



Dit is het  
laatste  
nummer  
van 2005  
Vernieuw op t  
uw abboneme



*Vlaamse visserskinderen volgen les in het zevende en achtste leerjaar van de Belgische school te Brixham (1941). 1. mevrouw Arras (lerares in de vierde graad), 2. Edmond Bacquart, 3. Raymond Gheselle, 4. Raymond Vandierendonck, 5. Victor Vantorre, 6. Henri Vandewoude, 7. Frans Bryse, 8. François Timmerman, 9. Raymond Defer, 10. Jozef Rappé, 11. Gustaaf Desmidt, 12. Henri Devriendt, 13. Charles Goderis, 14. Jean Debruycker, 15. Filip Vermeersch, 16. André Vanwaes, 17. Louis Houcke, 18. Jean Gezelle?, 19. ? Tahon, 20. ? Legein, 21. Gaby Borrey, 22. Germaine Sluyters, 23. Jan Roos, 24. Jenny Deprez, 25. Julienne Duyck, 26. Hélène Vandewalle, 27. Germaine Dasseville.*

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 72 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

# HVB 72

## HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine  
van de zee

Losse nummers 2,50 euro

### Colofon

MEDEWERKERS: Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausning (†), Willem Lanszweert, L.K.Merate, Annie Vanhee (tekeningen), Edmond Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), 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

De uitgever is niet verantwoordelijk voor standpunten of meningen van auteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.  
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

### Abonnementen!

\* **Jaarabonnement België** (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 29,75 euro op rekening

384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

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

Omslagfoto Guido Walters

## Open de boeken (II)

IN HET VORIGE HVB-nummer formuleerden we als eis dat de boekhoudingen van Rederscentrale (RC) en van het Zeevissersfonds publiek gemaakt worden. We deden dat omdat er aanzwellende geruchten zijn over geldstromen die van de ene kassa naar de andere getransporteerd worden zonder dat de (vissers)gemeenschap daar inzage in krijgt.

Laat ons herhalen waarover het gaat. De hoge olieprijs knabbelen al vele maanden aan de liquiditeiten van de rederijen. Maar de kassa's van veel rederijen mogen inmiddels leeg zijn, de sectortop beschikt nog wél over een enorm groot kapitaal. Dat bestaat uit een deel van het belastinggeld van de vissers. Sinds kort moeten de reders namelijk de bedrijfsvoorheffing (dat is het deel van de belastingen van de vissers dat aan de bron afgehouden wordt) niet meer doorstorten aan de staat. Het geld gaat nu naar een rekening in de sector. Daar moet het dienen om de sector te 'verduurzamen'. Het is vooral die rekening die we gecontroleerd willen zien.

Waarom? Omdat dit belastinggeld vroeger wel degelijk aan gemeenschapscontrole onderhevig was. Is het niet de taak van het parlement te controleren wat er met het belastinggeld gebeurt? De vergaderingen in het parlement en de verslagen van de parlementaire handelingen zijn dan ook openbare aangelegenheden die door elkeen te volgen zijn. Terecht en noodzakelijk! Maar wie controleert dat belastinggeld nu het in de sector blijft? Dat gebeurt door de sectortop. Dus wordt de vraag: wie controleert de sectortop?

Vorige maanden meldden we u dat Bart Schiltz, sinds vele jaren de onbetwistbare voorman van de reders, uit zijn functie weggestemd werd. Goed ingelichte bronnen wisten ons toen te melden dat deze liquidatie onderdeel was van een redingsoperatie voor de noodlijdende RC. De beheerders van het Zeevissersfonds (dat hogervermelde kapitaalberg beheert) waren bereid de RC uit de put te helpen, zo zei men ons, op voorwaarde dus dat Schiltz de wacht werd aangezegd.

De lezers weten dat de man intussen ook daadwerkelijk de bons gekregen heeft. En nu bereiken ons geruchten dat de RC van het Zeevissersfonds inmiddels ook het hoognodige geld toegezegd kreeg. Sommigen hebben het over een lening, anderen over een gift. De enen noemen een bedrag van 500.000 euro, anderen hebben het over het dubbele. Sommigen menen te weten dat het geld daar nu gebruikt wordt om het RC-kader te vergoeden, anderen weten dan weer dat het gewoon naar de reders zal vloeien om de mazoutrekening te betalen. Het enige dat we dus momenteel met zekerheid weten is dat we er het raden naar hebben. Wat er juist van aan is, kunnen we u (nu nog) niet zeggen, want wij hebben, net als u wellicht, geen inzage in de boekhouding van het Zeevissersfonds, noch in die van de RC. Op die manier is er geen controle vanuit de vissersgemeenschap mogelijk! *Voor wat betreft de geldberg die zich momenteel 'ergens' in de sector bevindt mogen we dan ook stellen dat de democratie opgehouden heeft te bestaan.*

Dat het bij dit alles nog maar over het topje van de spreekwoordelijke ijsberg gaat is onze innige overtuiging. Maar HVB gaat er ook in 2006 mee door en dat betekent dat we niet zullen rusten vooraleer we ook hierin klaarheid krijgen. Zo belooft u...

*de man op de kaai*



## Vlaamse Visserijvereniging opgericht

NA EEN VOORBEREIDEND overleg met een groep geïnteresseerde reders uit het kleine vlootsegment werd vorige maand een algemene vergadering gehouden die moest beslissen over de oprichting de coöperatieve Vereniging Vlaamse Visserijvereniging (VVV). Een twintigtal eigenaars van vaartuigen woonde de bijeenkomst in de vroegere kantoren van Hulp in Nood bij. Vijftien reders zegden toe om als stichtend vennoot het kapitaal voor de CVBA bijeen te brengen.



Reders van het klein vlootsegment op de eerste algemene vergadering van de VVV.

HET INITIATIEF VOOR de oprichting van de VVV gaat uit van Jan Ackx, Kurt Deman en Willy Versluys. Zij ijveren om alle eigenaars van vaartuigen uit het klein vlootsegment (maximum 24 m. en 221 kW) samen te brengen. Dit vlootsegment telt 59 vaartuigen (waarvan 29 tot 70 brt). Ook de Nederlandse eigenaars met een vaartuig onder Belgische vlag kunnen aansluiten. Het is ook de

bedoeling dat de VVV optreedt als verdediger van de belangen van de leden. De Rederscentrale heeft haar steun nog niet toegezegd. Het directiecomité zou het moeilijk hebben met de formulering van bepaalde doelstellingen in de statuten. De VVV kan wel rekenen op ruggesteun van de Vlam (Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing). Ook de Stichting voor Duurzame Visserij

Ontwikkeling zal aangesproken worden. Op de eerste algemene vergadering werd de voornaamste reden voor de oprichting van de VVV, namelijk het bekomen van een label voor de door Vlaamse vissers aangevoerde Noordzeegarnaal, toegelicht, het ontwerp van de statuten besproken en de definitieve stichtingsdatum van de coöperatieve vast-

# 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, Costende - Bruggelaan 12, Bredene*

*Tel.: 059 / 32 31 80 - Fax: 059 / 32 47 28*

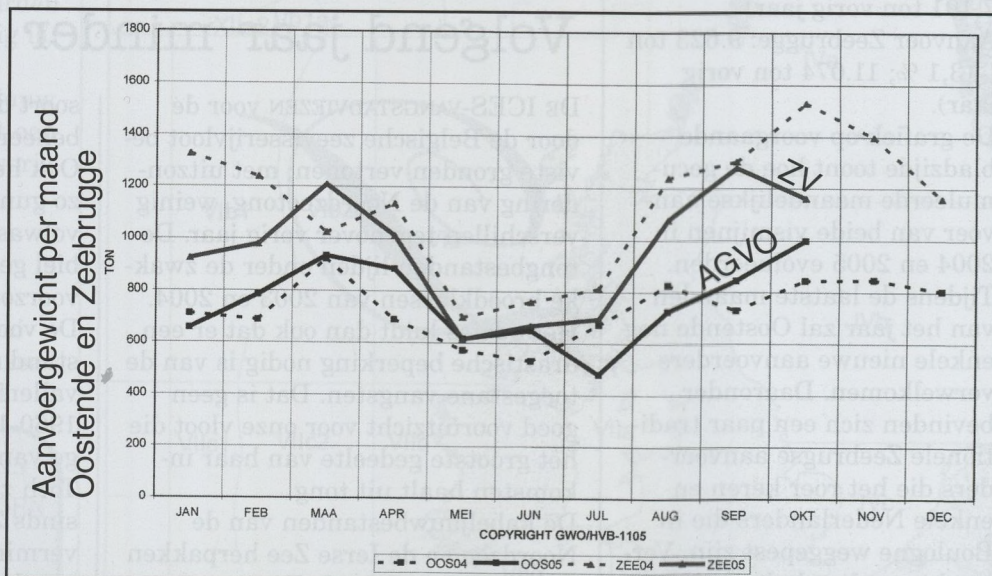
gelegd. Het wettelijk minimumkapitaal voor de oprichting van een CVBA bedraagt 20.000 euro, waarvan een kwart moet volstort zijn bij het verlijden van de oprichtingsakte begin deze maand. Kurt Deman zal voorgedragen worden als voorzitter, Willy Versluys als algemeen secretaris.

Leden van de VVV moeten zich houden aan de Vlaamse garnaalbehandeling. Enkel dagverse, aan boord in zoutrijk water gekookte en onder Belgische vlag gevangen garnaal zal onder het label mogen verkocht worden.

Professor dr. Ir. Johan Debevere van de vakgroep levensmiddelentechnologie en voeding van de Universiteit Gent staat in voor de wetenschappelijk en economisch begeleiding. De VVV zal ook een regeling uitwerken voor de inzameling en de distributie van de garnaal. Met de drie vismijnen zullen afspraken gemaakt worden en contractuele samenwerking met een of meerdere pellerijen behoort tot de prioriteiten.

Na de oprichting van de VVV kunnen alle reders uit het klein vlootsegment nog toetreden tot de VVV. Enkel de coöperanten zullen hun garnaal als Vlaams streekproduct kunnen verkopen.

## Oostendse vismijn breekt omzetrecord



DE MAAND OKTOBER was met net geen één miljoen kilogram vis een van de sterkste aanvoer maanden uit de korte geschiedenis van AG Vismijn Oostende. Dat is 17 procent meer dan in oktober vorig jaar. Nog voor het einde van november lag de totale aanvoer al hoger dan in heel 2004. Op jaarbasis rekent voorzitter Miroir op een aanvoergroei van 15 procent (meer dan 10.000 ton) en een omzet van 35 miljoen euro. Dat voorzitter Miroir enige overdriving niet schuwt is bekend. Het lijkt ons dan ook onwaarschijnlijk dat dit cijfer gehaald wordt en Oostende nog voor het einde van het jaar Zeebrugge overklast.

De keerzijde van dit overzicht is echter dat geen enkele Vlaamse Visafslag nog met een mooie financiële balans kan uitpakken. Het rendement van de Zeebrugse Visveiling is miniem, AG Vismijn Oostende streeft naar een break-even situatie en zonder steun van de stadskas kan Nieuwpoort niet

overleven.

### Verder groeien

AGVO-voorzitter Yves Miroir ziet het Oostendse vismijnbedrijf ook in 2006 verder groeien. Hij schuift nu reeds een omzet van 50 miljoen euro naar voor. In oud Belgisch geld is dat meer dan twee miljard frank, een besomming die Oostende in zijn lange visserijgeschiedenis nooit eerder gehaald heeft. "Als dit lukt zullen we de veilkosten voor de reders van 6 naar 5,5 procent laten dalen", belooft de voorzitter.

Het is hoe dan ook onmiskenbaar dat het Oostendse vismijnbedrijf het jaar met nieuwe recordcijfers zal afsluiten. Het is ook juist dat de ZV voortdurend terrein moet prijsgeven. Zeebrugge kon dit jaar tot eind oktober slechts één maand afsluiten met een hogere aanvoer dan vorig jaar. Oostende van haar kant kende zeven betere maanden. Alle veilactiviteiten inbegrepen zag de vergelijking er

## 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

eind oktober zo uit: Aanvoer Oostende 7.574 ton (+5,3 %; 7.191 ton vorig jaar). Aanvoer Zeebrugge: 9.623 ton (-13,1 %; 11.074 ton vorig jaar).

De grafiek op voorgaande bladzijde toont hoe de gecumuleerde maandelijkse aanvoer van beide vismijnen in 2004 en 2005 evolueerden. Tijdens de laatste maanden van het jaar zal Oostende nog enkele nieuwe aanvoerders verwelkomen. Daaronder bevinden zich een paar traditionele Zeebrugse aanvoerders die het roer keren en enkele Nederlanders die in Boulogne weggepest zijn. Verwacht wordt ook dat enkele (kleine) Deense vaartuigjes af en toe zullen opdagen.

Of dit zal volstaan om Zeebrugge nog voor de jaarwisseling te overtreffen, zoals Miroir suggereert, lijkt echter hoogst onwaarschijnlijk. Oostende moet daarvoor tijdens de laatste twee maanden ongeveer 1.600 ton vis per maand aanvoeren. Dat is bijzonder veel als we weten dat de gemiddelde aanvoer voor de eerste tien maanden van dit jaar in Oostende 7.600 ton bedroeg tegenover 9.600 ton in Zeebrugge. Dat althans volgens de cijfers 'all in'. Wij houden eraan om dit onderscheid te blijven maken omdat de aanvoer van eigen vissers de ruggegraat is van de visserijsector.

Beperken we de vergelijking tot de aanvoer onder Belgische vlag dan geeft dit voor de periode januari-oktober volgende resultaten: Aanvoer Oostende: 6.423 ton (marktaandeel 41,6 %); aanvoer Zeebrugge: 8.838 ton (marktaandeel 57,2 %); aanvoer Nieuwpoort: 190 ton (marktaandeel 1,2 %); totale aanvoer: 15.451 ton (-9,2 % tgo 2004)

Besomming Oostende: 25,6 miljoen (40,9 %); besomming Zeebrugge: 36,2 miljoen (57,8 %); besomming Nieuwpoort: 0,8 miljoen euro (1,3 %).

## Vangstvooruitzichten 2006

# Volgend jaar minder Noordzeetong

DE ICES-VANGSTADVIEZEN voor de door de Belgische zeevisserijvloot bevestigde gronden vertonen, met uitzondering van de Noordzeetong, weinig verschillen tegenover vorig jaar. De tongbestanden lijden onder de zwakke broedklassen van 2003 en 2004. Het advies luidt dan ook dat er een drastische beperking nodig is van de toegestane vangsten. Dat is geen goed vooruitzicht voor onze vloot die het grootste gedeelte van haar inkomsten haalt uit tong. De kabeljauwbestanden van de Noordzee en de Ierse Zee herpakken zich niet waardoor de Tacs op een laag niveau zullen blijven. De vangstprognoses voor de scholbestanden in de Noordzee en de Keltische Zee gaan er wel licht op vooruit, maar zien er nog niet goed uit. De toestand van schol in de Ierse Zee ziet er gezond uit en de vangstprognoses voor de meeste tongbestanden (met uitzondering van Noordzee tong) blijven enigszins stabiel.

### Noordzee

We kunnen alleen maar herhalen wat we in al over het tongadvies in ons vorig nummer te lezen stond: om het tongbestand in de Noordzee op termijn boven de voorzorgsgrens te houden zou in 2006 een flinke beperking van de vangst nodig zijn. De ICES-adviezen houden echter geen rekening met de impact van gemengde visserijen die de Tacs kunnen omlaag duwen. De regel is dat wanneer verschillende soorten door- een gevangen worden, dan is het de

soort die er slechts aan toe is die de beheersmaatregel bepaalt.

