

HVB
73
HET VISSERIJBLAD

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

vloot van minder dan 100 vaartuigen
spectaculaire vismijnontwikkelingen
het jaar van de Schelvis
RED DE STEUR!



Foto verzameling Marcel Vanalderweireldt. Honderd jaar geleden is het stalen driemast-opleidingszeilschip "Comte de Smet de Naeyer" vergaan nabij het eiland Wight (positie 47° 12'N-14° 30'W). Het zeilschip was bevracht met een lading goederen met bestemming Kaapstad. HVB herinnert vandaag aan het drama. (zie verder in dit blad)

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 73 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, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene

Vis van het jaar:

Schelvis

IEDER JAAR OPNIEUW staat de VLAM (Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing) voor een moeilijke keuze. Telkens wordt in een of andere hoek van de vissector schouderophalend gereageerd op de 'Vis van het'. Het zal dit jaar niet anders zijn nu de sectorvertegenwoordigers gekozen hebben voor schelvis. "De keuze voldoet aan de criteria die wij ons opleggen", zegt voorzitter van de sectorgroep, Siska Bourgeois. "De vis moet vlot beschikbaar zijn en betaalbaar. Dit jaar hebben we bewust gekozen voor een vissoort die past in een duurzame visserij." Daarmee werd net als vorig jaar, toen de keuze op roodbaars viel, gekozen in een Europese context

SINDS HET WEGVALLEN van de IJslandvisserij ligt er nog nauwelijks schelvis in onze vismijnen. Hoogstuitzonderlijk gaan nog enkele grote vaartuigen naar het Skagerrak, het dichtste vangstgebied waar nog voldoende schelvis zit. 'De VLAM moet ook rekening houden met de visgroothandel en daar is wel steeds, weliswaar ingevoerde, schelvis te vinden', verantwoordt Siska Bourgeois de keuze. Door telkens een andere vis in de kijker te plaatsen wil de VLAM haar marketingslogan 'Vis, rijk aan variatie' kracht bijzetten. Het moet bijgevolg niet altijd tong of schol zijn. Schelvis is de 18de 'Vis van het jaar'. De titel ging eerder al naar wijting (1989 en 1995), pladijs (1990, 1998,

Schelvis

(Latijn: *Gadus aeglefinus*,
Melanogrammus aeglefinus)
Frans: Eglefin, morue noir
Engels: haddock
Duits: Schellfisch

Schelvis is een soort die zich volledig terugtrok in Noordelijke wateren (IJsland, Faroer, Noorwegen, Skagerrak, Kattegat, Rusland) en in het noordelijke gedeelte van de Noordzee. De tijd dat hij nog veelvuldig op de markt in Boulogne (en in de Franse keuken) aanwezig was is verleden tijd.

Voor dit jaar hebben onze vissers een initieel schelvisquotum van 634 ton (709 in 2005) in verschillende vangstgebieden, waarvan het grootste gedeelte zich in de Noordzee bevindt. Onze vloot voerde vorig jaar zo'n 300 ton aan in Oostende (109 ton) en Zeebrugge (195 ton). Een deel van ons schelvisquotum wordt geruild, o.a. met Nederland, voor platvissoorten die we harder nodig hebben.

Bioloog Rudy De Clerck, ere-departementshoofd van de Dienst Zeevisserij in Oostende, weet dat schelvis in de 19de eeuw in de wintermaanden nog langs de Belgische kust en zelfs in de Scheldemonding te vinden was. 'Tot in 1970 was er volop schelvis beschikbaar en bedroeg de wereldaanvoer één miljoen ton. De laatste tien jaar is de wereldaanvoer teruggevallen tot 300.000 ton. Als gevolg van de opeenvolgende slechte broedjaren, met uitzondering van 1999, is de soort aan vangstbeper-

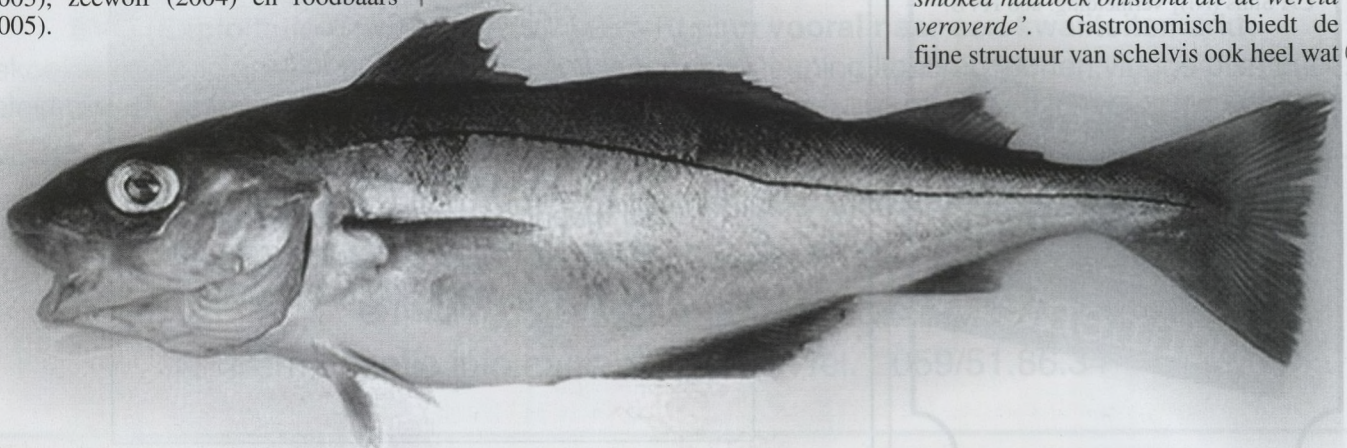
Schotse visserij is schelvis van levensbelang. Door de strenge quota op kabeljauw is hun visserij zich gaan concentreren op schelvis die steeds meer in span wordt gevangen.'

Petrusduim

Schelvis is van kabeljauw te onderscheiden door zijn drie rugvinnen, de uitgesproken zwarte streep over de hele lengte van de vis en een baardje dat nauwelijks zichtbaar is. Opvallendste kenmerk is de zwarte vlek aan beide zijden achter de kop tussen de borstvin en de eerste rugvin: de Petrusduim. De legende wil dat dit de duimafdruk is van Petrus op de plaats waar hij de vis beetpakte toen zijn net dreigde te scheuren bij een grote visvangst.

Aanrader

Ouderen onder ons zullen zich bij schelvis nog wat kunnen voorstellen, maar tegenwoordig is de vis nog weinig aanwezig in onze keukens. Desalniettemin blijft het de meest gegeten visspecialiteit van Groot-Britannië, alomtebekend als *fish & chips*. 'Men moet niet neerkijken op het volkse karakter van de gefrituurde schelvis', zegt culinair journalist Dirk De Prins in zijn bespreking van de culinaire aspecten van de schelvis: 'Engeland heeft trouwens nog een ander belangrijk hoofdstuk in de culinaire historie van de schelvis op de kaart gezet. Het tedere visvlees van schelvis neemt niet zo gemakkelijk zout op als kabeljauw, waardoor hij niet direct kon gedroogd worden om lang te bewaren. Vandaar dat de vis na het zouten ook gerookt werd, liefst boven een turfvuur, waardoor de fameuze Schotse smoked haddock ontstond die de wereld veroverde'. Gastronomisch biedt de fijne structuur van schelvis ook heel wat



COLOFON

HVB 73

HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine
van de zee**

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

V.u.: A. Vanhee
Brusselstraat 12, Bredene
UITGEVERIJ:
VZW Liefkemores.
Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

HVB,
Brusselstraat 12,
8450 Bredene

Pas op: geen fax meer!

E-mail:
het.visserijblad@telenet.be
ISSN: 0776-6912
Omslagfoto Guido Walters

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

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

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

**Laat u niet
(vis)kisten
Neem een
abonnement**



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

SDVO vzw
Vismijn 71
8400 Oostende
Tel: 059 509 526
Fax: 059 509 664
info@sdvo.be

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



HET ZEEVISSERSFONDS
fonds voor bestaanszekerheid

Zeevisserijfonds
Vismijn 71
8400 Oostende
Tel: 059 509555
Fax: 059 509525
info@zeevisserijfonds.be

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

Vlaamse grijze garnaal officieel goedgekeurd streekproduct.be

mogelijkheden. Er bestaan weinig vissoorten die zo polyvalent uit de hoek komen. Rauw, in papillot, gebakken, gegrild, gepocheerd of gestoomd valt hij niet uit de toon. Veel visliefhebbers vinden schelvis zelfs lekkerder dan kabeljauw. Dat geldt zeker voor de filets van grotere exemplaren. Het magere (slechts 0,2 % vet) maar toch vitaminerijke graatloze vlees valt na bereiding niet in laagjes uiteen. Het blijft steeds een sappig hapje met een zachte smaak.

Ook voor keukenchef Geert Van Der Brugge van culinair restaurant De Lijsterbes nabij het Donkmeer in Berlare is schelvis een revelatie geworden. 'Schelvis is nauwelijks bekend in onze gastronomie', geeft de kok toe. Ten onrechte vindt hij nu. Daarom komt er ook een bereiding met schelvis op zijn kaart, verzekert hij. Voor de VLAM werkte de uitmuntende cheffok, op tv-zender Vitaya in duo te zien met Gene Bertvoets, voor 'Het Stoofpotje' vijf mooie recepten uit voor de visliefhebber. Ze werden verzameld in een gratis folder die door de vishandelaars wordt verspreid. De proefpersonen waren alvast in de wolken over het resultaat.

(gw)

Info: www.visinfo.be

DE VLAAMSE GRIJZE garnaal heeft van de erkenningscommissie van de VLAM de goedkeuring gekregen om met het label 'Streekproduct.be' op de markt te komen. De erkenning kan enkel bekomen worden wanneer aan vijf criteria voldaan is. Het moet gaan om verse of verwerkte producten, gemaakt met streekeigen grondstoffen of die als streekeigen worden aanvaard. Ze moeten bekend staan als een streekeigen product, in de streek bereid worden, én een historische bekendheid genieten van minstens 25 jaar. Vlaanderen heeft al een veertigtal erkende streekproducten. De erkenning levert de kustvisserij een overgangslabel op naar een Europese Beschermde Geografische Aanduiding.

Het dossier voor de erkenning tot streekproduct werd ingediend door de Vlaamse Visserij Vereniging CVBA, een coöperatieve die eind vorig jaar werd opgericht door de Vlaamse kustvissers. Ze willen hiermee een dam opwerpen tegen de Nederlandse *flauwe garnaal* waarmee de markt wordt overspoeld.

In eerste fase gaat het enkel om ongepelde garnaal die door kustvissers uit Oostende, Zeebrugge of Nieuwpoort binnen de 24 uur na vertrek wordt aangevoerd en op traditionele wijze aan boord wordt gekookt. De garnalen moeten in een verpakking op de markt komen en tijdens de verwerking (o.a. door de garnaalzeef) in orde zijn met alle voorschriften van het Federaal Voedselagentschap.

De gelabelde garnalen zullen vermoedelijk vanaf mei verkrijgbaar zijn. De komende weken wordt het lastenboek uitgewerkt waarin de preciese voorwaarden staan om het label te mogen dragen. Theoretisch komen een vijftigtal vaartuigen in aanmerking om de gelabelde garnaal aan te voeren, maar aangenomen wordt dat het potentieel bij de start tot 25 vaartuigen beperkt zal blijven. Sommige garnaalvissers zullen voorlopig de kat uit de boom kijken en pas toetreden als het label zorgt voor een meerwaarde voor de producent.

Een Europese erkenningaanvraag is een zware en lange procedure. Omdat de erkenningen als *Beschermde Oorsprongsbenaming* en *Beschermde Geografische Aandui-*

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



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 thuis kopen 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

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

ding een juridische waarde hebben, wordt er door Europa niet lichtzinnig mee omgesprongen.

Langs Vlaamse zijde zijn vier dossiers in behandeling voor een Europese erkenning. Het gaat om het Brussels grondwitloof, het Vlaams-Brabantse witblauw dubbeldoelrunderras, de Vlaams-Brabantse tafeldruif en de Gentse azalea's. Waarschijnlijk zullen de Vlaamse garnalen, de Poperingse hopperscheuten en het Roodbruine Bier van West-Vlaanderen volgen. Wallonië heeft al een goedkeuring op zak voor vier voedingsproducten: Hervekaas, Ardense Boter, Paté Gaumais en Ardense Ham. (gw)

Nederlandse mosselsector geschokt

Uitzaaien importmosselen verboden

DE NEDERLANDSE RAAD van State heeft op 22 maart een verbijsterende uitspraak gedaan in verband met het uitzaaien van uitheemse schelpdieren op de verwateringpercelen van de Oosterschelde. De Nederlandse schelpdierenkwekers vullen hun tekorten al sinds 1880 aan met geïmporteerde mosselen en oesters uit Ierland, de Keltische Zee, Duitsland en Denemarken omdat de Oosterschelde zelf onvoldoende mosselzaad oplevert. Twee jaar geleden werd ook ongeveer de helft van de Waddenzee afgesloten voor de oogst

van mosselzaad.

Volgens de Raad van State brengt het uitzaaien en weer opvissen van mosselen en oesters te grote ecologische risico's met zich mee voor het gebied Oosterschelde-buitendijks dat de status van beschermd natuurmonument heeft.

De schelpdierensector heeft geschokt gereageerd op de uitspraak. Volgens de kwekers is de uitspraak desastreus voor de schelpdierenbedrijven, die jaarlijks honderd miljoen kilogram mosselen produceren. In 2004 oordeelde de Raad van State nog dat de kwekers mochten

Aan alle erkende zeevissers

De wet van 2003 houdende het statuut van de zeevisser bepaalt dat alle vissers recht hebben op beschermkledij.

Voor de reders die ten aanzien van het Zeevissersfonds met alles in regel zijn wordt de kledij aangekocht ten laste van het Zeevissersfonds. Hiervoor zal u een bestelbon ontvangen van het Zeevissersfonds waarmee u de kledij kan aanschaffen via het VVC.

