, wurgslangen.

"De Mooiste Schepen van de Holland West-Afrika Lijn" (ISBN 9-789059-941120) telt 143 pagina's en zo'n 100 illustraties. Het boek kost 19,50 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.

### De Mooiste II

Bij dezelfde Uitgeverij Aprilis publiceerde dezelfde Arne Zuidhoek in dezelfde reeks ook een boek over de Nedlloyd Groep. In 2005 is de Koninklijke Nedlloyd Groep, sinds 1997 samengegaan met het Britse P&O, eerst aan Blue Star en daarna aan de Deense Maersk-groep overgegaan. Met deze transactie zijn de sporen van fusies (in 1970 en 1981) van eens zo florissante Nederlandse rederijen uitgewist. Dit boek verschijnt op een historisch belangrijk moment. Een periode is afgerond en voor overzichtelijke geschiedschrijving gereed. Hier wordt uitsluitend een behoorlijk deel van de omvangrijke Nedlloyd-vloot voor het voetlicht gebracht, naar keuzes van talloze opvarenden. De samensteller, Arne Zuidhoek, is de geschikte man voor het sorteren en begeleiden van de voorkeuren. Hij voer op vele Nedlloyd- (en andere) schepen en wijdde een dertigtal boeken aan de Nederlandse koopvaardij.

"De Mooiste Schepen van de Nedlloyd" (ISBN 9-789059-941373) telt 132 pagina's en zo'n 100 illustraties. Het boek kost 19,50 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.

# SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:  
Royerssluikaai 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.

- ERKENDE SERVICESTATION -

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



de Oostendse bootsjowerie, waarvan hiernaast een historische foto afgebeeld wordt, staat ook voor een organisch gegroeide band tussen de visserijsector en de gemeenschap.

# Hoe de bootsjower

HVB SCHONK IN haar februari-nummer veel aandacht aan de teloorgang van de Oostendse kustvisserij. Daarbij kwam kustvisser Jacques Bogaert (O.148 Snipe) uitgebreid aan het woord. Ook hij besloot er immers een punt achter te zetten: *'De laatste twee jaar was de opbrengst ondermaats',* zo zegde hij. *'Vorig jaar liet ik het vaartuig van januari tot maart aan de kant liggen omdat de opbrengst onvoldoende was om mijn schipper en matroos een fatsoenlijke verdienste te garanderen. Het vaartuig heeft vorig jaar slechts 147 dagen gevaren, 50 dagen minder dan normaal.'*

Nadat recentelijk ook de kustvisserstvaartuigen O.533 Virtus, O.225 Norman-Kim, O.100 Emilie, O.536 Zeevalk ermee opgehouden zijn (en met een O.116 Caroline die nauwelijks nog uitvaart) is de Oostendse kleine kustvisserij teruggevallen op negen vaartuigen. We maken vandaag het einde mee van een typische Oostendse visserij die in de volksmond *bootsjowerie* (2) genoemd wordt.

Ik denk niet dat de Oostendenaars er tranen zullen voor laten. De bootsjowers zijn het inderdaad gewoon er alleen voor te staan. In de visserijsector hebben ze evenmin op steun kunnen rekenen en politici allerhande mogen dan wel meermaals beweerd hebben dat ze de bootsjowers genegen zijn, veel meer dan woorden heeft dat nooit opgeleverd. Willy Labens die in het Oostendse stadsbestuur verantwoordelijk was voor de beroemde Vistrap vindt het dan ook allemaal niet zo erg. In Het Laatste Nieuws zei hij: *'Er zijn inderdaad minder schepen en kustvissers, maar er zijn nog altijd vijftien plaatsen wel bezet.'* Dat verschillende standplaatsen aan de Trap al door dezelfde reders ingenomen worden, zei hij er niet bij. Hoe de resterende negen kustvissers in de toekomst die zestien stalletjes kunnen vullen, zei hij evenmin.