Ook het scholbestand staat er niet zo gunstig voor. Het bestand van volwassen schol is weliswaar stabiel gebleven, maar blijft onder het voorzorgsniveau.

De voorbije tien jaar is de paai-stand van Noordzeeschol teruggel- vallen op de helft van de periode 1960-1990, hoofdzakelijk tengevol- ge van een te hoge visserijsterfte. Toch zijn er indicaties dat de sterfte sinds 2004 is afgenomen door de vermindering van de visserijdruk (zeedagenbeperking). De omvang van de teruggooi van juveniele schol blijft echter problematisch. Het ICES-advies luidt dat de aan-voer volgend jaar tot 48.000 ton moet beperkt worden. Dat is al een stuk boven het advies van vorig jaar (35.000 ton), dat uiteindelijk uitkwam op een Tac van 59.000 ton.

Over kabeljauw kunnen we kort zijn want we vallen in herhaling. Goede broedklassen blijven uit en het bestand laat geen herstel zien. Het advies is dan ook voor het vijf- de jaar op rij om de kabeljauwvisse- rij in de Noordzee te staken. Om begrijpelijke redenen ligt een nul- Tac zeer moeilijk en de Europese Commissie zal hoogstwaarschijnlijk ook voor 2006 een beperkte vangst toelaten.

### Ierse Zee

Het tongbestand in de Ierse Zee blijft stabiel en de vangsten mogen

Ices-adviezen en Tacs 2003-2006 (in ton)									
		2003		2004		2005		2006	
		ICES	TAC	ICES	TAC	ICES	TAC	ICES	TAC
Kabeljauw	IV (Noordzee)	0	27.300 t	0	27.300 t	0	27.300 t	0	?
	VIIa (Ierse Zee)	0 t	1.950	0	2.150	0	2.150	0	?
	VIIe-k* (Eng. Kanaal Bristolkan., Zuid Ierl.)	3.800	6.700	700	5.700	5.200	6.200	nm	?
Schol	IV (Noordzee)	60.000	73.000	0	61.000	35.000	59.000	48.000	?
	VIIa (Ierse Zee)	1.900	1.700	1.600	1.300	2.200	1.600	2.400	?
	VIIId (Oost. kanaal)	5.300	**6.000	5.400	**6.060	4.400	**5.150	nm	?
	VIIIf.g (Kelt. Zee)	660	660	210	560	250	480	390	?
Tong	IV (Noordzee)	14.600	15.900	17.900	17.000	17.300	18.600	11.900	?
	VIIa (Ierse Zee)	1.010	1.010	790	800	1.000	960	930	?
	VIIId (Oost. kanaal)	5.40	5.400	5.900	5.900	5.700	5.700	5.700	?
	VIIIf.g (Kelt. Zee)	1.240	1.240	1.000	1.050	840	1.000	890	?
	VIIIf.b (Ierse. Z., W-Ierl.)	0	3.800	2.000	3.600	4.100	4.100	4.200	?
Zee-duivel	VIIb-k en VIIa,b	16.400	***21.000	26.700	***26.700	34.000	***31.200	33.900	?
Langoust.	IV (Noordzee)	18.500	16.600	22.550	19.000	22.550	21.350	22.550	?

\* Tac voor kabeljauwbestand in VIIe-k beslaat een ruimer gebied (VIIb-k, VIII, IX, X, Cefac 34.1.1)

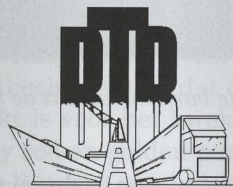
\*\* Tac voor VIIId en VIII gecombineerd; \*\*\* Tac voor VII en VIII gecombineerd; nm: geen Tac bekendgemaakt

gelijkmatig blijven doorgaan. Ook het scholbestand blijft binnen de veilige referentiewaarden waardoor geen reductie nodig is. Net als in de Noordzee is er geen verbetering voor kabeljauw vastgesteld. Het advies blijft een verbod, maar er zal net als vorig jaar wel een Tac komen

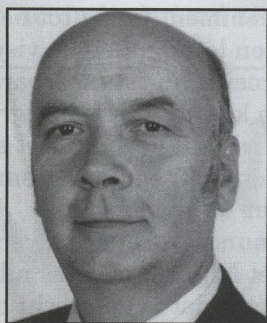
### Oostelijk Kanaal

Het advies voor tong in het Oostelijk Kanaal verschilt weinig met vorig jaar. De biomassa en de sterfte van dit bestand

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

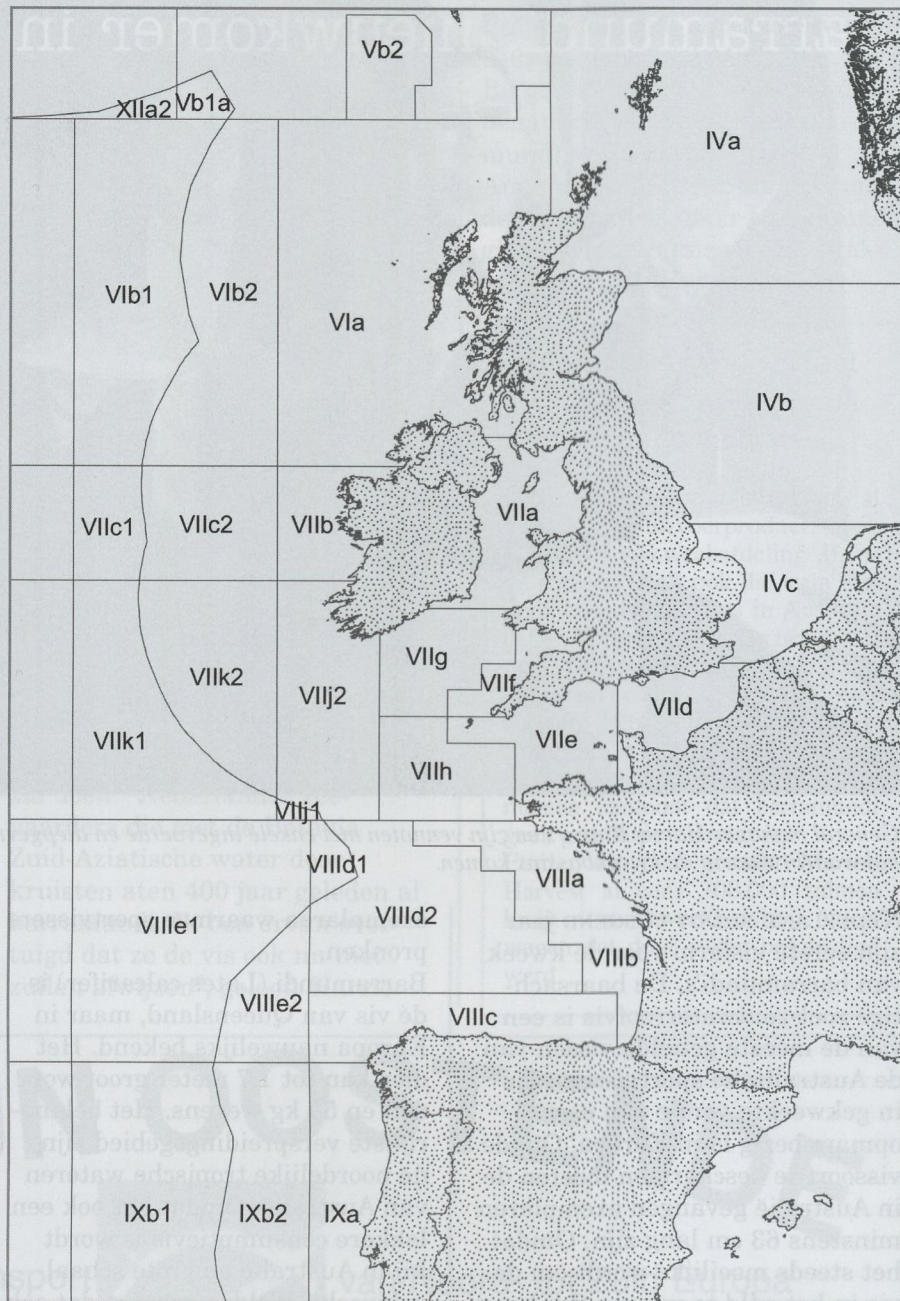


Zeemansbond A.B.V.V.



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: btbzee@pi.be



blijven op een aanvaardbaar niveau. De huidige toestand van schol in dit gebied is onzeker. Toch suggereert de beschikbare informatie dat de omvang van dit bestand vergelijkbaar is met vorige jaren en daarom adviseren de biologen om de visserij-inspanning niet te laten toenemen.

### Zuidwestelijke wateren

De biomassa in de Golf van Biskaje blijft laag maar vertoont tekenen van herstel. Om het bestand binnen de veilige referentiewaarden te brengen moeten de tongvangsten binnen de perken blijven. De toestand van de zee-duivel zit op een veilig reproductieniveau. Er wordt dan ook geadviseerd om de visserijdruk op bei-

de soorten niet op te drijven. Voor de platvisvangsten in de Keltische Zee wordt een lichte toename voorgesteld. Toch zien de biologen een vermindering van de visserijdruk op schol met de helft omdat sterke broedklassen uitblijven. Indien dit niet mogelijk blijkt, vragen ze de invoering van een herstelplan.

De Keltische Zee vertoonde een vijftal jaren geleden een heropleving van het tongbestand, gedragen door de sterke broedklasse 1998. Die betere jaarklasse geraakt echter uitgeput. Om te voorkomen dat het bestand op lange termijn onder het voorzorgsniveau daalt moet de bestaande visserijdruk met een kwart verminderen.

# Barramundi: nieuwkomer in de viskwekerij



General manager Harrie Rutgers en zijn vennoten met enkele ingevoerde en diepgevroren gekweekte barramundi's in de bedrijfs-hal waarin waarin de kweekbassins komen.

NEDERLAND KRIJGT VOLGEND jaar zijn eerste visfarm voor de kweek van barramundi's. De baarsachtige zoet-zoutwaterroofvis is een van de meeste geliefde vissen van de Australische sportvissers, die in gekweekte versie aan een opmars bezig is in Europa. Om de vissoort te beschermen moeten de in Australië gevangen exemplaren minstens 63 cm lang zijn. Omdat het steeds moeilijker wordt om de vis in het wild te vangen (hij komt ook in rivieren voor) werden kweekprogramma's opgezet. Dat gebeurt met succes in Australische kwekerijen die de vis echter niet te groot willen als de

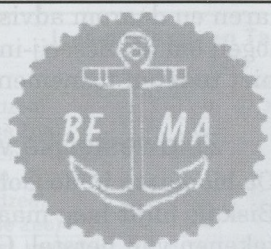
exemplaren waarmee sportvissers pronken.

Barramundi (*Lates calcarifer*) is dé vis van Queensland, maar in Europa nauwelijks bekend. Het dier kan tot 1,7 meter groot worden en 50 kg wegens. Het belangrijkste verspreidingsgebied zijn de noordelijke tropische wateren van Australië. Omdat het ook een lekkere consumptievis is wordt hij in Australië op grote schaal gekweekt. Weldra gebeurt dat ook in Nederland door de Barramundi Farming Company BV in het Groningse dorp Tolbert (nabij Drachten) waar momenteel een bedrijfsruimte wordt ingericht. In

januari moeten er in de installatie tienduizenden vingerlingen rondzwemmen. In zes tot negen maanden later zullen de visjes uitgegroeid zijn tot fileerbare visen. De klant bepaalt hoe groot hij zijn vis wil hebben. Het stevig wit vlees heeft een milde smaak en bevat weinig graten. Barramundi wordt soms vergeleken met Nijlbaars (*Lates niloticus*), maar dat is onterecht omdat de vleeskwaliteit en de smaak veel beter zijn. Dat is ook de mening van keukenchef Jan Gaastra van De Koriander in Drachten (1 Michelinster), een specialist in paling en snoekbaars. Hij heeft wellicht als eerste in Nederland enkele gastronomische recepten uitgewerkt met gerookte, gegrilde en gebakken barramundifilets.

De Barramundi Farming Company BV is een joint venture met een Australisch bedrijf uit Fremantle. De viskweek gebeurt in een modulair opgebouwde opstelling van grote bassins bij een temperatuur van 26 graden. De waterhuishouding werkt met een recirculatiesysteem, een technologie die wijdverspreid is in de aquacultuursector. Bedrijfsleider

**BEMA**  
doet het!

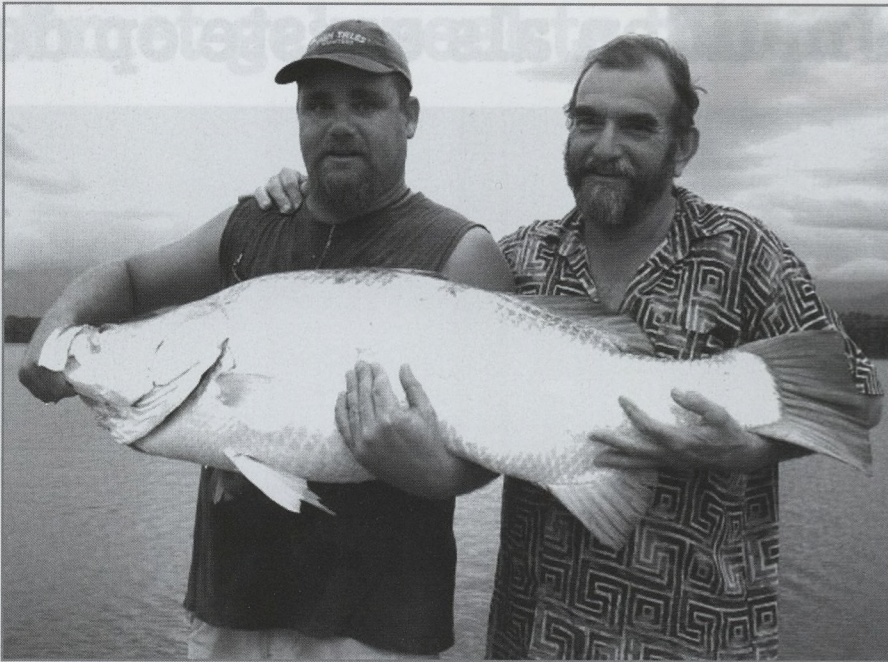


**Alle industriële en scheepsherstellingen-  
mekaniek en plaatwerk.**

**H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.**

**tel./fax: 059 / 33 22 15.**

**GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.**



Australische sportvissers met hun Barramundi

Harrie Rutgers koos voor een Australisch systeem dat ook geschikt is voor het kweken van murray cod en golden perch. Harrie Rutgers concludeerde uit marktonderzoek dat de barramundi het in Nederland zeer goed

zal doen. "Nederlandse zeevaarders die met de Batavia Zuid-Aziatische water doorkruisten aten 400 jaar geleden al barramundi. Ik ben ervan overtuigd dat ze de vis ook nu niet zullen afwijzen", gelooft Harrie

Rutgers die met zijn kweekvis de Europese toer opgaat. Bij gebrek aan een Nederlandse benaming zal de vis als barramundi op de markt komen. Andere benamingen die wij vonden zijn barra, silver barramundi, giant perch, Palmer perch, pink-eyed perch en Riesenbarsch.