De overige reders moeten zelf instaan voor de beschermkledij en hiervoor praktische afspraken maken rechtstreeks met hun bemanning.

Het pakket dat u ontving geldt voor één jaar. Wij brengen u individueel op de hoogte wanneer de kledij aan vervanging toe is en sturen u ten gepaste tijde de bestelbon toe. Via het Zeevissersfonds kan u vernemen voor welke rederijen het Zeevissersfonds tussenkomt.



Zeevissersfonds – Vismijn 71 - 8400 Oostende

Tel: 059 50 95 55 - Fax: 059 50 95 25 - info@zeevissersfonds.be

SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

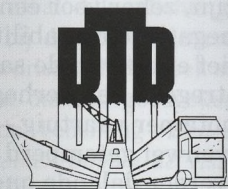
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73

E-mail: info@shipyard-lowyck.com
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

doorgaan met hun activiteiten op basis van een rapport van het ministerie dat aantoonde dat er geen significante nadelen waren voor het natuurgebied. Volgens het rechtscollège had de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit dit jaar geen vergunning mogen verstrekken voor het invoeren van buitenlandse mosselen. Dat had pas mogen gebeuren nadat door wetenschappelijk onderzoek zekerheid was ontstaan dat het uitzaaien en heropvissen van buitenlandse mosselen geen schade toebrengt aan het ecosysteem van de Oosterschelde. Volgens de Raad van State, die het zogeheten voorzorgsprincipe inroept, heeft minister Veerman geen der-

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

Kantoor van Notaris Henry Van Caillie
te Brugge, Lauwerstraat 27, tel. 050/45.44.45

RECHT VAN HOGER BOD

Overeenkomstig artikel 1592 van het Gerechtelijk Wetboek heeft eenieder gedurende 15 dagen (tot en met 11 april 2006), het recht een hoger bod te doen op :



STAD BRUGGE (ZEEBRUGGE).

In zone 4 van het industrie- en groothandelscentrum genaamd "EUROPEAN FISH CENTRE", in het kort "E.F.C.":

Een **MAGAZIJN** met alle aanhorigheden, op en met grond, staande en gelegen te **BRUGGE (ZEEBRUGGE),**

GROENLANDSTRAAT 91, bekend of bekend geweest ten kadaster onder Brugge, twaalfde afdeling, sectie P, nummer 361/N/3, met een oppervlakte volgens kadaster van

negen are vierennegentig centiare (9a 94ca), omvattende:

- in privatieve en uitsluitende eigendom: het eigenlijke perceel grond met magazijn;
- in mede-eigendom en gedwongen onverdeeldheid: een proportioneel aantal bijzondere gemeenschappelijke delen in de zone 4, en evenveel 111.820sten algemene gemeenschappelijke delen in het European Fish Centre; momenteel bedraagt dit 1.066/34.175sten.

Zoals dit privaat en de eraan verbonden aandelen in de gemeenschappelijke delen beschreven staat in: de algemene basis- en verkavelingsakte verleden voor notaris Yves Tytgat te Gent op 16 januari 1992, alsook in de bijzondere verkavelingsakte voor zone 4, verleden voor voornoemde notaris Yves Tytgat op 16 januari 1992, en tenslotte in de akte vaststellende de statuten van het perceel grond en zeven (7) ateliers, hoek Groenlandstraat-Boomkorstraat in zone 4, voor de zeven loodsen, verleden voor voornoemde notaris Yves Tytgat op 6 juli 1999.

Vrij van gebruik

BEZOEK : vrijdag en zaterdag: van 15 tot 17 uur.

Stedenbouwkundige inlichtingen : volgens Gewestplan Brugge-Oostkust (K.B. van 7 april 1977): bestemming *industriegebied*.

BESTEMMINGSPLICHT: Gegadigden moeten kunnen voldoen aan de bestemmingsplicht, met name de verplichting om in het voorbeschreven onroerend goed een industriële activiteit in de sector van de visverwerkende industrie of visserij ondersteunende bedrijven ofwel toeleveringsbedrijven, met uitsluiting van iedere detailhandel te ontwikkelen en in stand te houden.

Toegewezen blijkens PV van 27 maart 2006, mits de prijs van

€ 170.000,00.

Minimum opbod van € 6.200,00

RECHT VAN HOGER BOD gedurende 15 dagen na de toewijs overeenkomstig artikel 1592 Gerechtelijk Wetboek.

Art. 1592 Ger. W.: Een ieder heeft gedurende vijftien dagen na de toewijzing het recht een hoger bod te doen. Het meer gebodene mag niet lager zijn dan één tiende van de hoofdprijs van de toewijzing; het mag evenwel niet lager zijn dan 250 EUR en het moet niet hoger zijn dan 6.200 EUR. Dit bedrag moet op het kantoor van de notaris in consignatie worden gegeven op het tijdstip van het hoger bod, dat bij deurwaardersexploot aan de notaris moet worden betekend; dit exploit wordt de koper aangezegd. De toewijzing ten gevolge van een hoger bod wordt gehouden door dezelfde notaris en op dezelfde wijze als de eerste toewijzing. Deze toewijzing, die voor een ieder openstaat, is definitief. De notaris kan het hoger bod weigeren van personen die hij niet kent of van wie de identiteit of de gegoedheid hem niet bewezen lijkt. Hij kan in alle gevallen van de opbieder een borg eisen. Weigert de notaris het hoger bod, dan maakt hij van die weigering terstond een met redenen omkleed proces-verbaal op.

gelijk onderzoek laten uitvoeren.

De schelpdierensector voert ter verdediging aan dat invoer mag op basis van het vrij verkeer van goederen en diensten binnen de EU. De ingevoerde mosselen die worden uitgezaaid in de Oosterschelde komen vooral uit Ierland. Het gaat zowel om kleine mosselen die worden opgekweekt als om consumptierijpe scheldieren

Milieuverenigingen tekenden al meerdere keren beroep aan tegen de toekenning van de vergunning uit vrees dat met de ingevoerde mosselen ook exoten, uitheemse planten en dieren, in de Oosterschelde belanden die schadelijk zijn voor het gebied. Het bewijs moet en zij niet leveren. Het is aan de tegenpartij om aan te tonen dat het gevaar er niet is.

Het uitzaaiverbod zal leiden tot een kleinere oogst, jobverlies en een forse prijsstijging van het 'zwarte goud'. De vrees bestaat dat kleine kwekers niet overleven. Ook de Belgische consument is het slachtoffer van de situatie aangezien tachtig procent van de Zeeuwse schelpdieren hier worden verorberd.

Activiteitenkalender voor vissers

APRIL

- 8 100-jarig bestaan KW Ibis
- 9-11 Seafood Exposition in Brussel
- 17 Vissersshulde en dag der zee-lieden in Oostende

MEI

- 13-14 Voorverkoop postzegels Noordzeevissen en vuurtorens in Nieuwpoort
- 17-19 Fishing 2006 in Glasgow (GB)

24, 26 en 27 Nationale Visserijbeurs Urk (Nederland)

25-28 Oostende voor Anker

30 Veiling eerste maatjes in Scheveningen (Ned)

JUNI

3 Vlaggetjesdag in Scheveningen (Nederland)

Slooppremie goedgekeurd

Visserijvloot van minder dan 100 vaartuigen

WE STEVENEN AF op een zeevisserijvloot van minder dan honderd vaartuigen. Momenteel staan er nog 119 eenheden op de officiële lijst (inclusief vlagkotters. Het klein vlootsegment telt 59 en het groot vlootsegment 64 vaartuigen), inbegrepen drie vaartuigen die geschrapt zijn, een gezonken schip en drie van failliete rederijen. Straks verdwijnen er nog tien vaartuigen door de sloopregeling die vorige vrijdag door de Vlaamse Regering werd goedge-

Slechts vier rederijen hebben hun vaartuig opgegeven voor het kustsegment.

keurd. Intussen hebben ook zeven reders hun motorvermogen overgedragen op een ander vaartuig en zetten eind deze maand hun activiteit stop. Het resultaat is een vloot van 95 vaartuigen. De Vlaamse Regering keurde vorige week een beëindigingsregeling goed waarbij drie vaartuigen uit het klein vlootsegment en zeven uit het groot segment uit de vloot kunnen verdwijnen. De regeling is onderdeel van het *globaal actieplan voor de visserijsector* dat een aantal maatregelen bevat die stimulansen moeten geven om de moeilijke situatie in de sector te verbeteren. Voor de sanering van tien vaartuigen wordt acht miljoen euro voorzien, waarvan de helft Europees geld. De vrijwillige uitstapregeling is een structurele maatregel naast

het quotabeleid dat sinds februari van kracht is om de toegewezen vangstmogelijkheden zo rendabel mogelijk op te vissen. De inkrimping van de vloot anticipeert op de komende vangstbeperking in het kader van internationale afspraken voor een duurzaam be-

Slechts één reder is in het proefproject met individueel quotum gestapt.

heer van de visbestanden. Van daar dat er ook fundamentele ingrepen op de vlootcapaciteit noodzakelijk zijn, zeker voor een vloot met een negatieve rentabiliteit. Het positief effect van de saneringsmaatregel – een verhoging van de quota per vaartuig – zal op termijn evenwel getemperd worden door verder dalende quota.

Criteria

De criteria om uit te stappen worden aan de eigenaars van vaartuigen die minstens tien jaar oud zijn in een omzendbrief van het ministerie van Landbouw bekend gemaakt. Vaartuigen die in een vorige beëindigingsronde naast de slooppremie grepen krijgen nu voorrang.

Indien de vaartuigen niet ouder dan zijn dan 25 jaar kunnen de schepen nog een niet-commerciële bestemming krijgen buiten de visserij. Ouder dan 25 jaar is sloop verplicht.

De grootte van de slooppremie is Europees bepaald en afhankelijk van de tonnages en de ouderdom van het vaartuig. (gw)

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Project afvalbeheersing in de visserij gestart

Maandag 3 april werd het project 'Afwalbeheersing in de visserij' zowel in Zeebrugge als Oostende officieel gestart. Met afval van vissersvaartuigen kunnen de bemanningen nu terecht in een afgesloten reststoffencentrum. Dat bevindt zich in Zeebrugge op de kade van veiling en in Oostende in de Haringhal. Ook voor Nieuwpoort is een regeling uitgewerkt om afval af te geven. De organisatie en coördinatie is in handen van de Vlaamse Visserij Coöperatie. De proefperiode loopt over zes maanden.

In het reststoffencentrum staan rol- en afzetcontainers van Van Ganswinkel voor allerlei afvalstoffen zoals netten, kettingen, staalkabels, rubber ter beschikking. Er zijn ook voorzieningen met een zuigwagen voor bilgeswater en afvalolie en recipiënten voor klein gevaarlijk afval. Alle inlichting zijn te bekomen bij de reststoffenverantwoordelijke die driemaal per week aanwezig is. Het gaat om een goedgekeurd project onder de benaming 'Beheersing van afvalstromen binnen de visserij' waarvoor de Rederscentrale als promotor optreedt. Het project geniet overheidssubsidies tot eind 2008 en moet daarna autonoom kunnen verder werken.

Om het fonds financieel leefbaar te houden werd een basisprijs voor de ophaalen en verwerkingskosten ingesteld die door de VVC geïnd wordt van de rederei. Deze varieert naar gelang de grote van het vaartuig van 500 tot 1.500 euro voor het eerste jaar.

Het reststoffencentrum stelt ook bigbags ter beschikking voor het meebrengen van opgevisst afval uit zee. Aan de inlevering is een kleine vergoeding verbonden.

Reders die geen contractuele verbintenis met het VVC willen onderschrijven moeten zelf instaan voor alle verplichtingen opgelegd door OVAM.

Nova dient klacht in tegen Oostende

NOVA (Nationaal Overleg Visafslagen), het weinig bekende overkoepelend overlegorgaan van Nederlandse visveilingen, heeft bij vier instanties klacht ingediend tegen het Oostendse vismijnbedrijf dat ervan beticht wordt onrechtmatige overheidssteun te genieten. Dat werd eind februari schriftelijk meegedeeld aan de voorzitter van het Oostendse vismijnbedrijf, Yves Miroir.

De klacht werd publiek gemaakt tijdens een werkbezoek van het Nederlandse Europarlementslid Albert-Jan Maat en andere CDA-politici aan de visafslag van Lauwersoog. Maat wilde horen in hoeverre de visafslag hinder ondervindt van staatssteun die illegaal door een aantal lidstaten aan visafslagen schijnt te worden gegeven. Hierbij werd ook Oostende genoemd. Jan-Albert Maat zal dit verder uitzoeken en zegt in een mededeling van plan te zijn de zaak voor te leggen aan de Europese Commissie. Hij kondigt op zijn website ook een bezoek aan Oostende aan.

Bij de oprichting van het AGVO in 2001 is er een duidelijke afspraak gemaakt met het stadsbestuur. De stad engageerde zich voor vijf jaarlijkse kapitaaloverdrachten van 50 miljoen frank (1,24 miljoen euro). Toen in 2002 bleek dat het verlies met de helft verminderd was heeft het stadsbestuur haar inbreng eveneens gehalveerd. Ondertussen werden ook de gebouwen van de vismijn overgedragen aan het vismijnbedrijf waardoor ook de waarde van het onroerend goed in de balans staat die met een positief saldo afsloot. Dochter Exploitatie Vismijn Oostende (EVO) werkt nog verlieslatend.

AGVO onderzoekt schadeclaim

Voorzitter Miroir is de aanvallen op het vismijnbedrijf kotsbeu. "De media nemen die aantijgingen over en dat wordt natuurlijk ook in bankkringen gelezen. Het wordt voor ons erg vervelend als de financiële instellingen waarmee wij samenwerken en buitenlandse bedrijven

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene.

E-mail gaat naar het.visserijblad@telenet.be.