Het einde van de bootsjowerie dient

zich wel degelijk aan en dat is spijtig, want die visserij brengt dagvers gevangen waar op de markt en ze doet dat rechtstreeks van producent tot gebruiker. Een betere publiciteit kan de sector zich niet indenken. Bovendien dreigt hiermee een letterlijk unieke band te verdwijnen tussen visserij enerzijds en stadsleven & toerisme anderzijds, wat zowel voor de visserij als voor het toerisme een verlies betekent. En ten slotte is het spijtig omdat hiermee een typische Oostendse figuur met historische roots — de bootsjower — uit het straatbeeld wegvalt. De bootsjowers zijn namelijk de historische erfgenamen van de vissers die destijds met open roei- en zeilvaartuigjes ter kustvisserij voeren (zie de historische foto's op deze bladzijde). De bootsjowerie was altijd al de visserij van de kleine man en dat is ze vandaag nog steeds.

Hebben de bootsjowers hun eigen graf gedolven door na te laten de sprong naar de moderne tijden te wagen? Hebben ze zich al te gewillig laten afslachten? Moesten de bootsjowers hun visgebied maar niet leeggevestigd hebben?

G'hebt de Trap, een lege zee  
en de bootsjowers  
En hoe rijmen we  
dat te saam? (3)

Het is waar dat de kustwateren omzeggens leeggevestigd zijn. Maar dat is geenszins het werk van de bootsjowers. Doordat ze met kleine vaartuigjes het zeegat intrekken is hun vangst altijd al beperkt geweest. Van zodra het een beetje teveel waait blijven hun schepen aan de kant liggen. Hun actieradius is klein en bovendien vist een groot deel onder hen op garnaal, een soort die helemaal niet schaars is. De bootsjowers zijn niet verantwoordelijk voor de ecologische catastrofe die we aan het meemaken zijn. Integendeel, mocht de kust uitsluitend aan die categorie vissers

voorbehouden zijn, dan was er nooit een ecologisch probleem voor onze deur geweest.

De bootsjowers zijn overigens de eersten die het ecologisch probleem op zee aankaart hebben. Zij deden dat lang voordat de milieubeweging het licht zag. Het eerste pamflet waarin de overbevissing door grote schepen aangeklaagd wordt dateert van 1860(!), bijna honderd vijftig jaar geleden. Het waren de bootsjowers die tijdens de eerste langdurige crisis van overbevissing (in 1889-1892 al) talrijke klachten uitten over de uitputting van de visgronden. Die klachten bereiken ook de overheid. In 1909 al rapporteert een ambtenaar zijn minister dat grote schepen de visgronden aan het leegvissen zijn.

Wie in het archief van HVB bladert, vindt heel de tijd door verwittigingen van kustvissers. Zoals deze titel uit 1954: *'Zal men de Belgische kustvisserij wurgen?'* Of dichterbij: *'Boze vissers: kustwateren moeten beschermd worden'* (1989).

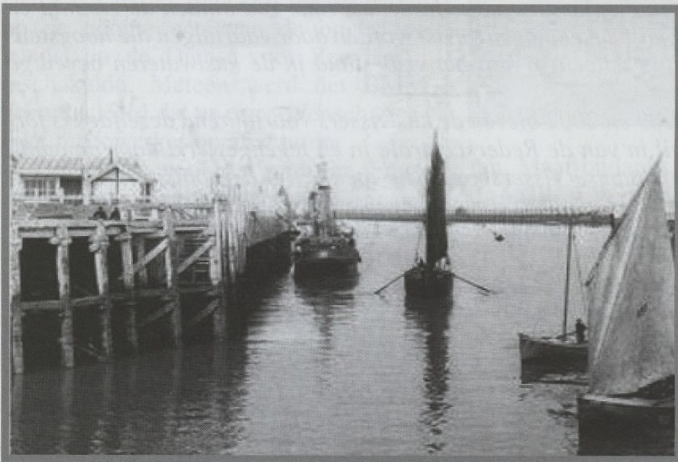
G'hebt de polletiek,  
de moderne tied  
en de bootsjowers  
En hoe rijmen we  
dat te saam?