### Marine Harvest verliest 35.000 barramundi's uit zeecontainer

Voor Australië is barramundi al langer een uitvoerproduct. Ook Nutreco's visweekafdeling *Marine Harvest* heeft ook die trein niet gemist en is eveneens in Australië actief. Vorige maand liep het echter mis met een zeetransport. Uit een container die losgeschoten was konden 35.000 barramundi's ontsnappen. De waarde van het verlies wordt geschat op 300.000 euro, wat meteen aantoonde dat barramundi geen goedkope vissoort is. Eerder dit jaar geraakt Marine Harvest al eens 300.000 zalmen kwijt uit een kweekbassin in Noorwegen dat door storm beschadigd werd.

# VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport  
Scheepstransport  
Spoortransport  
Luchtrtransport



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)

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

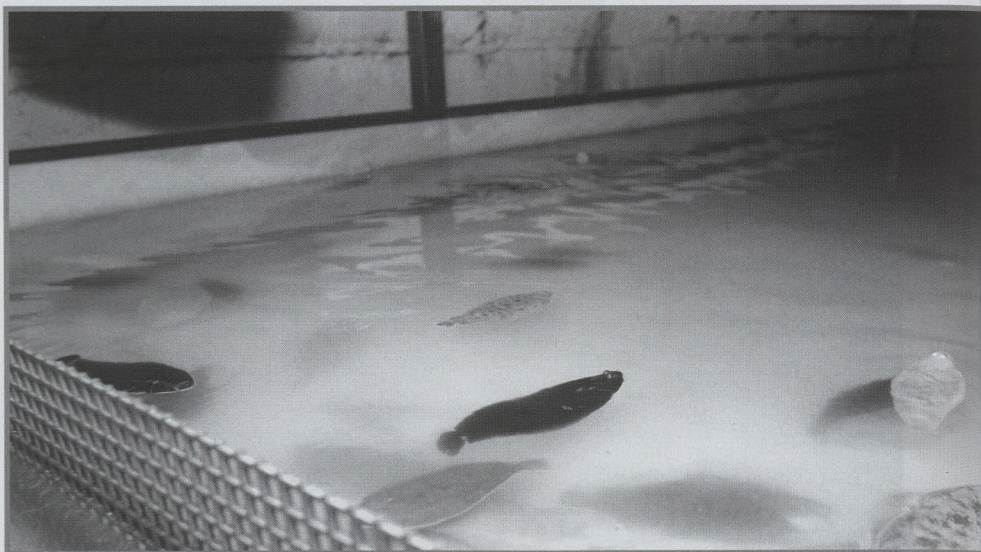
# Solea uit IJmuiden als eerste op de m

PALING, MEERVAL EN förel worden in Nederland al in grote hoeveelheden gekweekt. Ook het kweken van zeevis als tarbot en zeebaars is er al goed van de grond geraakt. Enkele viskwekers gingen zelfs aan de slag met larven van exoten zoals de Afrikaanse zoetwatervis tilapia en weldra ook met de Australische barramundi (zie artikel op voige pagina's). De viskwekers richten zich op de verkoop van verse vis die het hele jaar door leverbaar is.

VIKWEK IS BOOMING business. Volgens de FAO, de landbouworganisatie van de Verenigde Naties, is aquacultuur wereldwijd de snelst groeiende voedselproducerende sector. Kweekvis is in snel tempo bezig zijn wilde soortgenoten in te halen. Binnen dertig jaar is er meer kweekvis op de markt dan wilde vis.

Gedreven onderzoekers waren al overtuigd dat ook het kweken van tong (Dover sole) financieel interessant kan zijn. Tongkwekerij Solea uit IJmuiden is goed op weg om dat waar te maken. Het aquacultuurbedrijf huist sinds vorig jaar in een voormalige Duitse Schnellbootbunker in de haven van IJmuiden. Voor viskweek houden de metersdikke muren voordelen in. De temperatuur blijft constant en de lichtsimulatie van dag naar nacht is eenvoudig.

In de immense bunker (12.000 m<sup>2</sup>) worden kleine tongetjes opgekweekt tot volwassen exemplaren. Dat gebeurt in grote bassins. Solea heeft de afgelopen jaren veel vooruitgang geboekt. De experimentele fase is zo goed als voorbij. De verhuizing van de productie naar de



Een van de uitgestrekte bakken waarin tong opgroeit.

uitgestrekte bunker opende commerciële perspectieven voor Solea BV dat door ex-Rivo-visteel specialist Andries Kamstra werd opgericht. Het bedrijf steunt op een samenwerkingsverband van het Rivo (Nederlands Instituut voor Visserijonderzoek), Zeehaven IJmuiden, Biopartner Startup Ventures (een participatiemaatschappij van het ministerie van Economische Zaken) en United Fish Auctions waardoor ook de financiële kant werd opgelost.

Drie jaar geleden leverde de kweek enkele honderden kilo's kwaliteitstong op. De vis is via de visafslag en handelaars in omloop gebracht en in restaurants opgediend. Volgens Kamstra weet de consument het onderscheid tussen wilde en gekweekte tong moeilijk te maken. *"Bij een blinde steekproef wisten de proefpersonen nauwelijks het verschil te maken tussen beide soorten."*

Bioloog Andries Kamstra was vanaf het begin betrokken bij het tongproject in de kelders van het Rivo-instituut in IJmuiden en kwam hierdoor veel te weten over het gedrag van de solea solea. De omstandigheden werden stap voor stap kunstmatig nagebootst. Door de lampen boven de bassins langer of korter te laten branden worden de seizoenen nagebootst. Dit en veel andere trucs leidden ertoe dat onder gecontroleerde omstandigheden alle groeistadia van ei tot eetklare consumptievis kon doorlopen worden.

## Recirculatie

Voor Nederland stond het bezwaar dat het land te koud is voor het kweken van tarbot, tong en zeebaars en te warm voor

zalm en kabeljauw de oprichting van fishfarms niet in de weg. Intussen exploiteren al een tachtigtal firma's ruim honderd viskwekerijen. De meeste fishfarm houden het bij meerval (catfish) en eel (paling). In sommige gevallen ging het reconversie van landbouwbedrijven. De omschakeling tot viskwekerij werd met overheidssteun gestimuleerd. De jaarlijkse productie bedraagt nu

## In Nederland exploiteren een tachtigtal firma's al ruim honderd viskwekerijen.

4.500 ton en voor de volgende jaren wordt op een totale productie van 10.000 ton gerekend.

De bedrijven hebben het probleem van de watertemperatuur opgelost door de installatie van een recirculatiesysteem. Dat is een nagenoeg gesloten watercircuit dat de verwarmingskosten binnen de perken houdt. Hierdoor kunnen de ideale groeiomstandigheden het hele jaar door gehandhaafd blijven. Recirculatiesystemen vereisen ook een degelijke waterzuiveringsinstallatie. De uitwerpselen van de vissen moeten immers verwijderd worden. Het slecht functioneren van de installaties kan de vis een ongewenste bijmaak geven en de productie onverkooptbaar maken.

Solea heeft ervaren hoe moeilijk de aqua-technologie is. Veel problemen zijn overwonnen maar om echt commercieel te zijn moet de productie nog opgedreven worden. Daarom is een grote oppervlakte nodig omdat tong zich moeilijk laat kweken in hoge dichtheid. In de bunker is oppervlakte gecreëerd door zeven kweekbakken boven elkaar te plaatsen. Dat levert 2000 m<sup>2</sup> kweekoppervlakte op. Het zoutwater wordt opgepompt op een diepte van 150 meter waardoor het een constante tem-

Visteel specialist Andries Kamstra; pionier van de tongkweek



# markt met gekweekte tong



Het tongbroed wordt opgekweekt in grote gestapelde laden.

peratuur heeft en het energieverbruik voor opwarming steeds gelijk is.

Om het bedrijf *break even* te laten draaien is een tongproductie van 400.000 exemplaren of honderd ton per jaar nodig. Dat niveau is nog niet bereikt maar de eerste gekweekte tongen hebben intussen het bedrijf verlaten.

Andries Kamstra zie een mooie toekomst voor de kweektong. "De gekweekte tong vorm geen bedreiging voor de wilde tong. De productie is trouwens maar een aanvulling op de aanvoer van de tongvisserij waarin Nederland binnen Europa aan de top staat. De vraag naar tong is nog steeds

groter dan het aanbod er en daarom heeft gekweekte tong ook economisch potentieel."

De Nederlandse viskwekers, een jonge en dynamisch sector, zijn verenigd in een eigen vakorganisatie (NEVEVI). In oktober hebben ze een "Gedragscode voor de viskwekers" goedgekeurd waarin ze hun verantwoordelijkheid voor de toekomst vastleggen. "Een kweker die produceert volgens de gedragscode mag ervan uitgaan dat hij voldoet aan de maatschappelijk normen van deze tijd", zegt voorzitter Jan van Rijsingen.

## N.V. WILLEMS

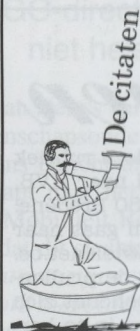
### Recuperatiebedrijf

#### Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

**Container nodig?  
Bel 059 / 51 44 66**



'Voor de echte anti-vakbondsretoriek moest je de afgelopen weken bij de pers zijn. En het ergste aan die mediahete is de hypocrisie. De teneur in alle editoriales is: "We zullen nu eenmaal allemaal langer moeten werken." Nu moet u eens op een redactie komen. Er werkt daar nauwelijks iemand boven de 55. Aan al die editoria-

listen en hoofdredacteuren: geloven jullie nu echt dat er binnenkort weer veel journalisten van zestig zullen rondlopen? Kan dat, met het soort kranten dat vandaag gemaakt wordt? Zouden jullie ze aanwerven? Mogen ze blijven, zelfs al schrijven ze wat stroever? Zullen jullie eigenlijk zelf nog hoofdredacteur zijn, op jullie zestigste?'

Tom Naegels  
in De Standaard van 22 oktober

'Ik ben niet tegen het optrekken van het motorvermogen tot 1.500 pk. Ik vrees echter dat de kustvisserij daar het slachtoffer van wordt'

Willy Versluys  
in De Zeewacht, 23 september

'Weet je wat het verschil is tussen oud en jong? Jong ben je als je zorgen maakt over de rest van de wereld. Oud ben je als je je alleen zorgen maakt over jezelf.'

Herman De Croo  
in De Morgen, 3 september

'We zijn absoluut niet gelukkig met dit initiatief, want wij moeten wel leven van de visserij. Maar ja, waarom zou Natuurpunt zich zorgen maken over de Vlaamse vissers? Binnen enkele jaren zijn er toch geen meer als de huidige malaise blijft aanhouden.'

Emiel Utterwulghé  
in Het Laatste Nieuws, 5 oktober

'Nieuwpoort moet de etalage van de visserij worden.'

André De Zaeyer  
in Het Nieuwsblad, 5 oktober

'Vande Lanotte is de probleemoplosser, die de SPA wil leiden zoals zijn kabinet, als de onbetwiste chef naar wie ook de bazen van de Spoorwegen en De Post zich moeten schikken.'

Luc Van Der Kelen,  
in Het Laatste Nieuws

'De Belgische mosselen zijn met geen vergrootglas van de Zeeuwse te onderscheiden.'

Ivan Victor in  
Het Laatste Nieuws, 26 oktober

'Ik denk niet dat het probleem is dat er hier bedrijven verkocht worden. Maar het is wel abnormaal dat er geen investeerders zijn in België.'

Bernard Thiers, gedelegeerd bestuurder  
Unilin uit Wielsbeke (opgekocht door Amerikanen voor 2,2 miljard euro)

# 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.

## Recreatieve visserij

Met deze brief wil ik een pleidooi houden voor de verwezenlijking van een nieuw type visserij, een nieuw vlootsegment dat we recreatieve visserij kunnen noemen. Dit vlootsegment zou bestaan uit kleine, wendbare boten, aangedreven met groene energieën. Deze boten zouden in de visserij ingezet worden, maar zich ook inschakelen in de toeristische visserij, windmolenparkonderhoud, toeristisch duiken, mosselcultuur...

Het creëren van dit nieuwe seg-

ment pakt een aantal problemen aan die in de vissersgemeenschap al vele jaren aangeklaagd worden. Zo zou er opnieuw een bedrijvingsheid kunnen ontstaan in de scheepsbouw aan de kust, zo zouden ook oudere vissers een interessant uitbolscenario aangeboden krijgen. In een daartoe voorbestemd gebied voor de kust kan dit vlootsegment een duurzame (niet voorraadverwoestende en niet bodembeschadigende) visserij ontwikkelen, d.w.z. dat we in een apart gebied uitsluitend nog op een selectieve manier gaan vissen met passieve en bodemvriendelijke netten. Bovendien ben ik ervan overtuigd dat deze visserij nieuw bloed in de sector zou trekken, want jonge mensen zouden in er wellicht vinden wat ze nu in de sector moeten missen: een volwaardig leven op zee en toch dicht bij huis.

Nu het almaar duidelijker wordt dat 300-pk-vaartuigen niet rendabel zijn, dat de meeste eurokotters dat evenmin zijn, dat de diesel almaar duurder zal worden, nu het

bewustzijn groeit dat het wel degelijk goed zou zijn dat er een kleine kustvisserij blijft bestaan is het wellicht haalbaar om dit idee te beginnen aankaarten. Uiteraard zijn daarbij nog veel moeilijkheden te overwinnen. Zo moet de sector bereid zijn een aantal vrijgekomen licenties in dit segment te investeren. Aangezien het de hoofdrolspelers in de sector in deze kwestie aan visie ontbreekt en ons aan geld vragen wij de lezers of er iemand is die ons kan helpen dit project verder uit te werken. Mailen kan naar

[marnix.verleene@pandora.be](mailto:marnix.verleene@pandora.be)

Marnix Verleene, Bredene

## O 288 Lans

Ik ben op zoek naar een foto van de O 288 Lans, jaren geleden op de rotsen gevaren in het noorden van Schotland. Bent u in de mogelijkheid om mij te helpen van een foto van dat schip op de rotsen? Kan iemand desgevallend die foto naar me mailen? Mijn e-mail-adres: [johnny.morphy@telenet.be](mailto:johnny.morphy@telenet.be)

Johny Morphy

## Scheepsdiesel



# RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

**ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN**

**PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN  
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)**

**KRAANVERHUUR**

**MAGAZIJN MET RUIM ASSORTIMENT WISSELSTUKKEN**

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel.: 059/32 28 75 - - Fax 059/ 32 56 59 - MOBIL: 0477 / 362 562.

## Tong- en scholquota geraken moeilijk opgevist

Begin november was het scholquotum (5.784 ton) slechts voor 68 procent opgevist en voor tong (5.055 ton) stond de teller op 69 procent; Op hetzelfde tijdstip vorig jaar zag de toestand er heel anders uit. Toen was reeds 85 procenten van schol en 78 procent van de tong opgevist.

Van het grootste scholbestand (Noordzee) in nog maar 65 procent opgevist en van de tong slechts 61 procent. Ook in het Oostelijk Kanaal zijn de tongvangsten laag (57 %)

Ook in Nederland heeft de vloot moeite om de voornaamste platvisquota (enkel in de Noordzee) op te vissen. Het scholquotum is sterk onderbenut. Voor de laatste twee maanden is nog dertig procent (7.000 ton) beschikbaar. Vooral bij de zuidelijke vissers vielen de tongvangsten tegen. De Urkers hebben al 83 procent van de hun toegewezen schol aangevoerd en zullen hun contingent volledig kunnen opvissen.