Anonieme brieven gaan de prullenmand in. De redactie behoudt zich het recht voor de brieven in te korten en te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

Klein vlootsegment

Een sterke vereniging van het kleine vlootsegment is nodig om tegenwicht te bieden tegen de Rederscentrale. Aandachtspunten van zo'n vereniging moeten zijn: uitbreiding naar een 20-mijlszone exclusief voor kustvissers; instellen van een buffer van 5 mijl waarin niet gevist mag worden; een kwaliteitslabel voor dagverse vis en het handhaven van de beperkte tijd dat kustvissers op zee zijn.

De toekomst van dit segment ligt in het aanvoeren van hoge kwaliteit en superverse waar.

Henk de Bruin, Rotterdam

waarmee we in onderhandeling zijn ons daarover vragen beginnen stellen. Dat kan het afsluiten van nieuwe contracten bemoeilijken", zegt de Oostendse advocaat.

Burgermeester Lippens van Knokke-Heist haalde vorige maand ook al zwaar uit naar Oostende in zijn toespraak op de receptie na de jaarlijkse Vissersschulde in Heist. Een dag later laakte de Brugse schepen voor visserij Hilde Decler de 'onrechtmatige concurrentie' uit Oostende tijdens de huldiging van de verdienstelijkste reders in Zeebrugge.

"Wij gaan die uitspraken niet langer over ons heen laten gaan. Wie in de fout gaat zal daarvan de gevolgen moeten dragen", dreigt Yves Miroir die een advocaat opdracht gaf om de inhoud van de aanstootgevende toespraken te onderzoeken op lasterlijke beweringen die hem toelaten naar de rechter te stappen.

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende

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

Omdat de inrichting van de Oostendse Vistrap rekening moest houden met enkele opmerkingen van het Federaal Voedselagentschap werden de viskramen een paar weken gesloten worden voor de nodige aanpassingswerken. Het ging hoofdzakelijk om de vloer achter de toonbanken en de waterafvoer.

Waar voedsel verhandeld wordt gelden strenge HACCP-normen en dat is ook zo voor de Vistrap. Hout is uit de boze, dus moesten de verhoogjes in de viskramen die de uitbaters gebruiken om niet met de voeten in het smeltwater te staan verdwijnen. De vloer werd nu verhoogd en voorzien van een lichte helling naar een afvoerkanal. De ingreep heeft de stad 30.000 euro gekost.

Oostendse Vistrap heropend



'Gouden, zilveren en bronzen Vis' voor de Smitjes



Door de aanpassingswerken aan de Oostendse vistrap hadden heel wat kustvissers vakantie genomen en was er geen enkele laureaat aanwezig op het jaarlijks feest van de *Vrienden van het Noordzee-Aquarium* waar de prijzen jaarlijks worden uitgereikt. De overhandiging van de trofeeën werd dan maar verplaatst naar de heropening van de Vistrap. Daar mochten Frank en Lorenzo Desmit de drie prijzen in ontvangst nemen voor de vaartuigen die vorig jaar meest biologisch materiaal aanvoerden voor het aquarium. De Gouden Vis ging naar de O.191 *Natacha* van Frank Desmit. Er was een Zilveren vis voor de O.190 *Renilde* van Lucien Desmit en de O.20 *Mietje* van Urbain Vansteene. De Bronzen Vis ging naar de O.152 Aran van Lorenzo Desmit.

Alhoewel de aanpassingswerken niet echt wereldschokkend waren opteerde schepen Miroir toch voor een feestelijke opening. Omdat de kustvaartuigen door de weersomstandigheden niet konden uitvaren door de slechte weersomstandigheden zou de opening moeten plaatsgrijpen zonder vis of garnaal. Daarom werd het openingsfeestje naar een gunstigere datum opgeschoven en was er tijd om er wat meer ruchtbaarheid aan te geven. Voor de heringebruikneming daagden enkele honderden belangstellenden op en ook Lucy Loes was van de partij. De filmploeg die al enkele weken bezig is met opnamen voor de tv-Eén-serie "Het leven zoals het" in de visserij" maakte van de gelegenheid gebruik om alles op beeld vast te leggen. De reeks komt in het najaar op het scherm.

Op de foto bovenaan. Enkele honderden Oostendenaars kwamen de Vistrap heropenen.

Noordkaper is geen bultrug

Naar aanleiding van het aangespoelde kadaver van een bultrug in Nieuwpoort hadden de media opgevangen dat het van 1751 geleden was dat er nog een vinvis van deze soort was aangespoeld aan onze kust, met name in Blankenberge. Volgens specialisten die het kunnen weten is die informatie onjuist. De in Blankenberge aangespoelde walvis was een Noordkaper (Eubalaena), een soort die tot een andere familie van de walvisachtigen behoort (Cetacea) en nu zowat uitgestorven is. De Engelse naam van deze walvis is Right whale (echte walvis) omdat de walvisjagers dat de beste soort vonden om te vangen.

De fout zou toe te schrijven zijn aan het veel geraadpleegde boek *Zoogdieren in Vlaanderen*, in 2003 uitgegeven door Natuurpunt, dat in het hoofdstuk over de walvisachtigen meerdere onjuistheden bevat. Er bestaat ook een Zuidkaper die in de zuidelijke oceanen leeft.

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

ZV huldigt verdienstelijkste reders

Grootste boomkorvaartuigen goed voor helft aanvoer en besomming ZV



VOORALEER DE VISSERS het Heistse karnaval indoken werd naar jaarlijks gebruik een huldiging georganiseerd ten voordele van de verdienstelijkste aanvoerders in de Zeebrugse Visveiling. 's Morgens was het nog een drukke markt geweest met 140 ton vis afkomstig van 17 vaartuigen en goed voor een besomming van om en bij de 500.000 euro. In de vooravond was het dan verzamelen geblazen voor de jaarlijkse huldiging van de verdienstelijkste reders en bemanningen in het Seamen Centre.

ZV-directeur Johan Van De Steene was opgetogen omdat hij dit jaar opnieuw enkele Nederlandse aanvoerders bij de hulde kon betrekken. Anderzijds betreunde hij dat er een paar vlagkotters door Oostende werden weggelokt. Hij kondigde ook aan dat op het European Fish Centre 3.500 vierkante meter bedrijfsoppervlakte bijgebouwd wordt. De werken starten na Pasen.

Ook de Brugse schepen voor visserij, Hilde Decler, betreunde dat Zeebrugge moet concurreren tegen een overheidsbedrijf waar de gemeente betaalt, terwijl de visafslagen eigenlijk beter zouden samenwerken. Zij vroeg te stoppen met het afleggen van persverklaringen van 'wij zijn de besten'.

Tenslotte nam afgevaardigde-bestuurder Marc Bekaert nog het woord. "Men onderschat soms de positie van onze vismijn, terwijl wij in Europa op de 7de

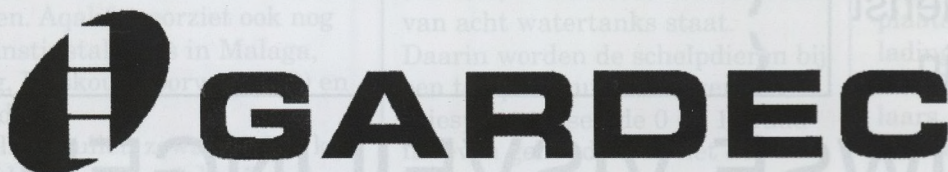
plaats staan op 400 visafslagen en toonaangevend willen blijven inzake kwaliteit." Dus toch weer: 'wij zijn de besten.'

Laureaten

Bij de grootste boomkorvaartuigen zorgde de rederij Shannon met de B.462 Vidar voor de hoogste besommingen. Het vaartuig van de Knokse familie Dewaenaere was tevens algemeen laureaat met de grootste aanvoer in 2005.

De Z.67 Rubens van rederij Albatros (Robert Gheselle) was de hoogste besommer bij de boomkorvaartuigen van 250 tot 300 bt. In de categorie boomkorvaartuigen van 300 pk en maximum 250 bt ging de eer naar de Z.16 Kontiki II van gelijknamige rederij van Jacky Gevaert uit Lissewege.

Bij de eurokotters besomde de B.601 Van Maerlant van de reders Schot uit Tholen het hoogst. De VD.77 Cornelia



SDS_{n.v.}

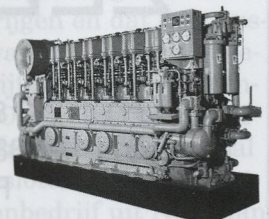
Bureel - werkplaatsen:

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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

Alle dieselmotoren:

Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,
waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk



Johannes van reder Johan Schilder uit Volendam kreeg de titel van 'Koning der kreeftenputters'. De titel van 'Garnaalkoning 2005' ging opnieuw naar de Z.582 Asannat van rederij Versluys-Vantroye.

De kwaliteitsprijs bij de eurokotters mocht net als vorig jaar in ontvangst genomen worden door Danny Bout uit Yerseke voor de vangsten afkomstig van de Z.431 Alles Wisselt van rederij Caroline. Bij de grote boomkorvaartuigen leverde de Z.46 Neptunes van de rederij Olympus (Gebroeders Neyts) de beste kwaliteitsvis af.

Individuele besommingen werden niet bekend gemaakt. Wel de resultaten per categorie. Daaruit blijkt dat zowat de helft van de aanvoer en besomming afkomstig is van de grootste boomkorvaartuigen.

Categorie	ton	milj. euro
Garnaalvaartuigen	260	0,70
Kreeftenputters	186	0,93
Eurokotters	1.421	6,10
300 pk tot 250 bt	1.635	6,71
Boomkor > 250 bt	2.081	8,47
Boomkor > 300 bt	5.489	22,70
Totaal	11.072	45,61



Tweevoudig laureaat, grootste aanvoerder 2005 en hoogste besomming bij grote boomkorvaartuigen, werd de B.462 Vidar van Rederij Shannon van familie Dewaegaene.



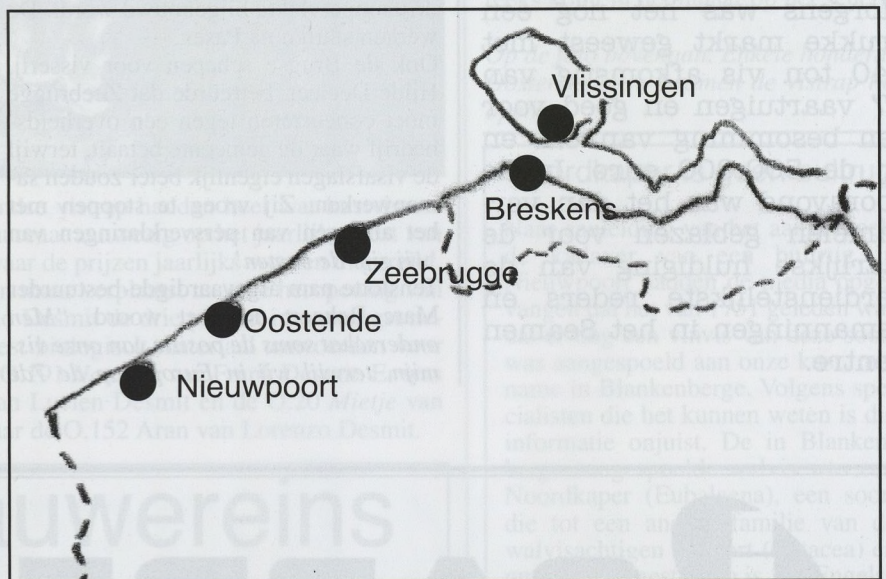
De Z.582 Asannat van Willy Versluys en Franky Vantroye mag de titel van Zeebrugse Garnaalkoning voeren.

Gebroeders Neyts van de Z.46 Neptunus: laureaat beste kwaliteitsvis bij de boomkorvaartuigen, omringd door financieel manager Eddy Landuyt en kwaliteitsmanager Philippe Maryssael.

Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

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



ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,

fax: (+31) 117 382 303

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

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

Vismijnbedrijven kunnen steeds moeilijker groei halen uit het aantrekken van verse vis. Daarom schakelen ze meer en meer over op de handel en trading in **aanverwante producten**. De belangrijkste Europese visserijnaties hebben al lang ingezien dat ze de visverwerking binnen eigen grenzen moeten houden omwille van de tewerkstelling die in de sector sowieso al zwaar onder druk staat. Zo heeft IJsland meer dan vijftien jaar geleden al een uitvoertaks op onbewerkte vis gelegd.

Door de open veilsystemen via het internet kan de handel wereldwijd shoppen en met de transportmogelijkheden van vandaag kunnen de visserijproducten tegen concurrentiële prijzen aan deur geleverd worden.

Geen enkele Vlaamse visveiling heeft vandaag nog de ambitie de Europese draaischijf voor verse vis te worden. In Oostende probeert men nu uit of het met schaal- en schelpdieren en andere (aquacultuur)producten wel lukt.

Schelpdieren in koelcontainers primeur voor vismijnbedrijf

Eerste Europees dockingstation in Oostende

ENKELE WEKEN GELEDEN zijn de eerste containers met 10.000 kg Deense mosselen in het Oostendse dockingstation voor schaal- en schelpdieren aangekomen. De ontvangstinstallatie is opgesteld aan de achterkant van de vismijn ter hoogte van het Maritiem Plein (voorheen Schutsluisplein). De goed geïsoleerde containers verbergen een compacte uitvoering van het recirculatie- en zuiveringsstelsel van een aquacultuurbedrijf.