Hebben de bootsjowers zich gewillig laten afslachten? Het is in elk geval niet zo dat ze alleen maar geklaagd hebben. Ze hebben ook oplossingen aangereikt. Zij eisten bescherming van hun visgronden (1989), eisten inspraak in de overlegorganen (1995), richtten een eigen strijdvaardige organisatie op (1996), eisten officiële erkenning als aparte groep (1997). Zij zijn ook vele keren tot actie overgegaan. Legendarisch is de havenblokkade die ze in 1998 organiseerden. Op verschillende tijdstippen werd front gevormd met Greenpeace en er werd gezamenlijk met de milieubeweging actie gevoerd, zoals dat ook in



Mo 't is ol an 't verdwienen  
 en da 's niet amusant  
 Ze lossen nu in de mienne  
 dor an den overkant  
 Ze leggen 't vul met jachtjes  
 da's voe 't riek gespuus  
 Gin gernoasvisscher voelt hem  
 bie zundagsmatrozen tuus.  
 Wor hangt er nog 'n droogvis  
 wor stoat er nog zo'n raam  
 je moe ze verre zoeken  
 want da past nie in ulder kraam.  
 (Bertino-Deensen) (1)

# ie vernietigd werd



De bootsjowers zijn de historische erfgenamen van de vissers die destijds met open roei- en zeilvaartuigjes (foto) ter kustvisserij voeren. De bootsjowerie was altijd al de visserij van de kleine man en dat is ze vandaag nog steeds.



Met het wegvallen van de bootsjowerie dreigt een letterlijk unieke band te verdwijnen tussen visserij enerzijds en stadsleven & toerisme anderzijds, wat zowel voor de visserij als voor het toerisme een verlies betekent. Het maatschappelijk belang van de sector krijgt daardoor weer een fikse knauw.

2002 nog het geval was.

Werden ze gehoord, die kustvissers? Zowel het Oostendse stadsbestuur, de Provincie, opeenvolgende ministers van Landbouw, ja zelfs de koning (2001) gaven de indruk hun zaak ter harte te nemen. Het bleef bij woorden. Ook de groene minister Vera Dua luisterde maar met een half oor. De eis voor een eigen, exclusief voor hen voorbehouden visgebied van minstens zes mijl voor de kust (eis die wij al sinds 1989 horen formuleren!) werd door haar getorpedeerd. De kustvissers moesten het na veel ministeriële twijfel met maar drie mijl doen (2003): too little, too late!

Dat doekje voor het bloeden kon toen ook al lang niet meer verdonkeremanen dat de ecologische catastrofe in de kustwateren georganiseerd werd door een overheid die met de Benelux (1958) de al overbevestigde Vlaamse kustzone wijd openzette voor grote Nederlandse kotters. Dat proces werd nog intenser door de Europese Unie die forse subsidies verleende voor het bouwen van de zgn. eurokotters; grote, krachtige, moderne schepen die de Europese en dus ook de Vlaamse kustwateren als jachtgebied kregen en alhier het werk kwamen afmaken.

De publicist (en vishandelaar) H. Neubacher schrijft dan ook terecht: 'Door haar jarenlange gevoerde politiek van subsidies om vissersschepen te vernieuwen en nieuwe te bouwen, creëerde de Europese Commissie niet alleen een overcapaciteit in haar vissersvloot, maar ze vernietigde ook oude visserijgemeenschappen langs alle Europese kusten'. Dat is exact wat met de Oostendse bootsjowerie gebeurd is.

**G'hebt de Rederscentrale, ulder ministers  
 en de bootsjowers**

**En hoe rijmen we dat te saam?**

Het is waar dat dit alleen maar heeft kunnen plaatsgrijpen doordat de top van de visserij hieraan meegewerkt heeft. Zolang al als we HVB uitgeven, wijzen de bootsjowers er de Rederscentrale op dat ontoelaatbaar grote eurokotters de kustwateren aan het leegvissen zijn. In 1989 zei een protesterende kustvisser ons daarover: 'Nederlandse vaartuigen die 24 meter lang zijn en slechts een motorvermogen van 300 pk hebben, dat is pure onzin. De snelheid die deze vaartuigen ontwikkelen en de grootte van de netten maken duidelijk dat het over veel sterkere motoren gaat. Daar zijn wij de dupe van.'

In hetzelfde artikel reikten de bootsjowers de enige oplossing aan: 'In de kustzone zou binnen de zes mijl en zelfs binnen de twaalf mijl enkel mogen gevist worden door vaartuigen die hoogstens twaalf uur op weg zijn. Alleen zo kan het visbestand in de kustwateren beveiligd worden.'