Begin november was 8.800 ton tong aangeland (65 %) en bleef er nog 5.000 ton te vangen. De sector vreest dat die hoeveelheid niet meer wordt gehaald. Een eenduidige ver-

klaring voor de tegenvallende tongaanvoer is er niet. Een mogelijke verklaring is dat verafgelegen visgronden door de hoge olieprijsen minder bevestig worden. Andere vakmensen menen dat klimatologische omstandigheden de tong onder de kust hield en dat is een zone waar de grote kotters niet mogen vissen.

### Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Verandering van eigenaar: **O.187 GRIETJE-HENDRIKA** (voorheen O.187 St.-Antonius), eig.: BVBA Rederij De Ridder, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Ver-gingning: 12 september 2005  
Geschrapt: **O.396 SABRINA**, eig.: Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende. Geschrapt: 28 september 2005

Geschrapt en verandering eigenaar: **ANNIE B**, eig.: BVBA De Rousant, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Geschrapt: 27 juni 2005  
Scheldevloot: **BOU.12 Maria Magdalena** toevoegen (verdere gegevens niet medegedeeld)

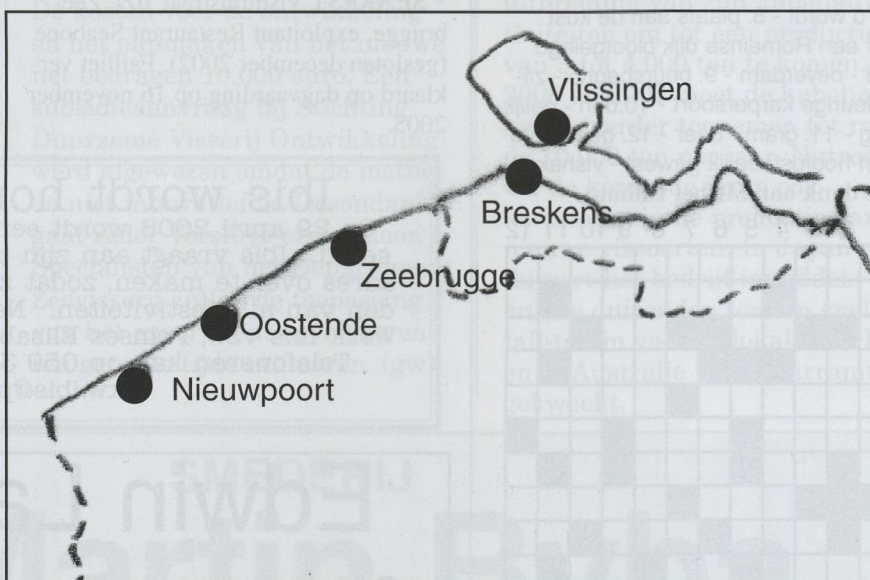
## MIGO-directeur Jan Denys niet helemaal weg

Directeur Jan Denys van het Maritiem Instituut van het Gemeenschapsonderwijs in Oostende (MIGO) bevestigt ons bericht dat hij op 1 januari volgend jaar overstapt naar het kabinet van Federaal minister van Mobiliteit Renaat Landuyt, maar voegt er aan toe dat dit slechts tijdelijk is. "De berichten die daaromtrent zijn verspreid zijn dan ook onvolledig. Ik word toegevoegd aan de maritieme cel van het departement mobiliteit dat nog steeds instaat voor de uitreiking van de brevetten in de visserij. Het is de bedoeling hiermee iets in de wacht te slepen ten voordele van het visserijonderwijs. Ondertussen blijf ik vastbenoemd directeur en blijf de zaken op de voet volgen door ondermeer de vergaderingen van het directieteam bij te wonen. Het is dus onjuist dat ik na 22 jaar uit het onderwijs stap. Mijn opdracht op het kabinet is van tijdelijke aard. Voor de periode dat ik mij niet voltijds kan inzetten zal een plaatsvervanger aangesteld worden die de dagelijkse leiding in handen neemt. Binnen het vroegere PMI heb ik keihard gewerkt voor het behoud van het visserijonderwijs. Uiteindelijk is beslist om dat in Oostende te behouden, niettegenstaande sommigen het liever in Zeebrugge of Knokke-Heist hadden gezien. Nu dat zo is beslist moeten we er alles aan doen om het maritiem onderwijs met zijn 115 leerlingen in Oostende te verankeren", zegt de gewezen PMI-directeur.

# 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

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

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

# maritiem kruiswoord RAADSEL

Gebaseerd op de inhoud van het vorige HVB-nummer

**Horizontaal:** 1. verdwenen laatmiddeleeuws vissersdorp aan de kust - 2. wanneer - mededinger - 3. nam voedsel tot zich - Vlaams (afk.) - hij - 4. kortharig knaagdier - Oost-Vlaamse gemeente - 5. schiereiland in Azië - graangewas - 6. deel van een vogel - bruinrood hondachtig roofdier - slee - 7. omgekeerde meestok - gezonken sportvissersbootje - 8. naaldboom - omhoog gaan - 9. snelle loop - duinvallei - rijksgrens (afk.) - 10. Engelse rivier - muzieknoot - familielid - 11. bloemaand - alles in orde - deciliter (afk.) - 12. weidedier - sluis die in februari te Zeebrugge heropend wordt.

**Vertikaal:** 1. feestzaal in Raversijde - getroffen - 2. reeds - vlaktemaat - 3. lectori salutem (afk.) - 4. gemeente waarin de plot van het jongste boek van Vandekerckhove zich afspreelt (De Poldergeesten van ...) - 5. artikel (afk.) - voegwoord - Romeinse cijfer vier - 6. Romeinse cijfer zes - deelbaar door twee - 7. en volgende (afk.) - Oud verbond (afk.) - voorwerp waarin iets be waard wordt - 8. plaats aan de kust waar een Romeinse dijk blootgelegd werd - oeverdam - 9. beursbegrip - zilverkleurige karpersoort - 10. dun - gelijkmatig - 11. gram - daar - 12. gemeente in het hoofdstedelijk gewest - vishaken. (Met dank aan Michel Billiau)



Oplossing  
kruiswoord-  
raadsel  
vorige  
maand



## Maritieme kunsttentoonstelling



De Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium Oostende bracht opnieuw maritiem geïnspireerd werk van Oostendse amateurkunstenaars bijeen op een groepsexpo. Door de onbeschikbaarheid van het Feestpaleis en het Bestuursgebouw van de vismijn werd uitgeweken naar het wijkcentrum Ter Yde aan de Duinenstraat in Raversijde. Op de tentoonstelling was werk te zien van John Blommaerts, Niki Claeys, Yelidya, Roger Corveleyn, Eddy Eneman, Roger Fockeday, Daniël Serie, Hugo Spaan, Stefano, Willy Pierre, Patrick Pottier, Ivo Provoost en Danny Vanbillemont.

### Faillissementen

\* REDERIJ TORNADO BVBA,  
Goudsbloemenlaan 27, Knokke-Heist,  
rederij ter zeevisserij (zonder vaartuig).  
Failliet verklaard op bekenenis op 2  
november 2005.  
\* SEAREST Vismijnstraat 109, Zee-  
brugge, exploitant Restaurant Seabone  
(gesloten december 2002). Failliet ver-  
klaard op dagvaarding op 16 november  
2005.

### Activiteitenkalender

voor vissers  
DECEMBER

1 "Zeeuwse maritieme affi-  
ches", MuZEEum Vlissingen (tot  
5 feb. 2006).

19-21 Visserijraad in Brussel.

(Organisatoren van activiteiten die met de zee in  
het algemeen en met de visserij in het bijzonder  
te maken hebben, kunnen hun programma's gra-  
tis in de HVB-kalender geplaatst krijgen.)

## Ibis wordt honderd in 2006

Op 29 april 2006 wordt een oud-leerlingendag georgani-  
seerd. Ibis vraagt aan zijn oud-leerlingen om hun huidige  
adres over te maken, zodat ze op de hoogte gehouden wor-  
den van alle festiviteiten. Neem contact op met koninklijk  
Werk Ibis vzw, Prinses Elisabethlaan 11b te 8450 Bredene.  
Telefoneren kan op 059 32 24 84. Mailen kan naar  
kw.ibis@pandora.be

## Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken  
Verhuur van hoge drukspuit

300, 500 en 700 bar.

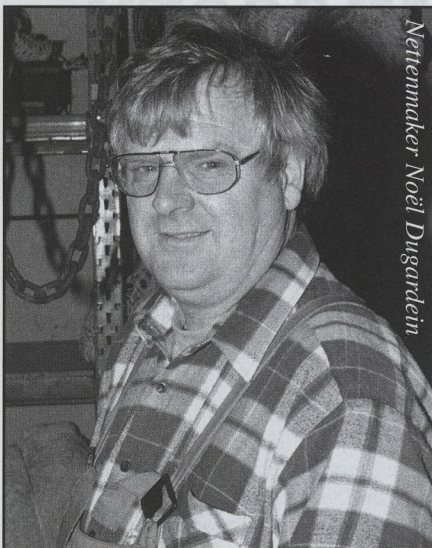
Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11

## Z.70 trekt op met selectieve garnaalkor



Nettenmaker Noël Dugardein

DEZE MAAND SLAAT de eurokotter Z.70 Marleen (23,77 m., 221 kW) van de Rederij Ishtar een experimentele garnaalkor aan. De boomkorstokken worden vervangen door kleine scheerborden die een net openhouden dat niet meer over de bodem sleept met rubberen bollen (garnaalklossen), maar rubberen blokjes (square rock hoppers) gebruikt die door de grondpees bijeen gehouden worden. Uiteraard is het bij het experiment meer dan ooit te doen om brandstof te besparen. Vorig jaar nam het vaartuig al deel aan een proefproject met kortlijnen voor platvisvisserij en aan een experiment met een jiggingsysteem voor rondvis.

Reder Willy Versluys beweert niet dat het om een nieuwe uitvinding gaat. Scandinavische vissers gebruiken de methode al langer, maar door onze garnaalvaarders is er nooit beroep op gedaan. De Firma Allewerelt NV uit

Nieuwpoort en nettenmaker Noël Dugardein bedachten de nodige technische aanpassingen om het systeem op de Z.70 over te brengen. Daarmee is gewezen schipper Dugardein (53), momenteel de ervaren nettenmaker van de Vlaamse Visserijcoöperatie, niet aan zijn proefstuk toe. Vijf jaar geleden zorgde hij al voor drielingnetten op de Z.70 waarmee goede resultaten werden behaald en die ook een brandstofbesparing opleverden, maar een doorbraak kwam er toen niet. Ook de nieuwe garnaalkor moet een brandstofbesparing opleveren.

Door het bannen van het boomkornet is al minder trekkracht nodig. Het verhogen van de maaswijdte van 11 naar 13 millimeter zorgt niet alleen voor een betere waterdoorstroming, maar ook voor een selectievere vangst. Heel wat ongewenste bijvangsten zullen niet meer in het net achterblijven, waardoor de last op zich al minder zwaar zal zijn. Uit ecologisch oogpunt is de methode ook milieuvriendelijker omdat de schade aan de zeebodem beperkt is.

De kosten voor de ontwikkeling en het aanmaken van het nieuwe net bedragen 10.000 euro. Een subsidieaanvraag bij Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling werd afgewezen omdat de methode niet innovatief is. Desondanks gaat reder Versluys ermee door. Specialisten van het Departement Zeevisserij zullen de toepassing van het experiment opvolgen en ten gepaste tijde evalueren. (gw)

## Gewonde visser op Z.568

Maandagavond 21 november riep de Z.568 Venus de hulp in van de KNRM van Hoek van Holland in om een gewonde visser van boord te halen. Een Belgisch bemanningslid zat met zijn arm gekneld tussen een winch en er waarschijnlijk enkele breuken aan overhield. Met de reddingsboot en in gezelschap van de schipper werd de gewonde aan land gebracht en voor verdere behandeling naar een ziekenwagen naar een hospitaal gevoerd.

## ATS-veilsysteem in 18 Frans visveilingen

Het veilsysteem van Aucxis Trading Solutions, dat ook in Oostende en Nieuwpoort wordt gebruikt, is ook in Frankrijk al goed ingeburgerd. Achttien visafslagen maken er bij onze bureaus gebruik van. Hun omzet vertegenwoordigt 450 miljoen euro en 67 procent van het totale visvolume dat in Frankrijk wordt aangeland.

## Nutreco investeert in kabeljauw

Voedingsconcern Nutreco investeerde in de periode 2004 en 2005 30 al 40 miljoen euro in de uitbreiding van zijn kabeljauwactiviteiten om tot een productie van 3 tot 4.000 ton te komen. In 2006 en 2007 moet de kabeljauwkweek verder toenemen tot rond de 10.000 ton per jaar. Nutreco wil de komende jaren ook investeren in de productie van nieuwe vissoorten. In Japan produceert het bedrijf inmiddels enkele duizenden tonnen gyellowtail-tonijn voor de lokale markt en in Australië wordt barramundi gekweekt.

## SMEDERIJ

# St. Martin Bvba

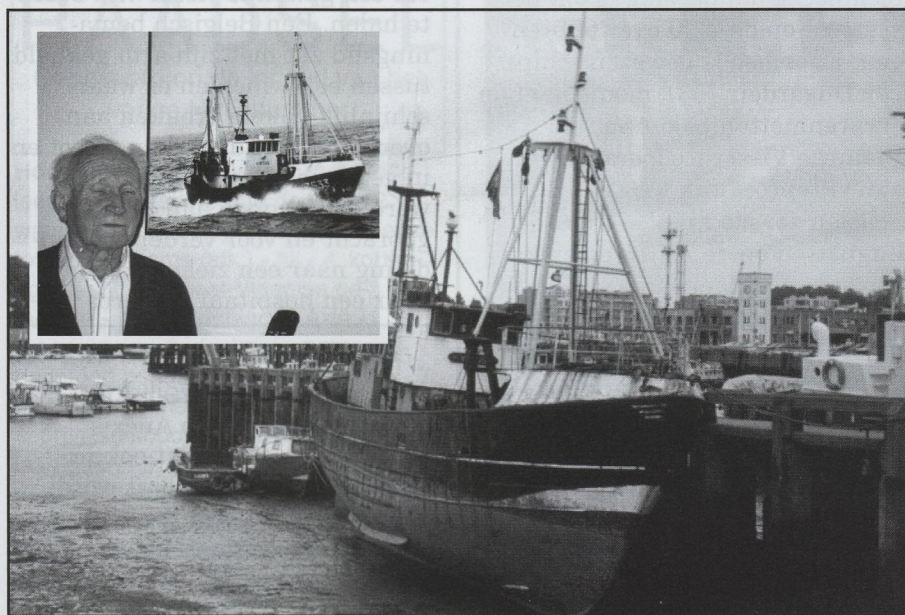
*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

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

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

# Een hart voor de visserij



In Zeebrugge krijgt het vissersvaartuig *Virtus* een eindbestemming als blikvanger voor het project van de 'Oude Vismijnsite'. HVB maakte van de gelegenheid gebruik om de eerste eigenaar van het schip aan het woord te laten. Op de inzetfoto zien we oud-reder Jozef Rappé naast een foto van de *Virtus* in volle actie.

PATRIC MEURENS, PROJECTMANAGER van de Oude Vismijnsite Zeebrugge, wil de gewezen vissershaven weer tot leven brengen. Blikvanger wordt de aangekochte Z.533 *Virtus* die er na een koopbaan met de nodige omzwervingen een laatste rustplaats krijgt.