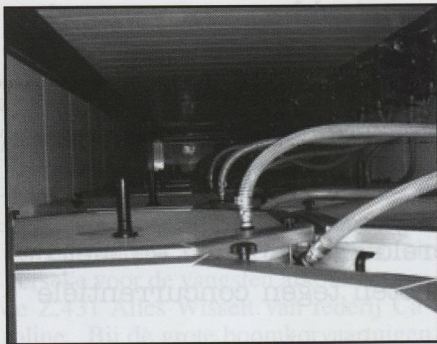
ER IS MAANDEN stille voorbereiding aan het initiatief vooraf gegaan. De onderhandelingen met het Deense bedrijf Aqalife en Maersk hebben uiteindelijk geleid tot het opstarten van een proefproject van zes maanden. Oostende kreeg de primeur van de eerste container omwille van de goede positionering tussen Duitsland, Parijs en Londen. Aqalife voorziet ook nog ontvangstinstallaties in Malaga, Praag, Moskou, Noorwegen (2) en Canada. Wekelijks zullen zowat 40.000 kg mosselen in de speciale Maersk-containers rechtstreeks vanuit de hangcultuurmossel-farms in Denemarken en Noorwegen via de haven van Rotterdam naar Oostende gereden worden. Alhoewel de grootste aanvoer uit mosselen zal bestaan is er ook al uitbreiding naar oesters, king



De Maersk-container met daarnaast de acht tanks van 1.200 liter die op het koel- en zuiveringssysteem worden aangesloten (foto gw)

crabs uit Schotland en Canadese kreeften voorzien. De aanvoer gebeurt in speciaal ingerichte 40 voet-koelcontainers (zie foto) waarin telkens een rack van acht watertanks staat. Daarin worden de schelpdieren bij een temperatuur net boven het vriespunt tussen de 0 en 1 graad in leven gehouden. In het dockingstation worden de containers aangesloten op een filterinstallatie, zuurstofaanvoer en een systeem dat de zuurtegraad van het zeewater regelt (zie foto op volgende bladzijde). Hierdoor kunnen de mosselen tot vier weken in leven gehouden worden. *“Het is niet de bedoeling dat de containers*

hier zolang staan natuurlijk”, zegt vismijnmanager Freddy Pollet. Wel dat de mosselen zo snel mogelijk geleverd worden aan de afnemers waardoor er plaats vrij komt voor nieuwe ladingen. De afnemers zijn groothandelaren, grootdistributeurs en de horeca die de schelpdieren in de gewenste verpakking kunnen geleverd krijgen en dat door tussenkomst van het onlangs opgerichte bedrijf Mytillus dat eveneens in de Oostendse vismijn is gevestigd. Intussen werd ook al een deal gesloten met een groot schelpdierenbedrijf uit Nederland dat een belangrijke afnemer



In het dockingstation worden de containers aangesloten op een filterinstallatie, zuurstofaanvoer en een systeem dat de zuurtegraad van het zeewater regelt.

wordt. Het uitbaten van het dockingstation is in handen van Exploitatie Vismijn Oostende (EVO) dat werkt op basis van een percentage op de verkoop. Gedurende de proefperiode wordt gerekend op een aanvoer van duizend ton mosselen.

Aqalife werd opgericht met de steun van de Deense visserijsector en marketingresearcher Fjord's Logistics om op innovatieve wijze een plaats te verwerven op de groeiende markt voor aquacultuurproducten. Het Deense bedrijf investeert 12 miljoen euro in een netwerk van corridors en ontvangstinstallaties. (gw)

Fusie Harlingen en Urk dichterbij

Visafslag Urk en Insula Harlingen, respectievelijk nummer één en twee in Nederland, sloten vorige maand een intentieverklaring af met het oog op een fusie. Sinds begin dit jaar hebben ze reeds in onderling overleg hun tarieven verlaagd en een werkmaatschappij opgericht.

Momenteel wordt eraan gewerkt om nog voor de zomer één beheerscoöperatie op te zetten.

Vorig jaar vertegenwoordigde de aanvoer in Urk (36.675 ton) en Harlingen (12.430 ton) bijna de helft (48,6 %) van de totale aanvoer in de Nederlandse visafslagen. Inzake omzet genereren beide afslagen 44 procent van de globale besomming.

Slaagkansen

Wordt Oostende draaischijf handel schaal- en scheldieren?

VOLSTAAT EEN EXCLUSIVITEITSCONTRACT met een Deens bedrijf om de Oostendse vismijn internationale allures te geven als draaischijf voor schaal- en schelpdieren? Ongewild wordt het project in elk geval geholpen door de zware opdoffer die de Nederlandse schelpdierensector zopas te verwerken kreeg, waardoor de productie van Zeeuwse mosselen zowat zal halveren en de prijs ervan... verdubbelen (zie elders in dit blad).

Een geglobaliseerde markt

In een mededeling zegt de Oostendse vismijndirectie dat ze het zeeuwse probleem lang geleden al voelde aankomen en daarom twee jaar geleden onderhandelingen aanknoopte met kwekers in Newfoundland. Bedoeling was Canadese mosselen in te voeren. "Alhoewel de kwaliteit van de mosselen en het gehalte aan mosselvlees zeer hoog waren, werden wij geconfronteerd met logistieke problemen", zegt de perstekst. Hierbij wordt verwezen naar de transportkosten (met het vliegtuig) die de prijs met 1,5 euro per kilogram verhogen. Bovendien zorgt de droge omgeving tijdens het transport — de mosselen overvliegen in watertanks is onbetaalbaar — voor een grote sterfte onderweg. Hierdoor hebben de Canadese mosselen Oostende niet kunnen halen.

Alle hoop wordt nu gesteld op de innovatieve technologie van het Deense Aqalife. "Het transport is veel goedkoper en de aanwezigheid in de vismijn van een verpakkingsbedrijf voor schaal- en schelpdieren opent mogelijkheden voor de uitbouw van een Europees distributiecentrum voor visserijproducten."

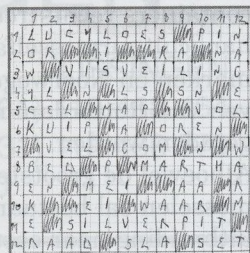
Volledigheidshalve moeten hieraan wel toevoegen dat de Nederlandse mosselgigant Prins & Dingemanse sinds vorig jaar wél een samenwerkingsverband rond kreeg met Canadian Mussels op Prince Edward Island en hiervoor de eigen MAP-verpakking (modified atmospheric packaging) gebruikt.

Roger Decler overleden



Op 22 maart overleed Roger Decler (86), oud-leraar van de Oostendse Vrije Visserijschool Paster Pype. Hij was geboren in Oostende op 19 oktober 1919. Talrijke vissers zullen zich Decler herinneren als hun leraar motoren, een opdracht die hij gedurende 36 jaar vervulde. Na zijn pensionering in 1984 bleef hij bij de school betrokken via de Vriendenkring. Hij was ook de auteur van "100 jaar Vrije Visserijschool Paster Pype in Oostende", een boeiend werkstuk dat in 1988 gepubliceerd werd. Voor Het Visserijblad verzorgde hij in 1992-'93 een reeks afleveringen over de geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren.

Oplossing
kruiswoord-
raadsel
vorige
maand



Oostendse vismijn investeert ook in IJsland en Noorwegen

Het Oostendse vismijnbedrijf investeert in een nieuwe vennootschap in IJsland die de naam *Icelanding Holding* meekrijgt. Om het organigram nog een beetje ingewikkelder te maken wordt de holding een dochter van NV Pakhuizen, een vennootschap die sinds begin vorig jaar voor 90 procent werd overgenomen. De IJslandse dochtermaatschappij gaat zich bezig houden met het aankopen van vis in IJsland, op de Faroer en in Noorwegen. Daar blijft het niet bij want er staat nog meer op het verlanglijstje, ondermeer het opvissen van *king crab*. Het is de bedoeling dat hiertoe een vaartuig (dat nog gediend heeft voor de zeehondenjacht) aangekocht wordt en omgebouwd voor het werk met krabbenpotten.

Ook in Noorwegen zal iets gelijkaardig ondernomen worden. De aankopen en vangsten zullen op een of andere manier in Oostende belanden. De NV Pakhuizen zal in samenwerking met andere bedrijven, ondermeer Mytillus, instaan voor de verwerking en de commercialisering van de producten. Voor zover dit intussen nog niet gebeurd is moet een en ander nog de goedkeuring van het directiecomité krijgen en ook de raad van bestuur zal wel graag op de hoogte worden gehouden van al die projecten.

Ook nieuw in Oostende:

geelstaartschar uit Canada

De Oostendse vismijn start ook met de invoer van yellowtail flounder of geelstaartrog (*Limanda ferruginea*) uit Canada. Het is een scharachtige platvissoort die veelvuldig voorkomt in de Noord-Amerikaanse continentale wateren. Commercieel is het een interessante vissoort die door overbevissing aan quota onderworpen is. De yellowtail flounder werd door de Canadese vissers ontdekt in de jaren zestig na het schaarser worden van schelvis.

De geelstaartrog is platvissoort uit de familie van de schollen (*Pleuronectidae*), die een 60-tal centimeter lang kan worden en 1,5 kg zwaar. Het is een magere, graatloze vis die in de visnijverheid een van de alternatieven is voor schol. Als consumptievvis zijn vierjarige exemplaren van 25 tot 30 cm het beste geschikt.

Alle bereidingen met schol en scholfilets kunnen ook op de geelstaartrog (zandschar, limande à queue jaune) worden toegepast. Het vismijnbedrijf heeft al een partij geelstaarten onder de handelaars verspreid om hen toe te laten de Canadese platvis op zijn waarde te beoordelen.



VAN VOORDEN-PROMAC



VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

- Scheepsschroeven
- HODI Superior®straalbuizen
- Industrieel gietwerk
- VYPER jachtschroeven

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

- Scheepreparatie
- Occasion schroeven
- Zinkanoden
- Slijtsloffes
- Droogsystemen voor werkkleding

PROMAC B.V.

- Stuurmachines en roeren
- Verstelbare schroeven met reductiekasten
- Boegschroeven
- Speed-up kasten en hydraulische koppelingen
- Brandblussystemen
- Hydraulische dekkranen
- Reddingsboten en davitsystemen
- Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
- Bilgewaterreinigers, IMO-MEPC 107 (49) gecertificeerd
- R.O.-installaties
- Zeewaterpompen
- Verdampers

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN

Tel. +31(0)418-571200
 Fax +31(0)418-515790
 Web www.vanvoorden.nl
 E-mail info@vanvoorden.nl

PROMAC

Tel. +31(0)418-683333
 Fax +31(0)418-683355
 Web www.promac.nl
 E-mail info@promac.nl

Oostendse vismijn op Plassendale?

DE VERBOUWINGSPANNEN voor de Oostendse vismijnsite volgen elkaar in snel tempo op. Een paar maanden geleden was er het nieuws over de bouw van lofs boven de vismijn. Nu blijkt dat de vismijndirectie een voorstudie heeft laten maken om de beste uitbreidingsmogelijkheden voor de vismijn te onderzoeken. De ontwerpers presenteren vijf mogelijkheden, waaronder de verhuis van de vismijn naar de industriezone Plassendale. Het is de bedoeling dat er voor het einde van het jaar al een duidelijke keuze wordt gemaakt.

DE OOSTENDSE VISMIJN ziet de aanvoer de voorbije maanden stelselmatig toenemen. Dat was nodig ook, want het vismijngebeuren zat zes jaar geleden in een diep dal. Voorzitter Miroir maakt zich sterk dat met de huidige dynamiek de aanvoer kan opgedreven worden van gemiddeld 100.000 kg vis tot 250.000 kg per dag. Als dat kan waargemaakt worden heeft hij een sterk argument om de grondige verbouwing of een nieuwbouw te verdedigen. Het is echter voor iedereen duidelijk dat die groei niet van onze visserijvloot zal komen. Niemand ziet de komende jaren grotere vangstquota. Misschien lukt het om enkele Franse aanvoerders naar hier te krijgen, maar de volumeverhoging zal toch hoofdzakelijk van ingevoerde visserijproducten moeten komen. Het is duidelijk dat een dergelijke investering consequenties heeft op lange termijn. Daarom stellen zich velen zich de vraag waarom men het vismijnbedrijf zou belasten met zware leningen op een ogenblik dat de exploitatie nog niet aan winstgevendheid toe is.

Paalconstructie

Het omschrijven van de nadelen van de huidige langerekte vismijn is niet moeilijk. We sommen op: veel tijdverlies door interne circulatie en transporten, te weinig laadbruggen, hoge kosten electriciteitsverbruik (koeling), water en waterafvoer, risico op contaminatie is hoog. Het voorontwerp stipt verder aan dat zowel de aanvoer ruimte als de expeditieruimte te klein is.

In de studie werden vijf inplantingsmogelijkheden bekeken: nieuwbouw op de open ruimte (Schutsluisplein) tussen de visserssluis en het bestuursgebouw;

vernieuwbouw ter hoogte van de huidige kistenwasserij en omgeving; vernieuwbouw ter hoogte van de huidige haringhallen en omgeving; nieuwbouw op het bedrijventerrein Plassendale 1; een variant met vernieuwbouw ter hoogte van de kistenwasserij en omgeving.

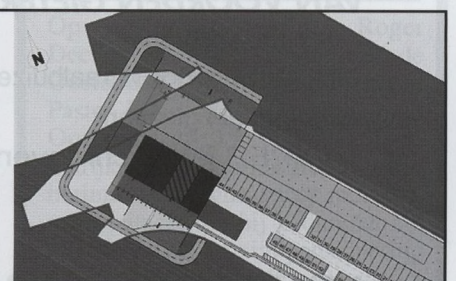
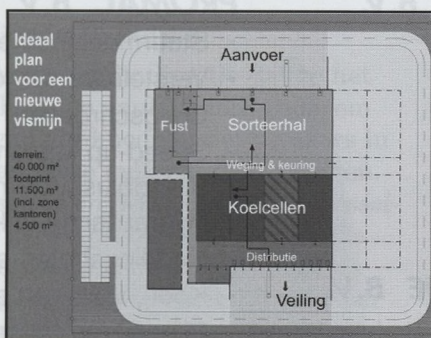
Vier voorstellen gaan uit van een verbouwing op de huidige locatie en één kiest voor Plassendale.

Bouwen op de bestaande locatie zorgt hoe dan ook voor problemen omdat de vismijn intussen moet kunnen doorwerken.

Het is logisch dat een nieuwbouw op Plassendale de minste bouwproblemen zal veroorzaken, terwijl de activiteit in de bestaande vismijn ongestoord kan doorgaan. Anderzijds zal die keuze veel

tegenstand oproepen omdat een van de belangrijkste troeven waarmee de Oostendse vismijn uitpakt wegvalt, met name de vlotte bereikbaarheid van de vismijn en de nabijheid van de slipways, visateliers en toeleveringsbedrijven.