Modernisering van de kustvissersvloot was geen optie. Hoe hadden de bootsjowers het kunnen opnemen tegen schepen die drie keer zo sterk waren als de hunne en daarenboven twee keer zo sterk als wettelijk toegelaten? Dat deze beschuldiging niet op los zand gebouwd was, wist iedereen, maar het was wachten tot 2004 (en een spectaculaire verhoging van de olieprijs) vooraleer een Nederlandse reder het ook met zoveel woorden toegaf. In het weekblad *Visserijnieuws* zei reder Anton Dekker, eigenaar van de SL 9, het zo: 'Eind zeventiger jaren bleek het zeer lucratief te zijn om met een eurokotter binnen de 12-mijlszone te vissen. De kabeljauw-, schol- en tongbestanden stonden er goed voor, wat uitmondde in goede resultaten voor de toenmalige eurokotters.' Maar al heel vlug gebeurde er iets anders: 'Met name in de zuid had men snel in de gaten dat het vissen met meer dan 300 pk nóg veel lucratiever was. Hierop volgde begin jaren tachtig, met name in de zuid, een ware nieuwbouwgolf van eurokotters. De eerste eurokotter met 500 pk diende zich aan en behaalde zeer goede resultaten.'

Maar was de toegang tot de 12-mijlszone niet wettelijk beperkt tot 300 pk? Dekker: 'Het ministerie gedoogde deze pk-overschrijding, ondanks dat ze er zich wel degelijk van bewust waren.' En in België? Wel, ook hier was het ministerie er zich van bewust en ook hier werd het gedoogd. De bootsjowerie was immers geen prioriteit, zo liet de sectortop het haar ministers menig maal verstaan. Meer zelfs: hier heerste de mening dat alles beter zou gaan als de bootsjowers de netten voorgoed aan de kaaimuur hingen.

Hoe dat komt? In 1996 was de kustvisserij, dixit de Rederscentrale, maar goed voor iets meer dan 1% van de omzet. In de visserij waar de dienst traditioneel uitgemaakt wordt door de reders van de grootste boomkorvaartuigen is de bootsjowerie dan ook 'quantité négligeable'. Maar elke kustvisser die de pijp aan maarten geeft, opent voor de sectortop nieuwe mogelijkheden. Daar aast men dan ook al vele jaren op de motorvermogens van de bootsjowers. Die motorvermogens mogen ze van de overheid toevoegen aan hun schepen, waardoor ze tegelijk toelating krijgen om meer vis uit zee weg te halen. Meer vis hebben die mensen ook nodig, want zo'n groot boomkorvaartuig verbruikt vele duizenden liters diesel per dag en we weten allemaal wat er met de olieprijs gebeurt is.

De conclusie klinkt pathetisch, maar is daarom niet minder waar. Door doelbewuste keuzen van overheid en sectortop werd een organisch gegroeide vissersgemeenschap, samen met haar visgronden, moedwillig vernietigd.

De rol van de Oostendse bootsjowerie is daarmee beëindigd. Maar de tegenstel-



Foto boven: In 1989, tijdens een protestvergadering, zei een bootsjower ons in een interview: 'Nederlandse vaartuigen die 24 meter lang zijn en slechts een motorvermogen van 300 pk hebben, dat is pure onzin. De snelheid die deze vaartuigen ontwikkelen en de grootte van de netten maken duidelijk dat het over veel sterkere motoren gaat. Daar zijn wij de dupe van.' Tijdens dezelfde protestvergadering reikten de bootsjowers ook de enige oplossing aan: 'In de kustzone zou binnen de zes mijl en zelfs binnen de twaalf mijl enkel mogen gevist worden door vaartuigen die hoogstens twaalf uur op weg zijn. Alleen zo kan het visbestand in de kustwateren beveiligd worden.'