Wanneer Jozef Rappé, de oorspronkelijke eigenaar van de Z 533, naar zijn ouwe vaartuig komt kijken, is het voor ons een uitgelezen kans om zijn loopbaan in en rond de Zeebrugse zeevisserij voor het nageslacht vast te leggen.

HET LEVENVERHAAL VAN Jozef Rappé start bij vader Arthur die in Westkapelle geboren werd in het gezin Rappé-Lievens. Wanneer Arthur, vader van Jozef, komt te overlijden, hertrouwt moeder met Louis (Kongel) Vandierendonck en komt de familie in Heist wonen.

De zonen van het kroostrijke gezin voelen de roep van het water en bouwen vervolgens in de sector hun verdere leven uit. Ook Jozef volgt de schippers-cursus.

## Oorlog

De toekomstplannen worden evenwel verstoord door WO II. Familie en vrienden, in totaal 19 mensen, vluchten aan boord van de H.69. De stroom vluchtelingen is enorm, en iedereen vreest de onzekere toekomst. De neervallende

bommen en de beschietingen van Duitse troepen maken er de tocht niet aangenamer op. De familie Rappé kan in Dieppe overnachten en krijgt er een schuilplaats in een grot. Daar krijgt men ook weer contact met Oscar, oudste broer van Jozef, die schipper was op de H.57 "Madeleine-Raymond" van Jacob Vandierendonck.

'Wat ik niet kan vergeten is mijn verjaardag op 20 mei. Er was geen vieren bij want we wisten dat de H.69 samen met de H.57 richting Engeland moest vertrekken. Ook die tocht loopt niet gesmeerd. Op zee moesten we brandstof overpompen van de H.69 naar de H.57. In Newhaven (Engeland) kregen we geen toegang tot de haven. Alle Belgische vaartuigen moesten naar Poole, een haven in de nabijheid van Bournemouth. De mannen bleven aan boord, vrouwen en kinderen werden met de trein naar Londen gebracht, waar ze eerst in een tentenkamp ondergebracht werden, om dan na enige dagen onderdak te krijgen in Beckenham en Bromley.'

Zodra de overheid wat overzicht krijgt in de vluchtelingensituatie komt er voor de familie Rappé een woning vrij. Voor Jozef is er de mogelijkheid om naar een katholieke school te gaan, waar 10 leerlingen les volgen. Op het einde van oktober 1940 kan de familie verhuizen naar Brixham. Broer Oscar heeft er gezorgd voor een woonst met een absoluut minimum aan comfort. De familie verneemt er dat de broers Albert, Con-

stant, Gerard en Frans (Krillis) Vantorre nog aan boord van H.69 zijn. Zij moeten naar Dartmouth om na enige weken de toestemming te krijgen om in Brixham te vissen. Vier dagen later moet de bemanning alweer van boord. Het vaartuig wordt ingezet in een keten van onderling verbonden vaartuigen als obstakel tegen vijandige vaartuigen. Einde oktober 1940 krijgt de familie bericht dat de H.69 vrijgegeven werd en mag opgehaald worden in Dartmouth. 'Het is voor mijn broers', aldus Jozef 'een enorme ontgoocheling als ze het geplunderde vaartuig tegen de kaai zien liggen en de pijn wordt nog groter als de Royal Navy zelfs toegang tot het vaartuig verbiedt. Zij zelf zouden de H.69 wel naar Brixham brengen. Bij heel slecht weer neemt een mijnneveger de H.69 op sleeptouw, zonder roerganger aan boord, met als gevolg dat de sleeptros breekt en het vaartuig op de rotsen van Berry Head een triest einde kent. Mijn broers,' aldus nog steeds Jozef, 'hebben dan vaart gevonden op andere vaartuigen. Gerard nam als "gedwongen vrijwilliger" dienst op de "Godetia" een korvet van de Belgische afdeling van de Royal Navy, met de bedoeling de familie aan de broodnodige rantsoenbonnen te helpen.'

De jonge Jozef krijgt heel veel moeilijke situaties in zijn jong leven te verwerken. Zo gaat hij eerst nog naar een Engelse school in Brixham, school die later een Belgisch tintje krijgt met Directeur Declerck, zuster Adrienne en mevrouw Arras uit Lier als lerares (zie ook foto op pagina 2 van HVB). In het schooltje heeft men genoeg leerlingen om vier graden te vormen. Jozef: 'Op 1 december 1941 komen mijn broer Eugene en ik in het College van Buxton terecht, via de tussenkomst van Van Puyvelde en Arras. Die school verlaten we in 1945.' De familie is intussen verhuisd naar Newlyne, waar een comfortabeler woning ter beschikking was gekomen. Jozef: 'Ach, oorlog! En er was niet alleen de oorlog die kommer en kwel brengt. Als moeder in maart 1944 overlijdt is er veel verdriet in het gezin. In al de oorlogsellende waren we daar beter van gespaard gebleven.'

## Terug thuis

Op 5 augustus 1945 is de familie terug in Heist. Vader Arthur heeft voor het verlies van zijn vaartuig een oorlogsvergoeding gekregen. Het huis in de Polderstraat is vrijwel ongeschonden en op zolder liggen nog steeds de netten en het garen.

Jozef mag eventueel zijn middelbare studies in het college te Oostende vol-



Met de H 69 (rechts) vlucht de familie Rappé voor het oorlogsgeweld naar Engeland. Op de foto zien we ook nog de Z 32 van Eugene Verpoorter en de Z 34 van Pol (Mussche) Vantorre.

toeien, maar de leerachterstand stelt hem voor de keuze om zijn jaar over te doen of te stoppen. 'Moeilijke beslissing want ik was steeds de eerste van de

klas, maar er was ook de zee die riep. Ik koos voor de zee.'

Op 1 december 1945 mag hij aanmonsteren op de Z.72, later de Z.467



"Angèle-Lisette" van Van Wijnsberghe. Aan boord krijgt de nieuwe scheepsjongen goede begeleiding van zijn broers Albert (schipper) en Henri en verder Jozef Welvaert, Francois Snauwaert. In de Vrije Visserijschool haalt hij het brevet van motorist.

In 1947 koopt zijn vader de Z.240 (voordien 0.240) "Marie-Antoinette" (zie foto onderaan dit blad). Schipper is weer Albert met als bemanning zijn broers Constant, Henri en verder ook nog Albert Verbeke.

Zelf geniet Jozef van het vissersleven. In 1952 behaalt hij het schippersbrevet. Na een heelkundige ingreep en herstelperiode vinden we Jozef in 1953 op de Z.240. 'De eerste keer dat ik me weer op de visgronden bevond kwam een zware storm onze plannen veranderen en moesten we naar Zeebrugge terugkeren waar we konden zien welke schade de storm veroorzaakt had aan strand, dijk en aan de woonkern van Heist. De Z.527 "Leopold-Nera" is toen op de visgronden van de Witte Bank vergaan, met aan boord mijn broer Henri.'

Jozef wordt op de Z.240 motorist en Constant is er de schipper van. 20 mei 1955 is het feestdag voor Jozef want hij huwt met Juliette Debuck, zij krijgen vier kinderen die wel belangstelling hebben voor de visserij maar er geen loopbaan in zien. 'Maar', zegt Jozef, 'het werd een mooie familie'. Jozef ziet zijn liefde voor de Z.240 beloont. Hij wordt er de schipper van. Later koopt Constant het vaartuig en volgt er de periode dat in het monsterboekje van Jozef heel wat namen en nummers van vissersvaartuigen opgetekend staan.

#### Reder

In 1962 sticht hij samen met z'n zusters Georgette en Paula een rederij die de Z.514 "Zeemeermin" (Deutzmotor 150 pk) aankoopt. Schipper is uiteraard Jozef en de bemanning wordt aangevuld

Foto links: In 1947 koopt zijn vader de Z.240 (voordien 0.240) "Marie-Antoinette" (op de foto in het midden). Schipper is Albert met als bemanning zijn broers Constant, Henri en verder ook nog Albert Verbeke.

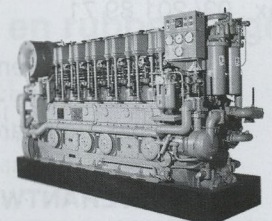
**Alle dieselmotoren:**  
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling  
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,  
waterpompen en compressoren e.a.  
Opgieten van motoren met Chockfast  
**DROOGDOK**  
Schroeven en schroefassen  
Las- en leidingwerk

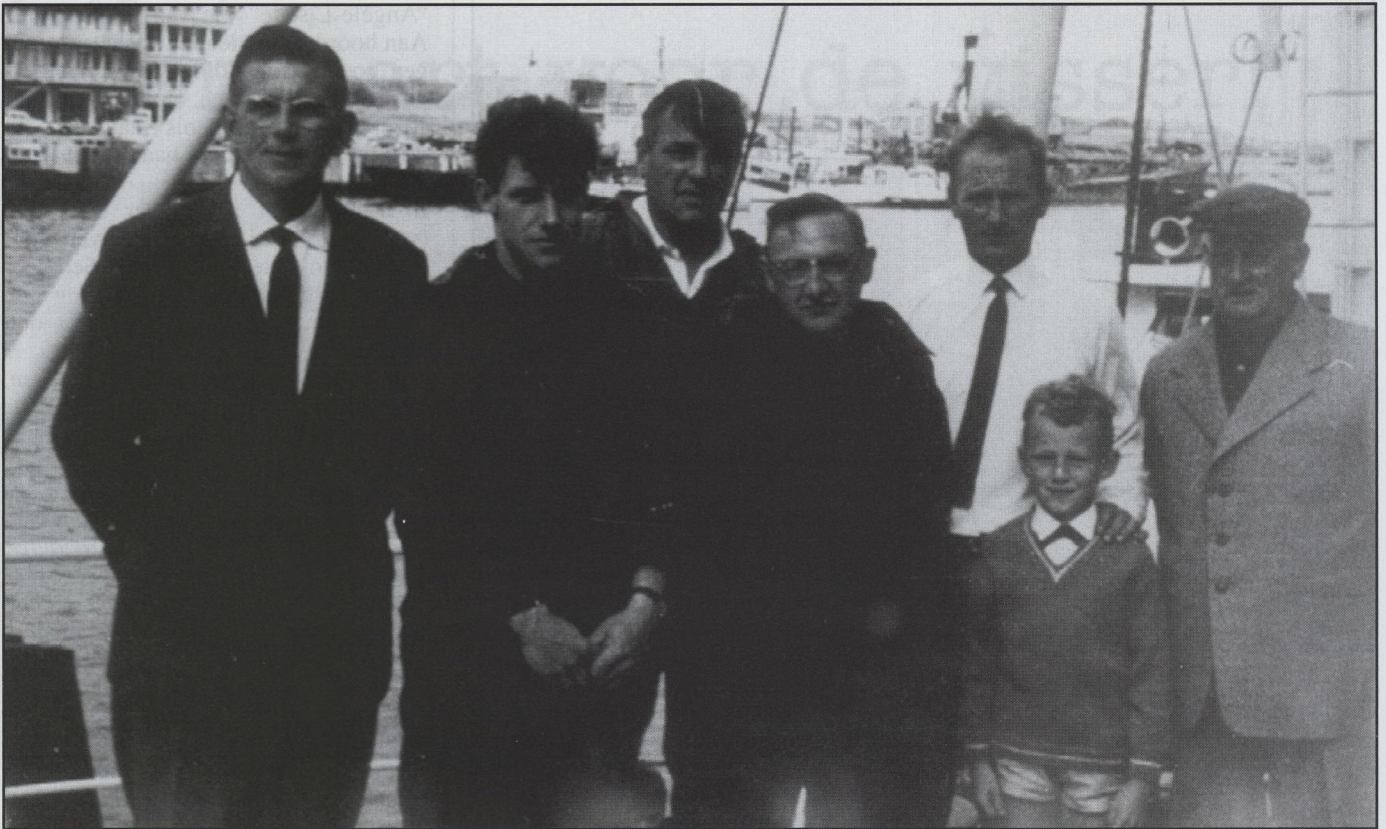
Bureel - werkplaatsen:  
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 03 67

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

## Scheepsdiesel Service

**SDS** n.v.





Doop van de Z 533 Virtus in 1965. Op de foto van links naar rechts: scheepsbouwer Roger Degraeve; Jozef (Klakke) Vantorre, Pol Paye, Ferdinand De Voogt, Jozef en Guido Rappé, Leon De Graeve.

met Arthur (Prume) Verbeke, Leon (Dullen) Desmidt en Gerard De Groot. Jozef: 'Het zijn mooie tijden, de visserij leeft. Maar het avontuur loert altijd om de hoek. Op 30 november 1964 varen we naar de visgronden in de omgeving van Sole Pit. Op 1 december 1964 beginnen we aan de Leman Bank met de visserij, maar een dag later is er een N.W.-storm met windkracht 9 en voor alle veiligheid leggen we het vaartuig bij. De storm neemt nog in kracht toe en ik besluit in Grimsby te schuilen. Op 5 december verbetert het weer en we varen terug naar de visgronden. Hoe het juist gebeurd is blijft voor mij nog steeds de vraag, maar we krijgen een aanvaring met een Engelse trawler die op sleeptouw ligt. Ik zie dat er een groot

gat aan stuurboordzijde gelagen is, waardoor het water naar binnen stroomt. Ik laat de bemanning de reddingsvesten omgorden en het opblaasbaar vlot buitenzetten. Alles ging zo snel', zegt Jozef: 'De bemanning wordt dan later uit het vlot opgepikt en in Grimsby aan de wal gezet.' Bij Jozef heeft deze ervaring diepe indruk gemaakt zodat hij achteraf heel wat tijd nodig had om weer goed te functioneren. Maar kijk, dan roep van de zee is te sterk en Jozef laat scheepsbouwer Roger De Graeve in 1965 een nieuw vissersvaartuig bouwen: de Z.533 "Virtus" ofte "Deugd & Moed", een schip met ABC-motor van 185pk (136,16kW). naast schipper Jozef Rappé treffen we er Jozef (Klakke)

Vantorre, Pol Paye en Fernand De Voogt op aan. Van de Virtus niets dan goeds. In 1980 stopt Jozef het werk op zee en zijn broer Gerard wordt nu de schipper. In 1983 wordt het vaartuig verkocht en Jozef koopt de Z.41 "Pieter Jan". Weer wordt Gerard de schipper. Aan boord vinden we ook nog Pierre Debrauwer en Walter De Groot die later schipper wordt en in 1993 het vaartuig koopt. Jozef heeft dan een periode in "Hand in Hand" gewerkt. Nu geniet hij van zijn fietstochten, van een sporadisch bezoek aan Zeebrugge en vooral van de aandacht voor de renovatie van de "Virtus" die voor Jozef altijd meer zal zijn dan een blikvanger.

Interview Juul De Vocht

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

## ONDERZOEKSRaad

## Uitspraken

Tijdens de zitting van 16 november rondde de Onderzoeksraad van de Zeevaart vijf zaken af. Schipper Regis Decordier (Z 200 Wagram) werd vijf dagen geschorst om 18 mijl tegen de algemene stroom ingevaren te zijn.

Zeven dagen schorsing waren het deel dat stuurman André Neyts (O 333) toegemeten kreeg voor zijn aandeel in de aanvaring met het Duitse zeiljacht Mysti. Hem wordt een gebrek aan uitkijk verweten.