In de studie zit ook een ontwerp van "de ideale vismijn", op basis van een vierkant grondplan van 105 op 105 meter. Geprojecteerd op de bestaande site blijkt de oppervlakte echter te klein om het complex op het Schutsluisplein te realiseren (zie bijgaande ontwerpen). De meest haalbare oplossing zou vernieuwbouw zijn ter hoogte van de huidige haringhallen, waardoor de kop van de huidige vismijn een nieuwe functie krijg (haventerrein). Een andere oplossing die ter tafel ligt is het vismijncomplex gedeeltelijk op een paalconstructie boven het Visserijdok te bouwen, maar dat drijft de kostprijs op. Bouwen op Plassendale zou de goedkoopste formule zijn. Nieuwbouw wordt geraamd op een investering van 14 miljoen euro (565 miljoen frank). Het project zou op 30 procent Europese en Vlaamse subsidies kunnen rekenen. (gw)



Zo ziet de ideale vismijn eruit

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

Na renovatie in 1991, nieuwbouw in 2007?

VIJFTIEN JAAR GELEDEN, in januari 1991, werd met de een grondige renovatie van de Oostendse vismijn gestart. Aan het eigenlijke gebouw dat dateert uit 1950-1953 kon weinig veranderd worden. Er werden dakwerken uitgevoerd, plafonds verlaagd, elektriciteitsleidingen vervangen, isolerende muurbekleding geplaatst, rioleeringsaanpassingen uitgevoerd, toegangspoorten vernieuwd, laad- en loskaaien gebouwd, en vloerbedekking heraangelegd. De werken werden in vier fasen uitgevoerd

gespreid over drie jaar. Met inbegrip van de heraanleg van de omgeving (vooral Schutsluisplein) heeft dat toen alles bijeen 170 miljoen frank gekost. Daarnaast heeft de NV Pakhuizen tientallen miljoenen in de renovatie van de pakhuizen geïnvesteerd en een aantal private bedrijven hebben kostelijke werken laten uitvoeren om de visateliers aan te passen aan de veterinaire voorschriften. De optelsom van al die investeringen kennen we niet. We kennen wel de cijfers van de aanvoer en

besomming uit die periode. In 1991 werd nog 10,4 ton vis aangevoerd, in 2001 was dat nog slechts 3,6 ton. De besomming liep in dezelfde periode terug van 25,7 miljoen euro tot 13,4 miljoen euro. Voor wat de visveiling betreft hebben de investeringen dus slecht gerendeerd.

Zowel ter gelegenheid van de opstart van de renovatie van de vismijn als van de werkzaamheden in de pakhuizen werd een 'Eerste steen' aangebracht (zie foto's). Dat gebeurde allebei in dezelfde maand: op 17 januari en op 25 januari 1991. (gw)



Verkeerde keuzes gemaakt?

HET WORDT MEER en meer duidelijk dat er nooit een globaal plan onderhandeld werd voor het Oostendse havengebied en voor de plaats die de visserij daarin kan krijgen. Door de uitbreiding van de Oostendse havenactiviteiten door twee ferrymaatschappijen die bijna uitsluitend met trailers en containers werken heeft *Haven Oostende* grote nood aan terreinen en dat was voorspelbaar. Het is namelijk zo dat alle havens in de *Hamburg-Le Havre range* met een ruimtelijk probleem geconfronteerd werden en de nodige voorzieningen moesten treffen. Zo moest Haven Vlissingen tot in Terneuzen gaan om 300 hectare bijkomend terrein te kunnen verwerven.

Enkele jaren geleden, toen het vismijngebeuren op een dieptepunt zat, geloofden enkele toppolitici niet meer in een wederopstanding van de Oostendse vissershaven. Voor sommigen was ze zelfs afgeschreven. Afbraak van de vismijn en de pakhuizen van blok C en het dempen van het visserijdok zou goed gepositioneerde

haventerreinen opleveren, zo was toen de redenering. De bouw van nieuwe kaaimuren aan de Oosteroever, werken waaraan enkele jaren voorbereiding vooraf gaat, waren eveneens noodzakelijk. In die optiek verdwenen de werkhuizen van de vroegere RMT, een leegstaande oesterkwekerij, de Marinebasis en de spoorwegbedding van de vistrein. De bouw van de Wandelaarkaai heeft een nieuwe ligplaats opgeleverd, maar naast de kaai ligt niet meer dan een rijweg. Het is nu overduidelijk dat de jaren onbenutte pakhuizen van blok C ook beter verdwenen waren. Maar ze hebben inmiddels een bestemming gekregen die niet in een handomdraai ongedaan gemaakt kan worden.

Daar ligt nu o.a. het *Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ)*, een niet-havengebonden wetenschappelijke instelling. Dat is op zich geen slechte zaak natuurlijk. Maar het was kortzichtig om kosten noch moeite te sparen om blok C te renoveren. Intussen heeft ook het *Unescocentrum* en het *Steunpunt van de provincie* daar een mooi onderdak gevonden. Maar inmiddels heeft men

eveneens op het industrieterrein Plasendale een wetenschapspark uitgetekend waar het VLIZ zich ook wel zou thuis voelen.

Ook aan de andere kant van de Oosteroever wordt slag geleverd om havenuitbreiding onmogelijk te maken. Dat zijn de plannen voor de uitbouw van een jachthaven rond het Vuurtorendok omringd door lofts en andere bewoningsmogelijkheden. Ook een belangrijk gedeelte van de nijverheidszone aan de H. Baelskaai werd voorbestemd voor woonprojecten en dat tussen bedrijven die niet zo snel zullen wijken (Morubel, McCain). Het blijft dan ook onduidelijk waarom het stadsbestuur niet wil aanvaarden dat de Koninklijke Baan een duidelijke scheidinglijn is tussen maritiem- en woongebied. Er zijn nog geen signalen dat afgestapt wordt van de plannen om beide activiteiten te mengen. Dat is niet alleen om problemen vragen, het is ook het bewijs dat er nog steeds geen duidelijke keuze is gemaakt. (gw)

1925: Op één dag 30 steuren aangevoerd te Oostende

De steur verdwijnt

KAVIAAR: DIE ZOUTE, slijmerige viseitjes roepen beelden op van dure feestjes. Met de leveranciers van kaviaar, verschillende soorten steur, gaat het er minder glamoureuus aan toe. Het voortbestaan van talrijke van de ongeveer 27 soorten is heel onzeker. Het uitsterven van de steur zou heel triest zijn voor deze oude vis die al bestond in de tijd van de dinosaurussen. Heel recent legde een internationale overeenkomst, ondertekend door 169 landen, de universele handel in kaviaar sterk aan banden. Kaviaar wordt intussen steeds vaker verkregen van enkele soorten die zich tamelijk gemakkelijk voortplanten in gevangenschap. Ook bij ons komt, of beter gezegd kwam, een steurensoort voor: de Atlantische steur (*Acipenser sturio*). Het is een kanjer die meer dan 50 jaar oud kan worden, 4 meter lang en 400 kg zwaar. Atlantische steuren kwamen vroeger algemeen voor in ondiepe kustwateren en estuaria van de noordoost Atlantische Oceaan en de Noordzee. Voor hun voortplanting zwommen ze in de lente de grote rivieren op. De populatie van de Atlantische steur is op sterven na dood. Zelfs wereldwijd is dit één van de meest bedreigde vissoorten. De oorzaak ligt bij overbevissing (vooral in rivieren en estuaria) en illegale visserij, watervervuiling, vernietiging van paaigronden in rivieren, en de constructie van dammen en sluizen waardoor de paaigronden moeilijk of niet meer bereikbaar werden. Ook de levenscyclus is één van de oorzaken van de kwetsbaarheid van de vissoort. Atlantische steuren zijn pas geslachtsrijp bij een leeftijd van 10 tot 16 jaar.

Belgische wateren

De steur plantte zich in het verleden onder meer voort in de Schelde, de Maas en de Rijn. Er zijn aanwijzingen dat de soort in de rivieren en estuaria uitmondend in de Noordzee reeds overbevist werd vanaf de Middeleeuwen. Toch kwam het tamelijk frequent voor in de zuidelijke

Noordzee tot het einde van de 19e eeuw. Waarschijnlijk zijn het de rivierconstructies en waterverontreiniging die het dier hier uiteindelijk de doodsteek gegeven hebben. In het begin van de 20e eeuw waren op bepaalde plaatsen in Europa nog wel wat steuren te vangen. Op één dag in 1925 werden bijvoorbeeld 30 steuren aangevoerd te Oostende door de stoomboot O.149; gevestigd waren aan de 'Spaanse kusten'. Het totale gewicht bedroeg 900 kg. In de eerste Zeewacht van 1926 valt te lezen dat 'nog nooit in de Oostendse vischmijn zooveel steurvisch gezien geweest' was. Ook de jaren daarna werden nog regelmatig steuren aangevoerd te Oostende. Vermoedelijk waren die voor het grootste gedeelte afkomstig van de ondiepe Atlantische kustwateren van Spanje en Portugal. Grotere vangsten, zoals die van de O.149 in 1925, behoorden echter tot het definitieve verleden. Na de tweede wereldoorlog werd slechts zeer sporadisch een steur voor verkoop aangeboden in Belgische vismijnen. Door hun zeldzaamheid haalden ze vaak de pers, zeker indien het dieren betrof die in onze wateren gevangen waren. In 2005 werd te Zeebrugge een jonge steur aangevoerd. Na onderzoek bleek het echter om een niet-inheemse Siberische steur te gaan, een dier dat waarschijnlijk ontsnapt was uit een kwekerij of een aquariumdier dat wegens "teveel gegroeid" vrijgelaten werd.

Meldingsplicht

De laatste rivieren waar de Atlantische steur zich tot voor kort nog voortplantte, zijn de Garonne en de Dordogne, die samenkomen in de Gironde (Franse Atlantische kust). In de Dordogne en Garonne heeft men de laatste natuurlijke voortplanting waargenomen in 1994, en in 1995 werden enkele honderden jonge opgekweekte steuren vrijgelaten. Steuren geboren in de Garonne en Dordogne verspreiden zich over een gebied dat zich uitstrekt van de Golf van Biskaje tot de Noordzee.

Om deze indrukwekkende diersoort voor een volledig uitsterven te behoeden probeert men met enkele tientallen steuren die in gevangenschap leven een kweekprogramma op te starten. Die dieren zijn echter te jong om zich reeds voort te planten. Daarnaast komen in het wild waarschijnlijk nog een klein aantal Atlantische steuren voor in de Noordzee, het Kanaal en de Europese Atlantische kustwateren. Af en toe wordt één van die laatste steuren incidenteel gevangen door Europese vissers. Gezien de wettelijke beschermingsstatus in alle landen van Europa dient men die steur levend terug in zee te zetten.

Ook vissers kunnen een belangrijke rol spelen bij het redden van deze vissoort. Dit is de grootste vis die voorkomt in West-Europese rivieren, en het zou heel jammer zijn dat die voorgoed zou verdwijnen. Het Instituut voor Natuurwetenschap

CREVITS

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

Zeebruggelaan 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



schappen (KBIN) wil alle Belgische beroepsvissers informeren over de kritieke toestand waarin deze diersoort zich bevindt, en hun medewerking vragen. Ook in de ons omringende landen worden gelijkaardige initiatieven genomen. Enkel indien de vissers van de Noordzee, het Kanaal en de noordoostelijke Atlantische Oceaan meewerken, is het nog mogelijk deze soort van een totaal uitsterven te behoeden. Steuren zijn heel sterke vissoorten, en in de meeste gevallen overleven ze de vangst in een visnet. We vragen om gevangen steuren indien mogelijk te fotograferen, ze daarna vrij te laten (een wettelijke verplichting!) en de vangst te rapporteren. Steuren die dood in een net aangekomen worden, kunnen aangeland worden voor wetenschappelijk onderzoek. De verkoop van zo'n dier is absoluut uit den boze.

Vangsten van steuren dienen gemeld op onderstaand telefoonnummer of emailadres of aan de Dienst voor de Zeevisserij. Ook andere informatie over (historische en recente) vangsten van steur door Belgische zeevissers, of informatie over gebieden waar deze vissoort gevangen werd, is erg welkom. Misschien kan iemand ons informeren over de juiste plaatsen waar de 'Spaanse visserij' van de jaren 1930 bedreven werd, en waar de steuren precies gevangen werden!

Jan Haelters
en Francis Kerckhof
Koninklijk Belgisch Instituut voor
Natuurwetenschappen
(KBIN/BMM), 059/70.01.31;
e-mail: dolphin@mumm.ac.be

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.

Tweeënveertig jaar op zee

AAN DE OOSTKUST staat Etienne Desmidt bekend als een eerder zwijgzaam man. Maar eenmaal op gang laat hij z'n liefde voor het vissersberoep uitgebreid blijken. Voor de rest is hij zoals scheepsbouwer Roger De Graeve het zegt: *'Etienne was altijd aan boord aan het werk, het vaartuig moest in orde zijn'*. Over de man op pensioenleeftijd zei men dan weer: *'Waar men gaat langs Vlaamse wegen komt men de fietsende Etienne tegen'*. De fietstochten die tot diep in Nederland konden uitlopen zijn thans vervangen door lange wandelingen langs strand, zeedijk en duinen, de biotoop van Etienne Desmidt.

Zijn monsterboekje getuigt dan weer van 's mans hulpvaardigheid. Desmidt: *'Een vaartuig moet niet aan de kaai blijven liggen bij gebrek aan een bemanning.'*

ETIENNE WERD OP 20 september 1931 in Brugge geboren als zoon van Richard-Pieter (Zeekes) en Pelagie (Loefte) Verpoorter. Het gezin woonde te Heist in de Knokkestraat 100. De ouders

waren afkomstig uit de sector. Het zat de broers Triphon en Etienne dus in het bloed.