Foto onder: Tussen 1989 en 2002 bleven de kustvissers voortdurend dezelfde eis formuleren. Tegen de wil in van de Rederscentrale in en tegengewerkt door de administratie verkreeg de Vlaamse Vissersbond (die toentertijd de bootsjowers organiseerde) uiteindelijk in 2003 een beschermd visgebied van... drie mijl: too little, too late! De kustwateren waren inmiddels leeggeroofd door overmaatse eurokotters. (foto's gw)



lingen in de visserij blijven onverminderd voortbestaan. Nu de bootsjowers geliquideerd zijn nemen anderen de rol van 'zwart schaap' over. De garnaalvisser die zich sinds kort achter het Puruslogo scharen hebben inmiddels op hun beurt mogen ondervinden wat het betekent niet tot de sectortop te behoren. Hun initiatief om garnaal op te waarderen tot Vlaams streekproduct werd door de Rederscentrale geboycot. De bootsjowers zijn uitgespeeld, maar de concurrentiestrijd blijft voortwoekeren en tegenover elke winnaar zal ook in de toekomst altijd minstens één verliezer staan. Het is dan ook niet te verwonderen dat HVB vorige maand kon melden: 'Reder Jean-Pierre Damman van de warrelnetvisser 0 554 Godelieve voelt zich als kleine reder benadeeld bij de hervorming van de quotatoewijzing. De Rekenaar peilt nu bij zijn collega's of er interesse bestaat om een nieuwe vzw op te richten die de belangen van de kleine reders ter harte neemt.' Wat de

bootsjowers al vele tientallen jaren ondervinden, valt nu anderen te beurt: de grote vissen blijven ook vandaag de kleintjes opeten. Hoe dat komt? Als we de gewezen Amerikaanse president Bill Clinton mogen parafrasen vinden we het antwoord in de alomvattende woorden: *It's capitalism, stupid!*

Flor Vandekerckhove

(1) Jef Klausung, 1991, *Het groot Oostendsch liedboek*, p. 50. 2de strofe van het Oostendse lied 'An de Gernoastrap' van volkszanger Bertino.

(2) In het *Oostends Woordenboek* van Roland Desnerck vinden we naast het lemma Bootsjowerie: 1. die visserij met betrekking tot de schepen die weleer op het strand gezet of achter de duinen gesjord werden; 2. de kleine visserij met de open roei- of zeilvaartuigjes, meestal van klinkwerk, voerende één enkele mast, met een vierkant zeil; zij waren bestemd voor de garnalenvangst, maar in het najaar en de winter ook voor de sprout- en de haringvisserij op de kust; 3. thans de visserij met de kleine gernoasbaks die aan de vistrap liggen.

(3) De tussentitels van dit stuk zijn geïnspireerd door het Oostendse visserslied 'Lange Tjes'. Deze klassieker van de Oostendse bootsjowers behoorde tot het repertoire van de beroemde volkszangeres Irma Bubbeline. Meer daarover in Jef Klausung, 1991, *Het groot Oostendsch liedboek*, p. 301.

# N.86 Surcouf vangt kostbare steur

Het Nieuwpoortse kustvissersvaartuig N.86 Surcouf, dat zondag 11 februari uitvoer voor de garnalvisserij, kwam maandag thuis met een flinke steur. Het dier van 130 cm en ruim 20 kg werd gevangen ter hoogte van Westende en in een bak aan boord in leven gehouden. Een merkteken in de staartvin wees op de herkomst van een kwekerij. De vismijndirectie van Nieuwpoort nam contact met de Beheerseenheid van de Noordzee BMM die bevestigde dat de steur afkomstig was van een Frans kweekprogramma. Na onderzoek door een bioloog werd de steur in de havengeul overboord gezet door de bemanningleden Rudy Beuckels, Wesley Vandamme en Sadi Smaghe.

Het was Charles Beuckels die als eerste op de hoogte was van de ongewone vangst en de Dienst voor Zeevisserij inschakelde. Meteen werd het BMM gecontacteerd dat er een wetenschappelijke medewerker op af stuurde.

Het dier was voorzien van een Frans merkplaatje. Het maakte de identificatie van de beschermde Atlantische steur (*Acipenser sturio*) gemakkelijker. De steur was afkomstig van het estuarium waar de rivieren Gironde en de Dordogne samenvloeien en waar de vis op 27 augustus 1996 werd uitgezet. De Atlantische steur is zo goed als uitgestorven. Enkel in het Franse gebied hebben zich nog steuren voortgeplant. De laatste voortplanting werd er waargenomen in 1995. Het dier dat nu voor onze kust werd gevangen, is vermoedelijk één van de dieren die toen geboren werden. De gevangen steur moet dus ongeveer twaalf jaar oud zijn en nagenoeg geslachtsrijp, wat hem zeer waardevol maakt. De hoop om deze diersoort van een volledig uitsterven te behoeden rust nu op een honderdtal bijna volwassen exemplaren die zich in gevangenschap bevinden in kweekcentra in Frankrijk en Duitsland.