De Nederlandse visser Cornelius Post (Z 571) werd voor vijf dagen verboden in gelijk welke hoedanigheid aan boord van Belgische schepen te varen omdat hij het verkeersscheidingsstelsel weigerde te kruisen onder een rechte hoek. Een vermaning was er voor schipper Tony Van Rompaey. Hij had zich niet aan de Britse kustwacht gemeld toen hij zich op positie 51°13'05" en 001°46'05" bevond, terwijl dat wel degelijk verplicht is. Dezelfde schipper kreeg overigens nog een vermaning van de Onderzoeksraad omdat hij op een andere datum nog eens dezelfde overtreding beging. De Onderzoeksraad wijst er in haar vonnis evenwel op dat de Belgische schippers van deze verplichtingen wel op de hoogte gebracht werden, maar op 'een gebrekkige manier'. (rc)

## Koninklijk bezoek bij Ibis

Het K.W. Ibis mag zich op woensdag 3 mei volgend jaar aan koninklijk bezoek verwachten. De instelling viert volgend jaar haar 100-jarig bestaan. Dat gebeurt met een feestelijk programma waarbij van meetaf rekening werd gehouden met belangstelling van het koninklijk hof.

Het voorlopige programma omvat een middag voor oudleerlingen en personeelsleden (29 april), een tentoonstelling, een academische zitting in het Staf Versluyscentrum (26 mei), opendeurdagen (27-28 mei) en een concert in het Kursaal door de Muziekkapel van de Marine (8 juni).

## Spaanse vissers krijgen brandstofcompensaties

Na de havenblokkades in de belangrijkste Spaanse vissershavens aan de Middellandse Zee is er een moeizaam akkoord tot stand gekomen tussen de Spaanse socialistische regering en de visserijsector. De regering wil een compensatie van 9,5 eurocent per liter uitbetalen als compensatie voor de dure brandstof. De vissers hadden 0,30 euro geëist. De komende maanden wordt nog verder onderhandeld over aanvullende maatregelen. De vissers vragen de oprichting van een garantiefonds waarmee ze gasolie aan 30 eurocent per liter kunnen kopen. Ze vragen ook vrijstelling van sociale lasten voor de periode van één jaar als compensatie voor de hogere exploitatiekosten.

## 33 saneringsaanvragen

Bij het afsluiten van de inschrijvingstermijn op 5 november voor de uitstapregeling uit de Nederlandse kottervloot werden uiteindelijk 33 aanvragen ingediende. Nog niet alle aanvragen werden door het ministerie LNV goedgekeurd. Voor de sanering wordt 38 miljoen euro voorzien.

Bij de aankondiging van de operatie was er grote belangstelling van de eigenaars. Er werden meer dan 90 vooraanvragen ingediend, maar uiteindelijk hebben tweederden van de rederijen uiteindelijk geen officiële aanvraag ingediend.

De Nederlandse kottervloot telt momenteel nog 373 vaartuigen, exclusief de mossel- en kokkelvaartuigen en de pelagische hektrawlers.

## Schipper N.57 en Z.525 beboet in Boulogne

De schippers van de Nederlandse vlagkotters N.57 Spes Nova en Z.525 Sylvia-Mary werden door de rechter in Boulogne met 5.000 en 10.000 euro voor het vissen met te nauwe mazen. De feiten dateren van oktober vorig jaar. Beide vaartuigen kregen toen Franse controleurs aan boord die de maaswijdtemeter niet verder dan 78 mm kregen, terwijl de maaswijdte 84 mm bedroeg. De Z.525 werd een week eerder al gecontroleerd en alles werd toen in orde bevonden. Ook de N.57 was de voorbije aan een Britse controle onderworpen en toen werden evenmin overtredingen vastgesteld. De schipper legde de hele controle op video vast en beweerde voor de rechter dat op de beelden duidelijk te zien is dat geen enkele kracht werd uitgeoefend op de schiel, maar die beelden werden niet als bewijsmateriaal aanvaard. Schipper Fokke Kramer en zijn neef Jan Kramer werden veroordeeld tot het betalen van een boete, het verlies van hun vistuig, besomming en betaling van de gerechtskosten.

Beide schippers hebben beslist om hun eurokotters niet meer te laten zien tussen Le Havre en Duinkerken waar ze nochtans tot aan de zesmijlgrens legaal mogen vissen. Ook de haven van Boulogne zullen ze voortaan mijden uit schrik voor beschadiging en brandstichting op hun vaartuig.

Vorige maand werd de UK.224 Tunis van Luut in allerijl weggehaald uit Boulogne en overgebracht naar Oostende. Na de verkoop van hun vangst waren de Urker vissers met een busje op weg naar huis. Onderweg werden ze door de wachtsman gewaarschuwd voor brandstichting door Franse vissers. Ze maakten onmiddellijk rechtsomkeer om het vaartuig uit Boulogne weg te halen.

## Burgemeester Urk schuldig

De Zwolse rechtbank heeft de Urker burgemeester Dick Schutte veroordeeld tot een boete van 500 euro voor schending van het ambtsgeheim. Schutte werd beschuldigd van het lekken van gevoelige informatie over het onderzoek in Den Helder na een inval bij de Visafslag Urk in april vorig jaar. De rechter vond een lichte veroordeling voldoende omdat het onderzoek geen hinder ondervond van de uitlatingen van Schutte die ook voorzitter is van de beheerscoöperatie Visafslag Urk.

## Sloop oude visafslag Urk

Vorige maand is de afbraak van de oude visafslag in de haven van Urk aangevat. Een gedeelte ervan ging eerder al tegen de grond nadat de veiling in 1997 naar het industrieterrein verhuisde. Op de vrijgekomen ruimte werd de IJsselmeerafslag en enkele bedrijfsunits gebouwd.

## Hogere schadeloosstelling voor kokkelvissers

De ministerraad heeft ingestemd met een hogere schadeloosstelling voor de kokkelsector nadat de sector een eerder voorstel niet aanvaardde. Het bedrag voor de gedwongen beëindiging van de mechanische kokkelvisserij op de Waddenzee werd van 70,2 miljoen euro opgetrokken tot 85 miljoen euro.

## CREVITS

**import - export - allerlei kettingen en kettingmaten - 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

## Betere viskwaliteit en bijdrage tot positief imago boomkorvisserij

### Gebruik van het benthos-ontsnappingsvenster en de T90-kuil

HET CENTRUM VOOR Landbouwkundig Onderzoek - Departement Zeevisserij (CLO-DvZ) zoekt samen met de sector naar technische aanpassingen aan de boomkor om de teruggooi aan commercieel niet-interessante organismen te verminderen. Hiermee wordt een antwoord gegeven op de kritiek van de publieke opinie dat er in de visserij te weinig rekening gehouden wordt met het milieu. Het onderzoek anticipeert daarenboven op de tendens naar een ecosysteembenadering van de visserij, een tendens die het beleid in Europa in toenemende mate beïnvloedt. Het CLO-DvZ wenst de samenwerking met de sector nog te verstevigen om in de toekomst beter te kunnen inspelen op beleidsmaatregelen en om een positief beeld van de visserij naar buiten te dragen.

Het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek - Departement Zeevisserij (CLO-DvZ) voert al verschillende jaren onderzoek uit naar mogelijkheden om de teruggooi in de boomkorvisserij te verminderen door technische aanpassingen aan de boomkor.

Communicatie met de sector en met Europese wetenschappelijke instellingen is hierbij cruciaal gebleken. Dit leidde tot twee technische aanpassingen die zowel voor het milieu als voor de visser positieve resultaten kunnen opleveren. De eerste technische aanpassing is het 'benthos-ontsnappings-

#### Benthos-ontsnappingsvenster en schelpentrape

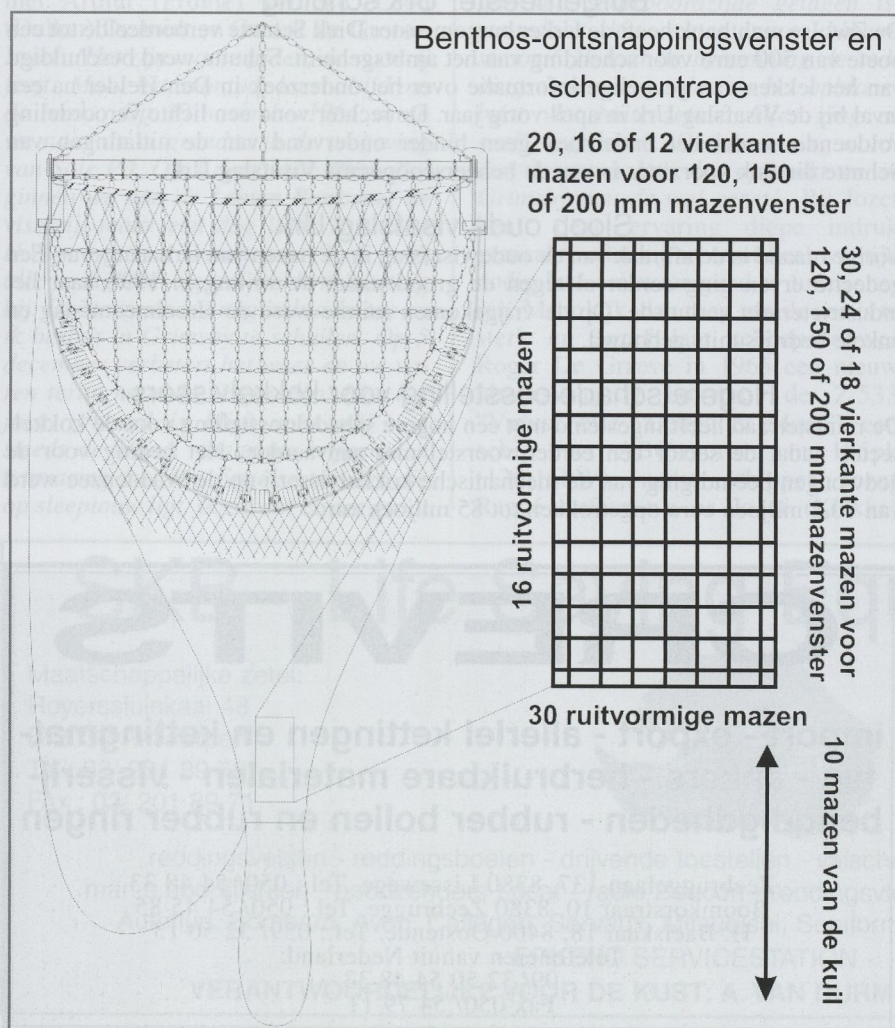
20, 16 of 12 vierkante mazen voor 120, 150 of 200 mm mazenvenster



30 ruitvormige mazen

30, 24 of 18 vierkante mazen voor 120, 150 of 200 mm mazenvenster

10 mazen van de kuil



venster' of de zogenaamde 'schelpentrape'. Verschillende vissers hebben met verschillende configuraties van de schelpentrape gewerkt. Het CLO-DvZ heeft enkele jaren geleden aan boord van de Belgica drie verschillende configuraties getest met een maaswijdte van respectievelijk 120, 150 en 200 mm. Het CLO-DvZ heeft toen vastgesteld dat de configuratie met een maaswijdte van 150 mm de beste resultaten geeft op de Vlaamse banken in de Zuidelijke Noordzee (zie tekening).

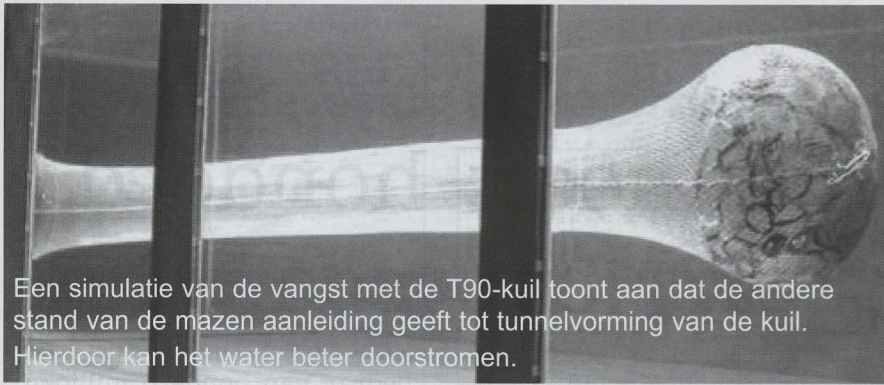
Dit betekende dat er een belangrijke vermindering in de bijvangst van benthos zoals zeesterren, krabben, queen scallops... kan gerealiseerd worden met geen tot een minimaal verlies van commerciële platvis. CEFAS (Centre for Environment, Fisheries and Aquaculture Science) in het Verenigd Koninkrijk heeft eveneens verschillende configuraties van het benthos-ontsnappingsvenster uitgetest (ander netgaren, andere positie in de buik van het net...) aan boord van commerciële schepen die vooral in het Engels Kanaal (ICES-gebied VIIe) hebben gevist. CEFAS heeft dezelfde vaststellingen gemaakt.

Momenteel voert het CLO-DvZ onderzoek uit aan boord van het Belgische boomkorvaartuig O.89 Sandra om te zien of in de Ierse Zee dezelfde resultaten kunnen geboekt worden. De ervaringen van de vissers zijn over het algemeen positief, want de bijvangstvermindering is niet alleen voor het milieu positief, maar kan het werk aan boord enigszins verlichten. Minder bijvangst betekent namelijk ook dat er langer gesleept kan worden.

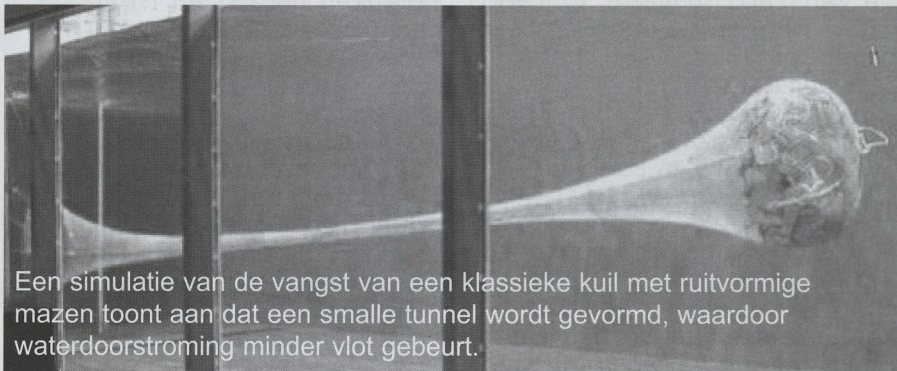
De toepassing van het benthos-ontsnappingsvenster in de Belgische sector biedt perspectieven om een positief imago van de visserij naar buiten te dragen. Hiervoor is het aangewezen dat meerdere vaartuigen met deze schelpentrape vissen.

#### Voordelen T90-kuil

De vaartuigen die momenteel al meewerken, testen de schelpen-



Een simulatie van de vangst met de T90-kuil toont aan dat de andere stand van de mazen aanleiding geeft tot tunnelvorming van de kuil. Hierdoor kan het water beter doorstromen.