Zijn eerste onderwijs kreeg hij in de gemeenteschool van Heist, waarvan hij zich de lessen van Mesuere en Ackx goed herinnert, omdat zij boeiend over de visserij

'Ik heb ze dan ook zien veranderen, de visserij. Toen ik begon was alles handwerk. Men had een kompas, een uurwerk en een handlood en dat was het.'

konden vertellen. Voor de rest kreeg Etienne met het begin van de oorlogsjaren in 1940 een drukke jeugd te verwerken. Desmidt: *'Het was chaotisch: soldaten van alle slag, vissers die met de vaartuigen richting Frankrijk trokken en uiteindelijk in Engeland terecht kwamen. Onze familie bleef echter in Heist. Vader en broer hadden geen vaart en werden door de bezetter ingezet bij het breien van camouflage-netten. Uiteindelijk gingen ze vanuit Nieuwpoort varen. Het was dan al 1943: de winter met de wonderbare haringvangst.'*

Als Etienne dat allemaal meemaakt heeft hij maar één wens: visser worden. In Nieuwpoort moet hij nog les volgen, maar met de opgedane kennis uit de gemeenteschool van Heist kon hij goed mee. *'Ik was altijd aanwezig als de vis gelost werd. Ja, de microbe had me goed te pakken. Op een dag was moeder om boodschappen en de drang was zo groot, dat ik heimelijk aan boord van de Z.22 kroop. Ik verborg mij in het logies. Alles ging goed zolang ik land zag, maar het vervolg was minder aangenaam: de zeeziekte! Eenmaal voorbij het loodswezen moest ik me dan toch tonen.'*

In 1944 kwam de familie terug naar de oostkust. Tot 1945 liep hij er weer school. Maar zodra het vakantie werd stapte de jonge Desmidt naar Zeebrugge om er aan te monsteren als scheepsjongen. Dat de zee avontuurlijk kan zijn ondervond hij meteen. Tijdens die twee vakantiemaanden slaat het vaartuig lek en zinkt. *'Dat was mijn allereerste enge ervaring op zee. De bemanning kon zich nog net aan een vlot vast-*



Etienne Desmidt duikt samen met scheepsbouwer Roger De Graeve (links) de visserijherinneringen in. Wij stonden erbij en schreven ze op.



December 1946. Een bijzonder strenge wintermaand. Rechts op de foto: de Z 481 Pius, waarop Etienne aanmonsterde als scheepsjongen.

houden. Er moest met de voeten gestampt worden om niet mee gezogen te worden door het zinkende vaartuig. Kamiel Demunter heeft ons aan boord geholpen.' De winter van 1945-'46 is een periode van bezinning, maar in april 1946 is Etienne niet meer te houden.

Eindelijk visser

In die maand monstert hij als scheepsjongen aan op de Z.513 (H53) 'Bertha-René' van Jozef Beernaert. Vader is er de schipper op en broer Triphon matroos. 'Het was de periode dat de sociale wetgeving voor het eerst in de visserij toegepast werd en de reder wilde die verhalen op de bemanning, zodat er een discussie van kwam die ermee eindigde dat heel onze familie afmonsterte. Het was meteen ook het moment dat vader de zee achter zich liet en in het visbedrijf van Huisseune ging werken'.

Op 30 december 1946 monstert Etienne aan op de Z.481 'Pius'. 'Het was een strenge winter. In de haven dreefer veel ijs en de houten vaartuigen hadden daar geen deugd van. Op een bepaald moment was de Z.481 met zijn kop onder een spanbank gekomen, de mast ging met een knal in drie stukken en het vaartuig lag vast. Voor herstellingen ging het vaartuig op de bank. Schipper Georges

Devent en matroos 'Kootje' De Beer gingen van boord, ik bleef alleen achter om de boel op te kuisen.'

In 1947 vinden we Etienne op de Z.458 (H62) 'De Drie Gezusters' van Louis (Kootjes) Dobbelaere. 'Aan boord trof ik een goede bemanning aan: schipper Louis De Grootte, Maurice Braet en Marcel Demunter. Zij wisten hoe men een lavertje vertrouwen kon geven en hem opleiden.'

In 1948 monstert hij aan op de Z.264 'Morgenster' van Alfons

Calier. Zijn broer Triphon is de schipper en Etienne wordt bevordert tot lichtmatroos.

Etienne: *'Ik had veel vertrouwen in mijn broer en volgde hem aan boord van de Z.438 'Kompass' van Huisseune. Ik was intussen ook opgeklimmen tot de rang van matroos, ik verdiende goed mijn boterham en had geen reden tot klagen.'*

Techniek had hem altijd geboeid. 'Mijn vrije tijd gebruikte ik om de avondlessen te volgen in de Vrije Visserijschool waar ik voor de afdeling motoren koos. Daar maakte ik kennis met de leraars Karel Ackx, Stap Vermeille en Karel Goeminne. In 1955 behaalde ik de brevetten van Matroos-Motorist 100 pk en Motorist 500 pk. Eigenaardig was wel dat ik deze brevetten pas in 1963 in handen kreeg.'

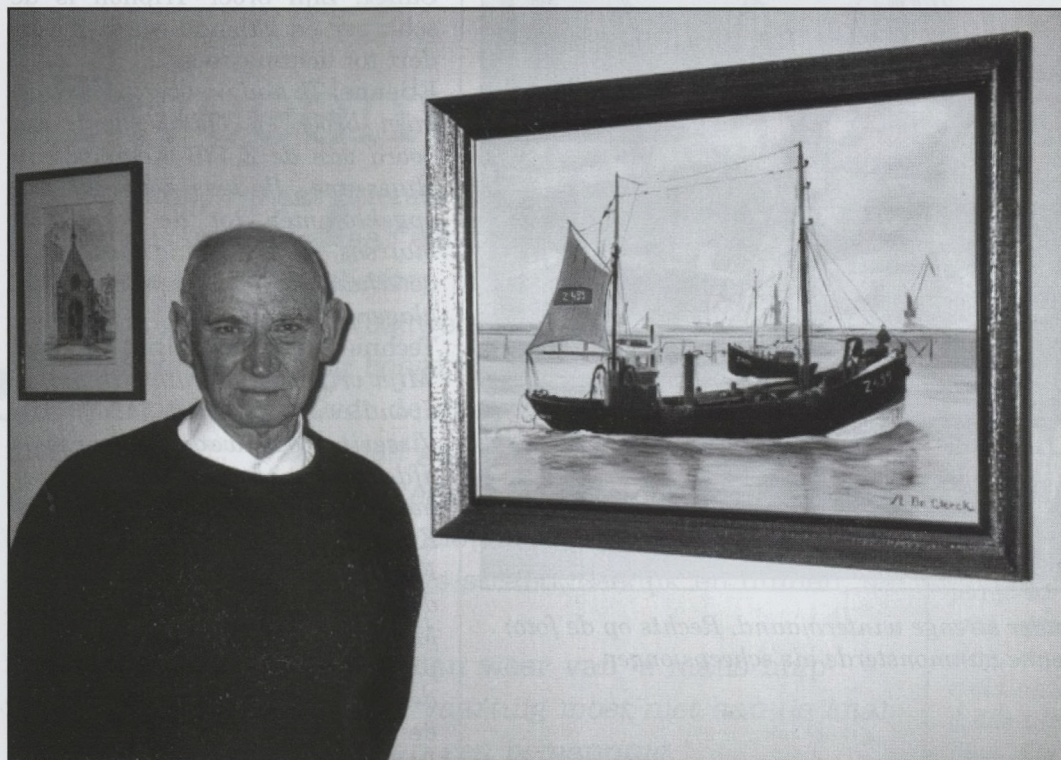
In zijn monsterboekje volgen dan N.801 'Jonge Frans III', Z.764 'De Hoop', Z.809 'Lion Lydie' om dan uiteindelijk weer aan boord te gaan als matroos bij broer Triphon op de Z.553 'Noordster'.

Van schipper tot reder

In 1955 behaalt Etienne het brevet van schipper. De vaartuignummers volgen elkaar snel op: Z.161 'Ronny'; N.801 'Jonge Frans II'; Z.764 'De Hoop'; Z.809 'Leon-Lydie' en uiteindelijk weer bij zijn



Links, de Z 499 'Jean - Marcel' in de Zeebrugse haven. 'Een klein vaartuigje, maar het heeft me veel genoeg gebracht'.



Etienne naast een afbeelding van zijn tweede vaartuig, Z 499 Jean-Michel.

broer op de Z.533 'Noordster'. *'Dat was een nieuw vaartuig, gebouwd in 1956 op de scheepswerf van L. De Graeve in Zeebrugge. Als Triphon in de kliniek moet voor een heelkundige ingreep word ik er de schipper op.'*

In 1958 huwt hij Suzanne Dewitte uit Heist. Hun zonen Marc en Jan, die beiden via de Vrije Visserijschool van Heist de nodige brevetten behaalden, kozen ook voor een maritieme loopbaan.

In december 1959 wordt Etienne reder van de Z.38 'Christine' die hij koopt van kapitein René Gheselle en Blanche Snauwaert: *'Op 31 januari 1960 verbetert het weer en met André Houzee en Eric Preem varen we uit. Alles gaat naar wens, Ik was trots op mijn eigen vaartuig, maar de vreugde was van korte duur. Op 2 februari worden we al vissend aangevaren door de Z.473 'Jan Bart III'. Door de aanvaring is de 'Christine' onmiddellijk gezonken en we moesten overstappen op de Z.473.'*

'Op de Onderzoeksraad vroegen ze me waarom ik niet geprobeerd had een zeil te spannen en daarmee de bres in de zijde te dichten. Het was een vraag die gesteld werd door

iemand die er geen benul van had hoe snel het water bij dergelijke aanvaringen binnenstroomt. Volgens het boekje moet men zulke pogingen doen, maar er in de werkelijkheid was er juist tijd genoeg om van boord weg te wezen. Het was bijna niet te geloven, hoe snel het vaartuig in de zee verdween.'

Niet plooiën

Ondanks die tegenslag houdt Etienne de moed erin. Hij wil en zal zijn droom waarmaken; reder worden. Op 24 februari 1960 koopt hij de Z.499 'Jean-Marcel' (A.B.C.Motor 75pk / 50kW) van Miel (Zwartes) Vandierendonck. *'Het is een klein vaartuigje, maar het heeft me veel genoeg gebracht. Zes jaar later kan ik het aan Engelsen verkopen die er een enorme belangstelling voor hadden en er ook goed geld voor betaald hebben.'*

In mei 1966 vraagt men Etienne aan boord van de Z.465 "Asdic" van Leon Gheselle. Etienne vaart nu als motorist. Voor de rest was hij een vrij man en kon kiezen welke vaart hij aanvaardde: *'Er was altijd wel een vaartuig dat een bemanningslid nodig had: ik voer op de Z.349 van Raphaël Vileyn; op*

de Z.469 van Frans Dobbelaere; op de Z.554 van Jan (klodde) Vantorre. De bemanning op dat laatste schip bestond verder uit Franky Van Troye en Stephan Baes: een goede ploeg.' Op dat laatste schip bleef Etienne 18 jaar aan boord, wat hem de titel van 'trouw bemanningslid' opleverde. *'Als we in de winter in span aan het vissen zijn krijg ik de enige kwetsuur uit mijn loopbaan te verwerken. Bij het inhalen springt er een eind tros weg en die treft me in de lende. Blijkt dat de zwevende ribben ge-*

broken zijn. Voor mij worden dat twee maanden van stil zitten, niet hoesten, niet lachen ... alles deed pijn. Ik heb toen veel tijd gehad om na te denken en ik voelde dat mijn loopbaan op haar einde liep. Ik maakte die af respectievelijk op de Z.447 van Gerard Vandierendonck, de Z.472 van rederij Jan Bart en de Z.536 van Juliën (Beirs) Demunter.'

'Op 26 augustus 1987, op het einde van mijn vissersloopbaan, zie ik dat ik ruim 42 jaren op zee geweest ben. En ja, ik heb ze dan ook zien veranderen, de visserij. Toen ik begon was alles handwerk. Men had een kompas, een uurwerk en een handlood en dat was het. Als wij binnenliepen moest je goed de koers kennen, de wrakken weten liggen en de lichten kennen. De garnalen moesten gezeit, uitgezocht, in de douche gebracht worden en dat alles gebeurde met de hand.'

Etienne bouwde in die tweeënveertig zeejaren een eigen persoonlijkheid op, een karakter dat door de zoute zeelucht gestaald werd. Hij werd een man van weinig woorden en van veel daden; een verdwijnende soort op onze kaaien.

Interview: Juul De Vocht

De citaten



'De dag dat de vakbond rekening begint te houden met de belangen van de patroon, kun je hem beter afschaffen.'

Johan Vande Lanotte in De Morgen, 25 februari

'Er zijn heksen en tovenaars in het spel die overheidsgeld reders voorschotten geven op de brandstof, tussenkomsten verschaffen in het containervervoer en havenrechten bekostigen met als enig doel op een weinig faire manier de Zeebrugse vismijn de loef af te steken.'

Lippens in De Sandaard, 27 februari

'Van de 60 dollar die een vat olie tegenwoordig kost, is minstens 20 dollar het gevolg van speculatie.'

Lee Raymond in een hoorzitting in de Amerikaanse senaatscommissie op 9 november 05

'Afgelopen jaar hadden we een omzet van bijna 40 miljoen euro. In 2007 moeten we te Oostende een omzet van bijna 100 miljoen bereiken.'

Yves Miroir in Het Nieuwsblad, 1 februari.

'Vlaanderen is te klein en te pietluttig voor een open debatcultuur. Men durft er niet op motieven te discussiëren, enkel op persoonlijke argumenten. Vandaar dat ook de meeste praatprogramma's zo zielig zijn.'

Urbain Vermeulen in De Tijd, 13 december 05

'De Oostendse visveiling zit duidelijk in de lift, dit in tegenstelling tot grote concurrent Zeebrugge.'

De Standaard, 25 januari

'Als de werkgevers zeggen dat de loonkosten te hoog zijn, dan zeggen ze in feite dat ze meer winst willen maken.'