Gezien de wettelijke beschermingsstatus in alle landen van Europa moeten vissers de vangst van een steur melden en levende exemplaren terug in zee zet-



ten. Maar ondanks campagnes als "Red de steur" zijn weinig vissers daarvan op de hoogte.

HVB bracht in het aprilnummer van vorig jaar reeds een bijdrage over "De Steur verdwijnt". Daarin staat dat in 1925 op één dag eens 30 steuren werden

aangevoerd in de vismijn van Oostende. Na de tweede wereldoorlog verdween de steur bijna volledig uit beeld. De recentste melding dateert uit 2005 toen in Zeebrugge een jonge steur te zien was. Het bleek echter niet om een Atlantische, maar om een Siberische steur te gaan. (gw)

  
**ETAMO**

  
Member of Maintenance Partners N.V.  
**MAINTENANCE PARTNERS**

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

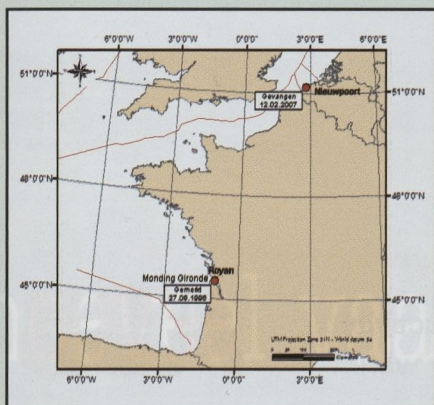
**Etamo**  
**Uw Turbo - topper**

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

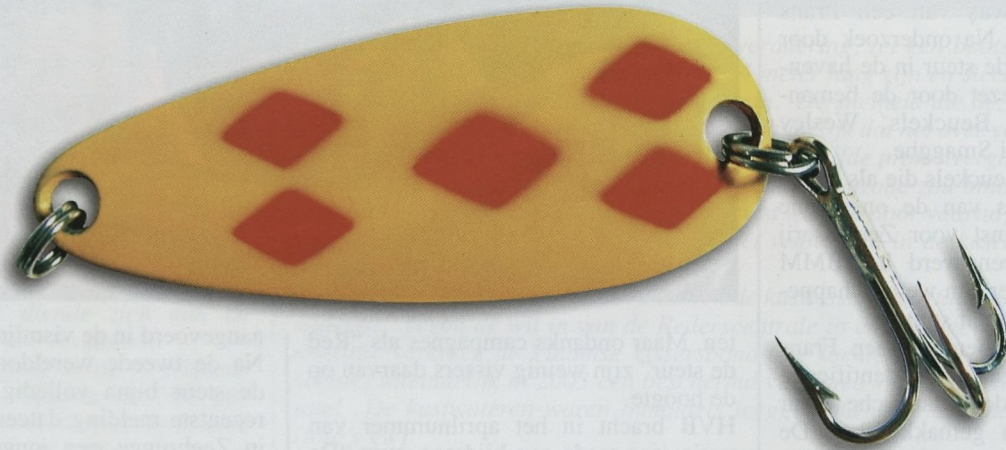
Bent u niet onmiddellijk in de buurt? Geen probleem! Via onze gespecialiseerde mobiele teams garanderen wij een 24-uren dienstverlening aan boord en op de kade in binnen- én buitenland.

**Speciale tarieven voor de visserijsector**

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



# Iets niet in de haak?



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



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

voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers!

### Neem contact met ons op:

**Service:** +32 (0)3 - 5443033  
**Onderdelen:** +32 (0)3 - 5443025  
**24-uurs dienst:** +32 (0)3 - 5443030  
**Fax:** +32 (0)3 - 5443020  
**E-mail:** [turbo@be.abb.com](mailto:turbo@be.abb.com)

**ABB Turbocharging**  
Luihagen Haven 2 / Unit H, 2030  
Antwerpen  
[www.abb.be](http://www.abb.be)

Power and productivity  
for a better world™

**ABB**