Een simulatie van de vangst van een klassieke kuil met ruitvormige mazen toont aan dat een smalle tunnel wordt gevormd, waardoor waterdoorstroming minder vlot gebeurt.

trape in combinatie met een nieuw type kuil. In plaats van de klassieke ruitvormige mazen, wordt het netwerk 90° gedraaid ten opzichte van de normale richting zodat we een zogenaamde 'T90-kuil' verkrijgen. Uit voorlopige resultaten van het onderzoek met de O.89, uit ervaringen van schippers die vrijwillig met deze kuil vissen en uit onderzoek van buitenlandse wetenschappelijke instituten blijkt dat deze T90-kuil enkele voordelen oplevert ten opzichte van de klassieke kuil. De Deense afdeling van het onderzoeksinstituut SINTEF (Stichting voor Wetenschappelijk en Industrieel Onderzoek aan het Noorse Instituut van Technologie) heeft gerapporteerd dat de vangst beter zou zijn dan bij een klassieke kuil. De reden hiervoor is dat de waterstroom doorheen de kuil sterker is. Experimenten in de proeftank van Hirtshals (Denemarken) geven hiervan een duidelijke illustratie (zie foto's). De foto met de grootste bolvorming in de kuil illustreert ook dat de andere stand van de mazen ervoor zorgt dat de mazen van de kuil beter blijven open staan. De grote vissen zoals maatse tongen kunnen niet door deze mazen, maar kleine vissoorten zoals on-

dermaatse heek wel. Het gevolg is dat bijvoorbeeld ondermaatse rondvis nog de kans krijgt om te ontsnappen voordat hij gevangen wordt. Het gebruik van de T90-kuil heeft dus een dubbel voordeel. Er worden meer grotere vissen gevangen door een verbeterde waterdoorstroming, maar er is eveneens een verhoogde kans dat ondermaatse vissen kunnen ontsnappen en dus dat ongewenste bijvangsten worden verminderd. Het CLO-DvZ heeft samen met enkele vissers die de T90-kuil uittesten aan boord van hun schip ook kunnen vaststellen dat het minder lang duurt om de kuil te lossen doordat er minder gekopte vis is. Bovendien is de kwaliteit van de vis beter. Er zijn hiervan nog geen metingen gebeurd, maar

eerste waarnemingen wijzen zeker in die richting. Zo valt vooral bij roggen op dat ze minder 'geschuurd' zijn. Een verklaring voor deze betere viskwaliteit dient opnieuw gezocht te worden in de betere waterdoorstroming. De betere doorstroming zorgt namelijk voor een tunnel voor de eigenlijke vangst, achteraan in de kuil. Hierdoor gaat de kuil minder slingeren en wordt de vis minder tegen elkaar en tegen eventueel andere materiaal geschuurd. Bij een gewone kuil is dit niet het geval, zoals foto's aantonen. Wanneer de T90-kuil daarenboven gecombineerd wordt met het benthos-ontsnappingsvenster, wordt er minder restafval gemengd met de vangst. Hierdoor zou de vis minder geschuurd worden. Deze veronderstelling is nog niet bevestigd, maar voorlopige ervaringen wijzen alleszins in die richting. Om te weten of de beweering effectief klopt, roept het CLO-DvZ vissers op om de combinatie van de T90-kuil en het benthos-ontsnappingsvenster uit te testen. Door het uittesten van deze technische aanpassingen zouden de hierboven opgesomde voordelen proefondervindelijk kunnen worden aangetoond. Bij een brede toepassing van deze aanpassingen aan de boomkor, kan de Belgische visserij daarenboven bij de publieke opinie een positief imago verwerven! Vissers die hierover technische of andere vragen hebben, kunnen steeds terecht bij het CLO-DvZ aan de Ankerstraat (tel. 059-34.22.63) of via e-mail naar [Jochen.Depestele@DvZ.be](mailto:Jochen.Depestele@DvZ.be) of [Hans.Polet@DvZ.be](mailto:Hans.Polet@DvZ.be).



Momenteel wordt met de O.89 Sandra onderzoek uitgevoerd in de Ierse Zee. (foto gw)

[Uit Het Visserijblad van 30 december 1955]

## De vooruitgang van Zeebrugge als vissershaven

# De verkoop heeft honderd miljoen frank overschreden

Het is onze lezers reeds bekend dat de vissershaven van Zeebrugge op 28 november jl., het verkoopcijfer van honderd miljoen frank heeft bereikt. Het Brugse stadsbestuur heeft deze heuglijke gebeurtenis op voortreffelijke wijze willen vieren. Talrijke personaliteiten woonden het feest bij op 2<sup>e</sup> Kerstdag.

Het was elf uur toen de harmonie St Cecilia uit Brugge aan de vismijn aankwam, waar een grote menigte was opgekomen om de plechtigheid bij te wonen.

Het was burgemeester Van Hoestenbergh, thans reeds 87 jaar oud, die te dezer gelegenheid op het verhoog klom en een historische rede uitsprak, waaruit we hiernavolgende passages nemen:

<<'t Was, in 1934, dat de gemeenteraad van Brugge, besliste, van hier op deze plaats, een vismijn te bouwen, op de uitsluitelijke kosten van de stad.

De vissersvloot die, tot

dan, zijn bediening moest vinden, in het kleine schuulhaventje van 1907, bevatte, in 1935, 123 boten, en de opbrengst beliep tot 23.000.000 frank.

Met het aanvangen van de oorlog, in mei 1940, werd de nieuw gebouwde mijn, zeer zwaar beschadigd en, in de loop van de zomer 1944, werd ze, zoals ze ging en stond, stelselmatig afgebroken door de Duitsers.

Toen in september 1944 de kaaien insgelijks werden vernield, was de verwoesting volbracht zodat van gans de inrichting één kaaimuur van 280 meter ten noorden van de noorddok overbleef.

't Is daar dat een voorlopige mijn werd opgetrokken op een lengte van 50 meter en in september 1945 in dienst werd gebracht.

In mei 1949 werd de herbouwde mijn plechtig ingewijd door de Bisschop van Brugge.

In 1948 bediende zij een vloot van 143 boten, en de opbrengst beliep 93.000.000 frank.

Thans voor het eerst, sedert het ontstaan van onze vissershaven heeft het jaarlijkse ver-

koopcijfer, in de vismijn, het bedrag van honderd miljoen frank bereikt en ruimschoots overtroffen.

Dit cijfer is een teken van de groei en de bloei onzer vissershaven die we heden met fierheid mogen vieren!

Wij hebben dit te danken aan de ondernemingsgeest en de durfkracht van de talrijke reders, die de vloot tot op 175 gemotoriseerde eenheden hebben gebracht, 20.000 P.K. de sterkte van Zeebrugge, de tweede vissershaven en de eerste garnaalhaven der kust. We hebben het te danken aan de bemanning van de vloot: stuurlieden, motoristen, matrozen en lavers die dagelijks de verraderlijke zee trotseren, om hun belangrijke vangsten aan land te brengen.

't Is te danken aan de handelaars, die door hun propaganda, hun bedrijvigheid en ondernemingsgeest, hun afzetgebied weten te verruimen, om binnenlandse en buitenlandse markten te veroveren.

't Is te danken aan al degenen die in het vissersbedrijf onzer haven betrokken zijn: de nijveraars, scheepsbouwers en



Reders en bemanningsleden mocht en allemaal een fraai geschenk in on tvangst nemen.

## HET GEBEURDE

50

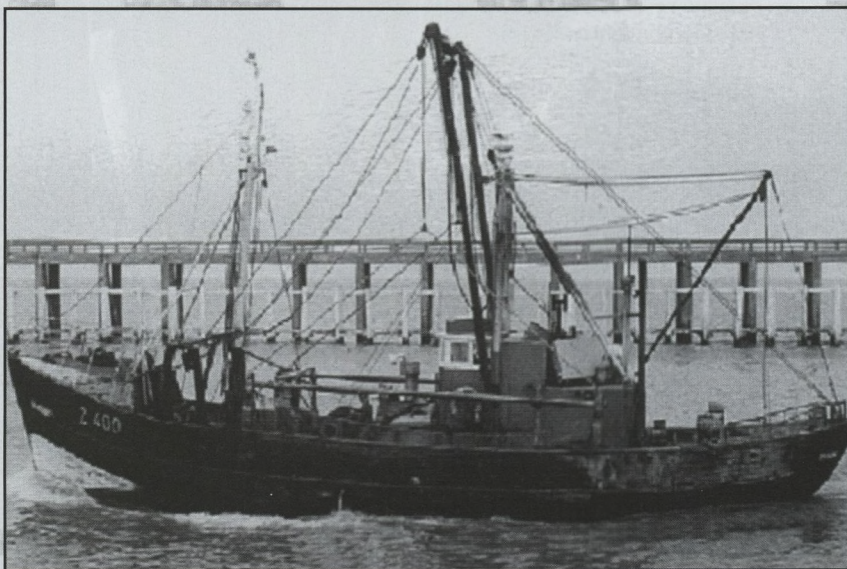
Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

*Deze maandelijkse  
rubriek is gebaseerd op  
HVB van 1955.*

Uit Het Visserijblad van vrijdag 16 december 1955

## Z.400 Broeder Isidoor te water



Op de scheepswerf Achiel Hillebrant ging donderdag 22 december de Z.400 Broeder Isidoor (16 m.) te water. Opdrachtgevers waren Charlotte Mallefeydt, echtgenote van Omer Vandierendonck. Het houten vaartuig krijgt een MaK-motor van 150 pk aan boord.

(N.v.d.R.: over dit vaartuig kwamen we nog een en ander te weten: meer op volgende bladzijde.)

ambachten allerhande.

Wij hebben dit te danken aan de havenautoriteiten: het bestuur der vismijn, het waterschoutambt, de Bruggen en Wegen, de stedelijke Technische dienst, het stadsbestuur en wel voornamelijk in de persoon van de heer Van Damme, Schepen met de havenbelangen belast.

Wij houden eraan van onze hartelijke gelukwensen te richten tot reder Van Heetvelde en de bemanning van de Z.145, die het geluk hadden de verkoop waarbij de honderd millioenen werden bereikt, te mogen boeken.

Mijne Heren, reders en manschappen ik wil, vooraleer deze toespraak te eindigen, onze gedachten laten gaan naar dezen die, sedert 1905 op zee zijn vergaan: naar 111 doden wier namen in het marmer van het visserskruis zijn gegrift; in 't bijzonder naar die twee jonge mannen Walter Vandierendonck en Fernand Savels die onlangs door de stormachtige baren der meedogenloze zee werden weggerukt. Dat het stoere Visserskruis zijn barmhartige beschermende armen uitstrekke over de doden en de levenden van de Zeebrugse vloot!>>

### **Reder Aug. Vanheetvelde aan de eer**

De burgemeester nodigde vervolgens reder Aug. Vanheetvelde, die met zijn B.415 een trouwe verkoper is der haven van Zeebrugge, uit om zijn gedacht te zeggen. Deze eenvoudige maar werk-lustige visser-reder, die nog re-

gelmatig met zijn B.615 in zee gaat, bedankte het Brugse gemeentebestuur voor het mooi geschenk hem aangeboden en was gelukkig met zijn mannen de 100 miljoen te hebben bereikt.

Hij zei, dat hij dagelijks in de radio door ministers, volksvertegenwoordigers en senatoren hoort spreken over de mijnwerkers en anderen maar zelden of nooit over vissers.

Hij zei verder: <<Zijn wij vissers, dan waarlijk zo minderwaardig?>>

<<Hoewel wij ook het voordeel hebben een bond te bezitten, is er ook het groot nadeel, dat niet alle vissers in dezelfde bond verenigd zijn en dat is in de kaart spelen van de administratie.

Waarom zouden wij als leden van het Verbond der Belgische Zeevissers en Hand in Hand Zeebrugge, aan 55 of 60 jaar geen recht hebben op een visserspensioen zoals de mijnwerkers?

Ik sta nu al vele jaren ten dienste van de visserij en moet tot mijn spijt bekennen dat wij nog maar weinig vooruitgang gemaakt hebben ten opzichte van de landman, omdat wij teveel verdeeld blij-

ven als vissers. Het spreekwoord zegt: <<Eendracht maakt Macht>> en dat zouden we niet mogen vergeten.>>

### **Prachtige geschenken**

Daarop inviteerde schepen Pierre Van Damme alle reders een geschenk te ontvangen. Het was een prachtige Brugse kunststiel voor de reders en een even kunstig cigarettensbakje voor ieder lid van de bemanning.

Met het drinken van een glaasje wijn en het spelen van enkele lustige deuntjes, eindigde deze eenvoudige maar aangename plechtigheid.

(NVDR: de opmerkelijke lezer zal het niet ontgaan zijn dat in de integraal overgenomen tekst uit dit Visserijblad sprake is van het vaartuig Z.145, B.415 en B.615. Het lijkt daarbij telkens over hetzelfde schip te gaan. Het vaartuig van de Blankenbergse reder August Van Heetvelde stond officieel ingeschreven als Z.415 Pieter Willy. Het was een houten kustvaartuig van 36,63 brutoton en een motorvermogen van 80 pk.

# Z.400 Broeder Isidoor bestaat nog



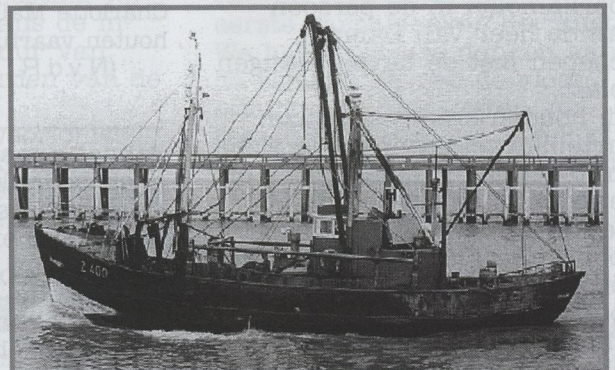
Op voorgaande bladzijde, in onze maandelijks rubriek "50 jaar geleden", vermelden we de tewaterlating van de Z.400 Broeder Isidoor. Het gaat om een houten vaartuig van 16 meter gebouwd in 1955 op de Oostendse scheepswerf Achiel Hillebrandt aan de Nieuwe Werfkaai. Opdrachtgever was Charlotte Mallefeydt, de echtgenote van schipper Omer Vandierendonck. De Heistse schipper had in november 1950 zijn vaartuig Z.713 Carnot verloren nadat het vast-

gelopen was en gekapseisd op 500 meter van de vloedlijn te Raversijde. Schipper Vandierendonck, zijn zoon Leopold en scheepsjongen Willy Gevaert konden het strand al zwemmend bereiken.

Over de doop van de Z.400 leren we uit het Jaarboek 2002 van de Bredense Heemkring Ter Cuere dat het vaartuig op 11 maart 1956 in Zeebrugge werd gedoopt door Pater Angelus. De kinderen van het rederspaar Juliette en Leopold fungeerden als meter en peter. De eerste bemanning bestond uit Leopold Vandierendonck (schipper), Eugeen Van Beveren (motorist), Leopold Vandierendonck en Louis Cattoor (matrozen).

We vermelden dit omdat in het haventje van het Noord-Nederlandse Hoorn een omgebouwd vaartuig met Belgische trekjes vonden en bovendien de naam Broeder Isidoor droeg. Wanneer we alle gegevens bijeen leggen menen we dat het om hetzelfde vaartuig gaat.