Paul De Grauwe in De Morgen, 18 maart

'Het gemeentebestuur van Koksijde wil een procedure opstarten om de bekende garnalvisserij te laten erkennen als "inmaterieel werelderfgoed" van de Unesco.'

Het Laatste Nieuws, 8 februari

'Naar leiders heb ik altijd gekeken met een lichte spot. Dat is niet veranderd nu ik er zelf één ben.'

Renaat Landuyt, in Humo 13 januari

'De ideale vorm van een vismijn is een vierkant met een oppervlakte van 10.000 m2 en dat is (voor Oostende) alleen op Plassendale mogelijk.'

Yves Miroir in Het Nieuwsblad, 8 maart

'Sinds geruime tijd zijn Nederlandse professionele warrelnetvisserij voor onze kust actief. Zij lappen hierbij het kustreglement, dat stelt dat men minstens 200 meter van de laagwaterlijn moet blijven, aan hun laars.'

Het Nieuwsblad, 17 februari

Herdenkingsplechtigheid

als het leven ons langzaam verlaat
en ons hart uiteenvalt tot branding
beseffen wij: we zijn niet eeuwig
maar soms is even al genoeg

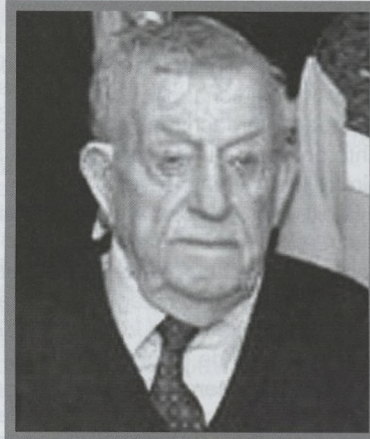
De Centrale Vrijzinnige Raad, Het Vrijzinnig Laïciserend Centrum 'De Geuzetorre' en de morele consulent voor de zeevisserij nodigt iedereen uit op de vierde herdenkingsplechtigheid ter ere van de op zee gebleven zeelieden.

De plechtigheid gaat door op maandag 17 april 2006 om 09:30u in het Vrijzinnig Laïciserend Centrum 'De Geuzetorre' te Oostende. Daarna volgt een optocht naar het monument der Zeelieden op de Zeedijk waar een bloemenhulde gehouden wordt, ingericht door de stad Oostende.

Samenkomst:

vanaf 09:15u aan de 'Geuzetorre', Kazernelaan 1 te Oostende

Alfons Vieren overleden



Op 28 februari is Alfons Vieren op 93-jarige leeftijd in het Oostendse Serruysziekenhuis overleden. Vieren, geboren op 29 mei 1912 in De Panne, verloor in juli vorig jaar zijn echtgenote Maria Lebluy. Alfons, in de omgang Alex genoemd, was de zoon van reder Louis en kwam ook in de visserij terecht. Na twaalf jaar varen nam hij de rederstaak van zijn vader over. De Rederij Vieren en de NV Massabielle hadden voor de tweede wereldoorlog tot zeven vaartuigen in de vaart. Na de oorlog was de rederij actief met o.m. de O.228 Massabielle, O.231 André-Monique en de O.202 Pelagus. Alfons Vieren was samen met André Van Lul en Henri Pintelon oprichter van de ijsfabriek Noordpool aan de H. Baelskaai. Hij was ook vijftig jaar voorzitter van de vriendenkring van de Oostendse stedelijke visserijschool John Bauwens. Hij ging in 1982 met pensioen. Zijn zonen André (70), Gilbert (68) en Robert Vieren (64) hebben eveneens in de visserij gewerkt.

Lucien Verleene overleden



Op 11 maart overleed Lucien Verleene, reder-schipper op rust. Verleene, weduwnaar van Madeleine Hoorelbeke, werd geboren te Bredene op 29 juni 1933. Hij stierf in het U.Z. te Gent op 11 maart. De begrafenis greep plaats te Bredene op 18 maart. Lucien Verleene leerde het vak van zijn vader en maakte zijn eerste zeereizen vlak na WO II. Hij werd al op jonge leeftijd schipper en mocht zich gedurende talrijke jaren tot de absolute top rekenen. Van de elf jaar dat hij als bevelhebber voer mocht hij in Oostende acht jaar de titel van beste schipper voeren. In 1963 bouwde hij, samen met zijn vader, de O 369 'Koningin der Engelen' die hij tot zijn vijfenvijftigste gevoerd heeft. Daarna namen zijn zonen het roer van hem over.



[Uit Het Visserijblad van 13 april 1956]

Belgisch schoolschip "Comte de Smet de Nayer" verging in de Golf van Gascogne

33 zeelieden lieten er het leven

Ter inleiding

HONDERD JAAR GELEDEN is het stalen driemast-opleidingszeilschip "Comte de Smet de Naeyer", genoemd naar de toenmalige eerste minister Paul de Smet de Naeyer, vergaan nabij eiland Wight (positie 47°12'N-14°30'W). Het zeilschip was bevracht met een lading 2.752 ton cement en andere goederen met bestemming Kaapstad.

Ter gelegenheid van de 50^{ste} verjaardag van dit drama verscheen in Het Visserijblad bijgaand artikel van de hand van wijlen Edouard Vanalderweireldt (25.09.07-23.02.89) die zich heel de tekst door consequent houdt aan de schrijfwijze *de Nayer*. Vuurtorenaar Wardje Vanalderweireldt was vele jaren een van de vaste medewerkers van Pros Vandenberghe en tevens een onovertroffen fotoverzamelaar over Oostende en de visserij. Zelf was hij enkele jaren visser geweest (1933-'39), maar bij zijn terugkeer na de oorlog uit Engeland werd hij wattman bij de trammaatschappij.

Terwijl artikels over het scheepsdrama nog steeds verdachtmakingen tegenover de kapitein bevatten en weinig over de echte oorzaak van de scheepsramp te lezen is, bleek correspondent Vanalderweireldt beter geïnformeerd.

Tijdens het proces over de verantwoordelijkheid voor het drama werden bitsige debatten gevoerd en uiteindelijk werd kapitein A. Fourcault verantwoordelijk gesteld voor de ramp. De overlevenden oordeelden echter dat de kapitein stierf als een held. Het Hof van Beroep volgde hen daarin en de gezagvoerder werd in 1910 in ere hersteld. Als laat eerbetoon kreeg een gewezen loodskotter die van 1985 tot 1991 dienst deed als opleidingsschip van de Hogere Zeevaartschool de naam *Commandant Fourcault*

Het schip werd vervangen door de het in 1877 gebouwde Britse driemaster Leannie Landles (later Linlithgowshire) dat van 1907 tot 1932 als opleidingsschip Comte de Smet de Naeyer II voer. Voor een reis hebben de kadetten ook ingescheept op de Duitse vijfmastbark R.C. Rickmers.

De echte opvolger van de "Comte de Smet de Naeyer", de viermaster "L'Avenir", werd op 2 mei 1908 te water gelaten in Bremer. Bij de bouw van het nieuwe opleidingsschip werd veel aandacht besteed aan de veiligheid en de opbouw van het schip. De L'Avenir bleef 24 jaar in de vaart en werd in 1932 verkocht aan een Finse rederij en werd later het opleidingsschip van de Duitse koopvaardij. De L'Avenir verging in 1938 bij Kaap Hoorn.

Het laatste zeilend opleidingsschip voor de koopvaardij was de Mercator (1932-1960).



Wardje Vanalderweireldt

Op donderdag 19 april as. zal het 50 jaar geleden zijn dat een zware scheepsramp ons land trof. Bij het maken van zijn tweede reis verging het schoolschip <<Comte de Smet de Nayer>> in de Golf van Gascogne, na een dramatische poging op het schip te redden. 33 man, waaronder talrijke minderjarige kadetten lieten er het leven. 26 overlevenden bereikten terug het vaderland.

Hier volgt het dramatische verhaal van het vergaan van het schoolschip, onder bevel van Kommandant Fourcault.

De <<Comte de Smet de Nayer>> werd te Greenock aan de Clyde gebouwd in 1904.

Het schip liep op 11 augustus van stapel: negen dagen later op 20 augustus kapseisde het in de haven ten gevolge van een verkeerd manoeuvreer en zonk.

Met veel moeite en kosten werd het schip terug vlot gebracht, doch in Belgische zeevaartkringen meende men dat het ongeval te wijten was aan een konstruktiefout, wat door de Engelsen stellig werd tegengesproken. Op het einde van het jaar bereikte het de haven van Antwerpen. Op 12 februari 1905 ondernam het schip zijn maidenrip, die tot 9 januari 1906 duurde, en een normaal verloop had. Dertig kadetten maakten de reis mede o.a. naar Madèra en Valparaiso en kwamen na elf maanden te Antwerpen terug.

Tweede en laatste reis

Drie maanden later op 11 april 1906, voer het schip opnieuw uit, met bestemming naar Las Palmas en Port Natal.

De tweede reis van de <<Comte de Smet de Nayer>> begon weinig voorspoedig. Ofschoon het ongewoon zacht lenteweer was, bleef het schip, om onbekende redenen, drie dagen lang op de rede van Vlissingen liggen. Dit onverklaarbaar oponthoud heeft later aanleiding gegeven tot allerlei gissingen, daar men veronderstelde dat het een of het ander aan boord niet in orde is geweest. In ieder geval is hieromtrent niets uitgelekt. Geen der 26 geredden wist later te verklaren, waarom de kapitein zo lang geaarzeld heeft alvorens het ruime sop te kiezen en het



HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

*Deze maandelijkse
rubriek is gebaseerd op
HVB van 1956.*

scheepsjournaal, waarin hij de oorzaak van het driedaags wachten te Vlissingen zonder twijfel zal hebben opgetekend, is met de overige scheepspapieren en het schip zelf verloren gegaan. Begunstigd door een kalme zee en een stevige bries liep de <<Comte de Smet de Nayer>> tenslotte toch het zeegat uit, maar reeds in het kanaal ter hoogte van het eiland Wight, kreeg het schip met zwaar weer te kampen. De reis werd niettemin voortgezet, doch hoe verder men kwam, hoe heviger de storm werd. Tot overmaat van de ramp stelde men vast dat het schip lek was. Van uur tot uur werd de diepgang groter, zonder dat men aanvankelijk een verklaring voor dit eigenaardig verschijnsel wist te vinden. Tot men plotseling de oplossing van het raadsel ontdekte: het schoolschip had als ballast een lading cementblokken aan boord en dagen lang hadden deze blokken het indringende water opgezogen met het gevolg dat de lading van dag tot dag zwaarder werd. Het feit dat het lekwater door het cement werd opgezogen, verklaart tevens dat het zo lang duurde voor men er achter kwam dat er een lek in het schip was, pas toen de cementblokken verzadigd waren, begon het water in het laadruim zichtbaar te worden.

Moedige reddingspogingen

Wel werd onmiddellijk iedereen aan het pompen gezet, maar het was reeds te laat. Het schip lag zo diep, dat ieder ogenblik de golven over boord sloegen, zodat er voortdurend meer water binnen kwam. Bovendien geraakten de pompen de ene na de andere defekt.

De gehele nacht streed de bemanning een wanhopige strijd tegen het indringende water. Tegen de morgen zag de kapitein in dat het een hopeloze strijd was, en gaf

bevel de reddingsboten in zee te laten. Nauwelijks was de eerste boot te water gelaten, of een zware golf wierp haar onderst boven. De tweede boot bestemd voor zestien personen maar bemand met tweeëntwintig had meer geluk, en kwam veilig te water. De bemanning haastte zich van het snel zinkende schip weg te komen. Een derde sloep werd te water gelaten, maar sloeg tegen de romp van het schoolschip te pletter. De twee overige reddingsboten werden daarna uitgezet, maar werden door een golf gegrepen en kapseisden. Nadat de laatste reddingsboten verdwenen waren sprongen twee officieren en twee kadetten over boord, en klampten zich aan het wrak van een sloep vast, zij werden met veel moeite door de reeds overbemande sloep opgepikt.

Kommandant Fourcault weigerde zijn kommandobrug te verlaten en zou recht als een kaars de diepte ingaan. Ook aalmoezener Cuypers bleef aan boord van het schoolschip. De 33 man waaronder 18 kadetten die nog aan boord gebleven waren konden in geen twijfel meer verkeren wat hen wachtte. Op 19 april om 6.55 u. 's morgens in de Golf van Gascogne, verdween de <<Comte de Smet de Nayer>> met 33 manschappen in de diepte.

De 26 overlevende schipbreukelingen hadden 13 lange uren tegen de storm en de zee geworsteld, doornat en uitgeput van vermoeienis en ontbering, werden zij met het vallen van de avond door de Franse viermaster <<Dunckerke>> opgemerkt en aan boord genomen. Twaalf dagen later stapten zij in Cuxhaven aan wal, en vertrokken via Hamburg naar Brussel.

Pas enkele dagen na de ontzettingen gebeurtenis geraakte het treurige nieuws in ons land bekend. De hele bevolking deelde in het leed van hen die nooit hun vader, echtgenoot, of kind zouden weerzien. Na dagen van spannende

onzekerheid, ontnam eindelijk de terugkeer van de geredden, in vele families de laatste hoop die ze hadden gekoesterd.