In 1973 verkocht mevrouw Mallefeydt het vaartuig aan de Zeebrugse reder Henri Luickx die het omdoopte tot Z.400 Branding. In 1982 kwam het vaartuig in handen van de PVBA De Branding uit de Onderwijsstraat 153 in Knokke-Heist en vier jaar later werd het uit de officiële lijst geschrapt en verkocht aan een vrouw uit Gent die het wilde ombouwen tot pleziervaartuig. Wie meer weet over dit vaartuig mag het ons steeds laten weten. (gw)



COPYRIGHT GWO



COPYRIGHT GWO

*Bij de foto's. In de rubriek '50 jaar geleden' (zie vorige bladzijde) wordt er over de Z 400 Broeder Isidoor gesproken. Wij vonden dit jaar nog een 'Broeder Isidoor' in de haven van Hoorn. Zelfde vaartuig?*

## Sint! kerst! nieuwjaar!

HVB

Cadeautjes! Ach, ieder jaar is het weer een kwelling. Wat moeten we nu weer bedenken? Een doos sigaren, een doos pralines, een doos dassen, een doos bloemen...

Wat dacht u over een jaarabonnement op HVB.

U betaalt voorlopig niets. U wacht tot u van ons de factuur toegestuurd krijgt (29,75 euro (\*), BTW inbegrepen).

De begunstigde krijgt in elk geval één jaar lang HVB in de bus. Een uniek geschenk!

(\* Tarieven in België. Buitenlandse tarieven, zie onder colofon, p.3.)

Uitknippen en opsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te 8450 Bredene.

Ja, ik schenk een jaarabonnement aan hieronder vermelde begunstigde

Naam en voornaam:

Straat en huisnummer:

Postnummer en gemeente:

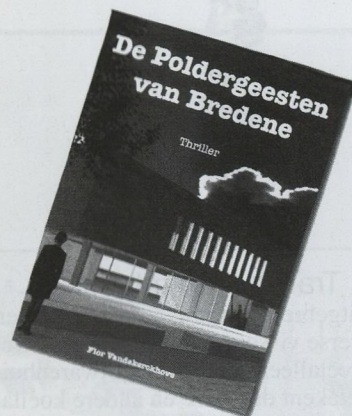
De factuur stuurt u op naar

Naam en voornaam (ev. firmanaam):

Straat en huisnummer

Postnr en gemeente

(Desgevallend) BTW-nummer



In de spannende thriller *De Poldergeesten van Bredene* onderneemt een journalist van het plaatselijke weekblad *De Zeebode* een zoektocht naar de achterliggende oorzaken van de spectaculaire moderniseringsgolf in die kustgemeente. In het *Staf Versluyscentrum* (dat deze maand in Bredene geopend wordt) treft de journalist een schilderij aan dat *De kroning van de Zeeduivel* heet. Een van de betreffende panelen van het veelluik vertoont verdacht veel gelijkenis met dat van *De rechtvaardige rechters*, het schilderij dat in 1934 uit de Gentse St.-Baafskathedraal gestolen werd.

Bestaat er een verband tussen dat paneel en de opgang van deze kustgemeente? Bestaat er in Bredene een geheim verbond waarin vooraanstaande personaliteiten samenkomen om een heidens ritueel rond de *Zeeduivel* op te voeren?

Flor Vandekerckhove, bij de HVB-lezers geen onbekende, levert hiermee een roman af die elementen van het streekverhaal combineert met de technieken van de sleutelroman in een ijzersterke thriller met een onverwachte ontknoping.

Het boek '*De Poldergeesten van Bredene*' (waarin de visserij nooit veraf is) wordt uitgegeven door het gemeentebestuur van Bredene en is er verkrijgbaar in het *meeting- & eventcenter* dat de naam draagt van de wereldzeiler, wijlen Staf Versluys.

U kunt het boek aanschaffen door 9 euro over te schrijven

op rekening 091-0002098-90 van het gemeentebestuur Bredene (vermeld: 'Poldergeesten').

U kunt het boek vervolgens afhalen in het Staf Versluyscentrum (Kapelstraat Bredene). U kunt het boek daar ook ter plekke kopen en onmiddellijk meenemen.

## boekbesprekingen



frank neyts

### Transporthandboek

Het uitgebreid gamma exotisch fruit en de diverse vissoorten uit afgelegen streken, geëtaliseerd in onze grootwarenhuizen betekent dat deze en andere koelladingen al lang geen geheim meer vormen. Het beschikbaar zijn van deze goederen is grotendeels gebaseerd op de opgebouwde expertise bij het verschepen over zee en via de lucht. De volumes in koelcontainers stijgen jaarlijks wereldwijd met zo'n drie procent. Dat lezen we in het buitengewoon interessant boekje *"De Beer's Consolidated Manual on the Transportation of Perishable Cargo in Reefer Containers"* geschreven door Harm de Beer. Het handboekje richt zich tot schadeafhandelaars, surveyors, advocaten, containeroperatoren en verschepers, kortom iedereen die bij het transport per koelcontainer betrokken partij is. Het werkje behandelt het rijpingsproces van groenten en fruit, de verschillende types van bederf, verpakking en stuwage. Bijzonder interessant is de opgenomen tabel waarin het vochtverlies van producten wordt ingedeeld in hoog, middelmatig en laag. Onder de gespecialiseerde onderwerpen vinden we relatieve vochtigheid en 'controlled atmosphere containers'. Het boekje puilt uit van de opgenomen illustraties, diagrammen en referentietabellen. Buitengewoon nuttig is ook de opgenomen lijst met producten die ethyleen produceren of ethyleen-gevoelig zijn, en producten die geuren opnemen of afgeven.

*"De Beer's Consolidated Manual on the Transportation of Perishable Cargo in Reefer Containers"* (ISBN 90 862 0001 X) telt 112 pagina's en werd met een harde kaft op een klein, handig formaat uitgegeven. Bestellen kan bij de BMT Groep op het nummer +31.10.4790311, of op het e-mail adres: [surveyors@bmtdebeer.com](mailto:surveyors@bmtdebeer.com). Wie het boekje wil aankopen moet er 30 euro voor neertellen.

### Een zeeman vertelt

*"Sea like a Mirror"* betreft een autobiografie van zeeman Alan Jones, waarin het mondaine en het exotische als een rode draad doorheen lopen, het verhaal van zijn streven naar zijn ultieme doel, het gezag voeren over een koopvaardij-schip.

Het leven met de zee roept de behoefte

op om er over te schrijven, als dat nu proza is, gedichten of liederen, het blijft een onweerstaanbare drang. *"Sea like a Mirror"* beschrijft een leven op zee, van kadet tot kapitein, samen met een aantal reflecties die ontsproten zijn tijdens eenzame momenten in de uitgestrektheid van de oceanen. Doorheen het verhaal lezen we de strijd om in het reine te komen met de zee. Dit evenwicht wordt gevonden als een liefde-haat verhouding met de zee, waarin de liefde voor de zee het uiteindelijk op de haat wint. Een goed geschreven boek waaraan iedereen, zelfs zij die zich niet beperken tot het lezen van 'maritieme' boeken, een aantal uur intens leesplezier zullen beleven.

*"Sea like a Mirror"* (ISBN 1-904445-16-0) telt 169 pagina's en kost £16,99. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness KW6 6EY, Scotland, UK. Tel. +44.1593.731333, Fax +44.1593.731400, e-mail: [info@whittlespublishing.com](mailto:info@whittlespublishing.com).

### Geschiedenis van het bergen

Bij het Finse Breakwater Publishing verscheen eerder dit jaar het historisch overzicht van een bekende plaatselijke sleepvaart- en bergingsmaatschappij, dit onder de titel *"Alfons Häkans 1945-2005"*. Het waren Pär-Henrik Sjöström en Krzysztof Brzoza die respectievelijk voor de tekst en de in het boek opgenomen vlootlijst tekenden.

Het boek brengt het verhaal van het prille begin, de te overwinnen moeilijkheden en tegenslagen, de spectaculaire sleep- en bergingsopdrachten. Maar er werd niet alleen aandacht geschonken aan het buitengewone, ook de activiteiten van de alledaagse havensleepdiensten komen in het boek aan bod. Kers op de taart is de geïllustreerde vlootlijst van alle vierenzestig schepen die ooit bij Alfons Häkans in dienst waren. Iedereen die zich voor sleepvaart in het algemeen interesseert zal dit boek als een echte aanwinst beschouwen. Het betreft bovendien een beperkte uitgave, wat de waarde van het boek bij verzamelaars alleen maar ondersteunt.

*"Alfons Häkans 1945-2005"* werd op A4-formaat uitgegeven en kost 25 euro plus 5 euro verzendingskosten. Alhoewel een Finse uitgave is de tekst volledig in het Engels opgesteld. Het boek telt 93 pagina's en bevat 220 foto's, waarvan ruim 170 in kleur. Bestellen kan bij de auteur Pär-Henrik Sjöström, Breakwater Bookshop, Malminkatu 5, FI-20100 Turku, Finland. E-mail: [par-henrik@shipgaz.com](mailto:par-henrik@shipgaz.com).

### Maritiem Finland

Bij het Zweedse Breakwater Publishing verscheen zopas de recentste versie van het jaarboek *"Finnish Maritime Index 05-06"*. Het biedt een overzicht van de Finse maritieme sector met een uitgebreid aantal artikels over uiteenlopende onderwerpen. Hierbij worden zowel technische evoluties als recente ontwikkelingen binnen de vloot toegelicht. Naast het redactionele deel bevat het een schat aan gegevens, zoals een com-

pleet overzicht van de Finse rederijen en een zeer uitgebreid overzicht van de volledige vloot van dit Scandinavische land, en dit niet enkel de handelsvloot maar ook de vloot van de Finse marine. Opvallend hierbij is dat van ieder besproken schip ook een kleurenfoto werd opgenomen.

Dit boek is een absolute must voor iedereen die beroepsmatig met de Finse maritieme sector in aanraking komt. Maar ook shiplovers zullen dit een fantastische uitgave vinden, en dan niet alleen voor de opgenomen artikels, maar vooral voor de vlootlijst met de prachtige foto's.

*"Finnish Maritime Index 05-06"* (ISBN 91-975200-5-5) telt 384 pagina's en kan worden besteld bij Breakwater Publishing AB, PO Box 370, SE 401 25 Göteborg, Sweden.

### Oceaanpioniers

Bij Dokmar Maritime Publishers BV in het Nederlandse Enkhuizen verscheen onlangs *"Oceaanpioniers"*, geschreven door Robbert Das.

Verhalen van oceaanzeilers boeien. Vooral avonturiers die iets deden wat nog niet eerder was gedaan zijn interessant. Zij maakten gevaarlijke tochten in kleine boten met zeer beperkte hulpmiddelen. Durf, uithoudingsvermogen en wilskracht zijn sleutelwoorden bij wat zij presteerden.

*"Oceaanpioniers"* bestaat uit tekeningen van en verhalen over deze oceaanpioniers. Bij de tekeningen is zoveel mogelijk een zeilplan gevoegd. De afmetingen van de schepen zijn genoteerd en de wereldbollen maken zichtbaar om welke reis het gaat.

Robbert Das is vooral bekend geworden door zijn toekomst- en scheepvaarttekeningen. In zijn verhalen wisselt hij gedetailleerde tekeningen van opengewerkte schepen af met aangrijpende sfeerimpressies. Niet te verwonderen dat dit boek een echte aanrader is.

*"Oceaanpioniers"* (ISBN 90-806330-4-6) werd op A4-formaat met harde kaft uitgegeven, telt 137 pagina's en kost 29,90 euro. Aankopen kan bij de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Dokmar Maritime Publishers BV, PO Box 360, NL-1600 AJ Enkhuizen, Nederland. Tel +31.228.321343, Fax +31.228.326707, e-mail: [info@dokmar.com](mailto:info@dokmar.com).



Het  
eerstvolgende  
**HVB**  
in uw  
brievenbus  
op 1 januari

# De Belgische visserijvloot (12)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

## Z.67 Rubens

Lengte: 34,90 m.  
Breedte: 8,49 m.  
Tonnage: 274 bt  
Bouwjaar: 1984  
Werf: De Graeve, Zeebrugge  
Motor: ABC (1991)  
Vermogen: 883 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar:  
PVBA Rubens, 8380 Zeebrugge (1984)  
BVBA Rubens, 8380 Zeebrugge (1989)  
BVB Rubens, 8300 Knokke-Heist (1991)  
NV Rederij Albatros, 8300 Knokke-Heist (1994)



COPYRIGHT gwo

## Z.69 Atlantis

Lengte: 37,78 m.  
Breedte: 8,58 m  
Tonnage: 386 bt  
Bouwjaar: 1995  
Werf: De Graeve, Zeebrugge  
Motor: ABC (1995)  
Vermogen: 883 kW  
Uitrusting: boomkor  
Eigenaar: BVBA Rederij De Kaper, 8300 Knokke-Heist



COPYRIGHT gw

## Z.70 Marleen

(ex-Z.70 't Westdiep)

Lengte: 23,7è m  
Breedte: 6,28 m  
Tonnage: 70 bt  
Bouwjaar: 1985  
Werf: Industrielle des Pêcheries, Oostende (casco) en Perfecte, Zeebrugge  
Motor: Scania (1997)  
Vermogen: 221 kW  
Uitrusting: boomkor, planken, lijnen  
Eigenaar:  
**Z.70 't Westdiep:**  
Rederij De Branding PVBA, 8390 Heist (1985)  
PVBA De Branding, 8370 Blankenberge (1988)  
PVBA De Branding, 8450 Bredene (1988)  
**Z.70 Marleen:**  
BVBA Marleen, 8450 Bredene (1991)  
BVBA Ishtar, 8450 Bredene (1999)  
BVBA Rederij Ishtar, 8400 Oostende (2002)



COPYRIGHT gw

FOTO'S: copyright: G. Walters - nadruk en repro niet toegelaten.

Katia Van Cauwenberghe  
schrijft diepzinnige roman  
"Ontworteld"



Katia van Cauwenberghe (33) is in de visserijsector bekend als administratief medewerkster van het Fonds voor Scheepjongens en werkzaam in het administratief centrum in Oostende waar ook de Dienst voor Zeevisserij gevestigd is. Ze heeft met "Ontworteld" een diepzinnige debuutroman geschreven.

Katia, muzikaal actief als basgitarist bij de blues & rock-groep *Silverwings*, natuurgids bij Horizon Educatief en de Milieuboot, waagt zich nu ook op het literaire pad.

Haar fictief verhaal draait rond een zelfstandige vrouw die naar een verklaring zoekt voor de wanhoopsdaad van haar levenslustige jongere broer. Tijdens haar zoektocht stoot de 28-jarige vrouw op merkwuurige zaken. Ze geraakt uit haar depressieve situatie wanneer een schijnbaar halfgekke kerel haar pad kruist en haar weer levenslust schenkt. "Ontworteld" is een beklijvende roman met een positieve boodschap.

Ondertussen werkt Katia al aan een tweede boek. Het wordt een roman verpakt in een reisverhaal waarin de lezer geconfronteerd wordt met de wereldrelijgies.

"Ontworteld" is een uitgave van de Nederlandse uitgeverij Freemusketeers ([www.freemusketeers.nl](http://www.freemusketeers.nl)), telt 245 blz en kost in de boekhandel 14,95 .



## ABB Marine & Turbocharging

### Uw adres 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.	Telefoonnummers:	
Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen.	- Service:	03 - 5443033
	- Onderdelen:	03 - 5443025
	- 24-uurs dienst:	03 - 5443030
	Fax:	03 - 5443020
	E-mail:	turbo@be.abb.com

### ABB Turbocharging

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



**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

Noorderlaan 81

2030 Antwerpen

Tel. +32 3 544 32 22

Fax +32 3 542 30 35

GSM +32 495 58 10 67

[marineservice@maintenancepartners.com](mailto:marineservice@maintenancepartners.com)