Ed. Vanalderweireldt

Lijst der bemanning

De slachtoffers

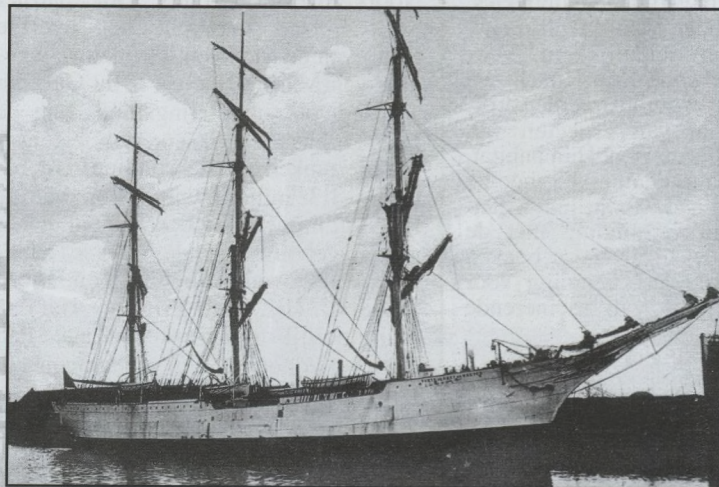
Kommandant Fourcault, 45 jaar
Baron Van Zuylen van Nyevelt, eerste officier, 28 jaar
G. Van Esch, vierde officier, 22 jaar
M. Cuypers, aalmoezener, 34 jaar
P. Boels, machinist, 45 jaar
A. Rombout, timmerman, 33 jaar
E. Barenheid, eerste steward, 35 jaar
J. De Vlieger, tweede steward, 25 jaar
P. De Wilde, derde steward, 23 jaar
E. Borra, bakker, 25 jaar
J. Moreau, kok, 34 jaar
H. Huyghe, hulpkok, 19 jaar
G. Robyn, matroos, 32 jaar
E. Kremer, matroos, 20 jaar
H. Dejong, matroos, 19 jaar

Verongelukte kadetten

Et. Decroix, 18 jaar
P. Tyberghien 18 jaar
P. Hallsdoff, 23 jaar
G. Petiot, 20 jaar
L. De Ryckman, 22 jaar
J. Vendry, 18 jaar
M. André, 17 jaar
L. Boutquin, 17 jaar
F. Jacques, 23 jaar
J. Rambot, 23 jaar
F. Claessens, 17 jaar
H. Montarde, 18 jaar
J. De Wallen, 19 jaar
Em. Gheyssens, 18 jaar
Raoul Gharlemain, 18 jaar
G. Lambrechts, 19 jaar
H. Castantos, 18 jaar
G. Bischoff, 19 jaar

Geredde kadetten

M.J. Beelaerts, 19 jaar
H. Vanden Berghe, 18 jaar
M. Ulser, 19 jaar
Abel Dubois, 19 jaar
H. Vetels, 20 jaar
P. Hayez, 22 jaar
R. veys, 19 jaar
F. Paquay, 18 jaar
C. Comerade, 21 jaar
J. Meulemeester, 20 jaar
H. Sacré, 19 jaar.



boekbesprekingen



frank neyts

Vijf eeuwen navigatie op zee Bij Uitgeverij Aprilis in het Nederlandse Zaltbommel verscheen onlangs "Koersvast. Vijf eeuwen navigatie op zee". Het betreft een bundel opstellen aangeboden aan Willem Mörzer Bruyns bij zijn afscheid van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam in 2005.

Een zeeman kan zijn weg over zee vinden, omdat hij de vaardigheid bezit de gegevens te interpreteren die de voor de navigatie beschikbare hulpmiddelen hem leveren. Alleen dankzij die kundigheid kan hij bepalen waar hij zich bevindt en welke koers hij moet varen om zijn bestemming te bereiken. Dat was vroeger zo, en dat geldt nu nog steeds. In het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam worden de theorie van de navigatie en de werking van de daarbij gebruikte instrumenten verduidelijkt, ingebed in het verhaal over de geschiedenis van de (Nederlandse) scheepvaart. Conservator W.F.J. Mörzer Bruyns heeft het zijne bijgedragen aan het vergroten van de kennis over de maritieme navigatie. In het afscheidsbundel belichten een 18-tal auteurs aspecten van de geschiedenis van de navigatie. Het werd een boeiend verhaal.

"Koersvast. Vijf eeuwen navigatie op zee" (ISBN 90-5994-108-X) werd keurig uitgegeven met een harde kaft en telt 287 pagina's. Het boek kost 29,00 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/78.87.00. Fax 053/78.26.91. E-mail: info@agorabooks.com.

Robben & dolfijnen

In de reeks 'Dierenfamilies' verschenen bij Ars Scribendi recentelijk twee interessante, maritiem getinte jeugdboekjes. De titels, "Robben" en "Dolfijnen", missen niks aan duidelijkheid. Voor beide werkjes tekende Ron Hirschi als auteur. De prachtig geïllustreerde werkjes bespreken tal van aspecten van beide, geliefde diersoorten. Hun habitat, de soorten met hun kenmerken, hoe ze leven, wat ze eten, wie zijn hun vijanden, wat is hun verhouding met de mens, en nog veel meer. Deze boeken geven een waardevolle inleiding voor meer wil weten over deze fascinerende dieren.

Zowel "Robben" (ISBN 90-5495-848-0) als "Dolfijnen" (ISBN 90-5495-851-0) werden uitgegeven met een harde kaft en tellen 48 pagina's. Ze werden prachtig verlicht met tal van kleurenfoto's. Beide boekjes kosten elk 16,00 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België worden de boekjes verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/78.87.00. Fax 053/78.26.91. E-mail: info@agorabooks.com.

Alex De Bock voorzitter Zeevissersfonds

De Raad van Beheer van het Zeevissersfonds duidde op de vergadering van 19 januari Alex De Bock aan als voorzitter. De Bock is secretaris van de liberale vakbond ACLVB. Hij vervangt Marina Nollet (Rederscentrale). Secretaris van het fonds is Ivan Victor.

Pieters en de fusie Fjord Seafood en Pan Fish

De Noorse miljardair John Frederiksen heeft zijn belang van 25,7 % in Fjord Seafood doorgeschoven naar Pan Fish. Beide visproducenten zijn nauw verbonden met zalmkwekerijen, waardoor de operatie laat vermoeden dat er een grote fusie in de lucht hangt. De Noorse zalmkweker Fjord Seafood, eigenaar van de vroegere Pieters Groep in Brugge, vindt die mogelijkheid alvast bespreekbaar. Een fusie tussen de twee industriële zalmkwekers betekent dat de nieuwe entiteit een kwart van de mondiale zalmmarkt zou controleren.

Als het tot zo'n fusie komt zal dit ook gevolgen hebben voor de toekomst Fjord Seafood Europe in Brugge (ex-Pieters). Het Brugse dochterbedrijf houdt zich immers nog steeds bezig met de verkoop en verwerking van verse vis, een activiteit buiten de core-business van het concern.

CEO-Jo Dekeyser vindt het nog te vroeg om zich over de toekomst uit te spreken. "We hebben nog geen zicht op de plannen van Frederiksen. Heeft hij zijn belang in Fjord Seafood doorverkocht aan Pan Fish om cash te verzamelen, of is het hem enkel te doen om de consolidatie in de sector? Als het dat laatste is, dan is onze toekomst onzeker", verklaarde Dekeyser vorige maand aan het financieel-economisch dagblad De Tijd.

Nutreco laat zalmkwekerijen

Het Nederlandse concern Nutreco heeft haar participatie van 75 procent in 's wereld grootste zalmkweker Marine Harvest van de hand gedaan aan een Noors investeringfonds. Ook partner Stolt-Nielsen verkocht het overige kwart van de aandelen. De nieuwe eigenaar van Marine Harvest is nu Geveran Trading, het investeringsfonds van de Noor John Frederiksen, ook eigenaar van de tankerrederij Frontline. Hij betaalde 1,3 miljard euro voor Marine Harvest. Frederiksen heeft ook al belangen opgebouwd in de Noorse zalmkweekbedrijven Pan Fish en Fjord Seafood. Hij heeft Marine Harvest onmiddellijk doorverkocht aan Pan Fish, waardoor een nog grotere concentratie in de zalmkweek ontstaat.

Nutreco gaat zich nu meer toeleggen op de productie van vis- en veevoer en de vleesfokkerij

Voor de Nutreco-vestiging Marine Harvest in Oostende, de gewezen zalm-

rokerij La Couronne en tot voor de vorige naamswijziging Stolt Sea Farm, zijn er niet onmiddellijk gevolgen voor de 70 werknemers, zegt corporate communication manager Marit Husa vanuit het hoofdkantoor in Amersfoort. "De verschuiving van de aandelen moet nog door de Europese mededingingsautoriteit worden goedgekeurd. Verder wensen we niet op de beslissing vooruit te lopen."

European Seafood Exposition van 9 tot 11 mei in Brussel

De internationale vakbeurs European Seafood Exposition (ESE) in Brussels Expo is van dinsdag 9 mei tot en met donderdag 11 mei aan haar 14de editie toe. Ook dit jaar is er een aparte hal waar Seafood Processing Europe voor verwerkingsmachines en -materialen is ondergebracht.

De ESE is in de vis- en seafoodsector een begrip geworden. De ESE verwelkomt opnieuw 1.500 exposanten uit meer dan 130 landen en verwacht duizenden bezoekers uit heel de wereld. Sinds de eerste editie in 1993 is de ESE opgeklimmen tot het belangrijkste forum voor de visverwerkende nijverheid. De voorbije tien jaar heeft de aquacultuur een spectaculaire ontwikkeling gekend en dat was ook aan het aanbod op de vakbeurs te merken.

Info: www.euroseafood.com

NEDERLAND

Koninklijke mosselen

Ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan van Schaal- en schelpdierenproducent Prins Groep B.V. uit Yerseke werd het predikaat "koninklijk" toegekend. Vanaf nu zal de Prins Groep "Koninklijk schaal- en schelpdierenbedrijf Prins & Dingemanse B.V. heten". Het bedrijf werd in 1880 opgericht door Jacobus Prins. 125 jaar en drie generaties later is de onderneming uitgegroeid tot een van de grootste aanbieders van schaal- en schelpdieren in Europa. Het predikaat "koninklijk" wordt op voorspraak van de Commissaris van de Koningin en de burgemeester toegekend aan bedrijven die een belangrijke plaats verwerven in hun vakgebied, van landelijke betekenis zijn en ten minste 100 jaar bestaan. Ook moet worden aangetoond dat de kandidaat een actieve rol speelt in de maatschappij, ondermeer door de creatie van werkgelegenheid, innovaties en productontwikkelingen.

Faillissement

REDERIJ COUDEKERCKE BVBA, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist, ex-eigenaar Z.525 Sylvia-Mary. Failliet verklaard op bekeniten op 20 maart 2006.

De Belgische visserijvloot (16)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

Z.87 Nele

(ex-O.87 Nele)

Lengte: 20,04 m.

Breedte: 6,26 m.

Tonnage: 68 bt

Bouwjaar: 1987

Werk: Sambre et Meuse, Beez (casco),

Perfecta, Zeebrugge (afwerking)

Motor: Mitsubishi (1998)

Vermogen: 221 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

O.87 Nele:

BVBA Rederij Nele, 8450 Bredene

Z.87 Nele:

BVBA Rederij Nele, 8301 Knokke-Heist (1991)



COPYRIGHT gw

N.88 Nova Cura

(ex-N.720 André-Jeanne)

Lengte: 22,00 m.

Breedte: 6,07 m

Tonnage: 68 bt

Bouwjaar: 1963

Werk: Scheepswerven Seghers, Oostende

Motor: Cummins (1992)

Vermogen: 218 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

N.720 André-Jeanne:

Marcel Vercoutter-Bogaert, Nieuwpoort (1963)

André Vercoutter-Durtieux, 8620

Nieuwpoort (1978)

André Vercoutter, Maurice en Coussaert-

Dugardein (1993)

Rederij André Vercoutter en Maurice

Cousaert, Lombardsijde (1996)

N.88 Nova Cura:

BVBA Caroline, Knokke-Heist (1999)

BVBA Novacura, 8620 Nieuwpoort

(1999)



COPYRIGHT gw

O.89 Sandra

(ex-Z.89 Sandra)

Lengte: 33,53 m

Breedte: 7,58 m

Tonnage: 233 bt

Bouwjaar: 1982

Werk: De Graeve, Zeebrugge

Motor: SW Diesel (1998)

Vermogen: 850 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

Z.89 Sandra

PVBA Vandenbroucke-Schiltz

(1982)

BVBA Rederij Vandenbroucke, 8301

Knokke-Heist (1988)

O.89 Sandra:

BVBA Alfryhofra, 8400 Oostende

(1993)

BVBA Rederij De Zeebries, 8400

Oostende (1999)



COPYRIGHT gw

FOTOS: copyright: G. Walters - nadruk en repro niet toegelaten.

Expo Staf Versluys



De Bredense beeldhouwer André Huyghebaert maakte een buste van Staf Versluys. Het beeld werd n.a.v. de tentoonstelling ingehuldigd.

Nog tot 30 april loopt in het Bredense Meeting- & Eventcenter Staf Versluys een tentoonstelling over het leven van de man die z'n naam aan dit centrum gaf.

De wereldzeiler Staf Versluys en zijn 'Rucanor Tristar' zijn in de visserij en ver daarbuiten nog steeds niet vergeten. Tussen 1973 en 1986 heeft deze Bredenaar dan ook een indrukwekkend palmares bijeen gezeild dat het respect verdient van elke zeeman.

In de eerste plaats was hij botenbouwer. In zijn atelier, te midden de Oostendse visserij, bouwde hij de meeste van zijn wedstrijdboten zelf, steeds groter, steeds volmakter. Na zijn overlijden (1995) zette zijn zoon dat werk verder. De combinatie van degelijk vakmanschap en ruimdenkendheid maakte van Staf een gerespecteerde wereldburger; een eenvoudige man die toegang kreeg tot de hoogste kringen.

De tentoonstelling (gratis toegang) toont een schat van informatie over leven en werk van Staf. Bijzonder merkwaardig daarbij is de film over Staf die er te bezichtigen valt en die geproduceerd werd door Tom Versluys, zoon van reder Willy Versluys, neef van Staf.

Open
maan- tot vrijdag: 9 tot 12 & 13,30 - 17
zat en zondag: 10 - 17 uur.



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.

Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen.

Telefoonnummers:

- Service: 03 - 5443033

- Onderdelen: 03 - 5443025

- 24-uurs dienst: 03 - 5443030

Fax: 03 - 5443020

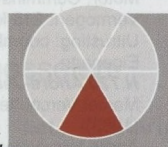
E-mail: turbo@be.abb.com

ABB Turbocharging

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



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

