

Ivan Victor: *'Gedaan met de rapste eerst en de slimste mees'*

Vooruitzichten: *zware beperking op tong- en scholvangsten*

Vloot: *nauwelijks meer dan honderd vaartuigen*

Romeo Rau: *'Is Purus een sectair genootschap?'*



Visafslag op het strand te De Panne, in 1919.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, matrozen, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 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, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

Zestien vaartuigen minder

Vloot krimpt tot 105 vaartuigen

TEGEN HET EINDE van het jaar telt de vloot weer zestien vaartuigen minder. Negen vaartuigen verdwijnen uit de vloot door de uitstapregeling en daarmee ook uit het Belgisch én het Europees vlootregister. Door samenvoeging van vermogens worden daarenboven nog eens zeven vaartuigen geschrapt. De hele operatie reduceert de Vlaamse visserijvloot tot 105 vaartuigen. Dat is ver beneden het minimum vitalis dat in 1983 — toen de vloot op 182 vaartuigen was teruggevallen — als ondergrens gold voor de leefbaarheid van de sector.

DOOR DE SANERINGSRONDE wordt tien procent van het motorvermogen en twaalf procent van de brutotonnage weggewerkt. Dat is voorlopig de laatste uitstapregeling. Reders die hopen dat er op korte termijn nog een uitstapregeling komt, moeten daar, naar verluidt, niet op rekenen. De afhandeling van de dossiers heeft uiteindelijk langer geduurd dan verwacht. Nu alles rond is en de eerste betalingen verricht zijn wordt de impact van de saneringsronde duidelijk. De afhandeling van de 26 aanvragen heeft als resultaat dat er uiteindelijk negen vaartuigen gesloopt worden.

Het zijn voor wat **het groot vlootsegment** betreft: **Z.54 De Bounty**, [Rederij De Bounty BVBA (failliet 04.08.05), uit Knokke-Heist, bouwjaar 1993, 37,87 m., 385 bt, 795 kW]; **Z.91 Noordhinder** [Rederij De Noord-

hinder BVBA uit Knokke-Heist, bouwjaar 1985, 37,88 m., 311 bt, 957 kW]; **Z.92 Yentl** [Rederij Long Ships BVBA, uit Blankenberge, bouwjaar 1980, 34,54 m., 286 bt, 883 kW]; **Z.99 Terra Nova** [Terra Nova BVBA uit Zeebrugge, bouwjaar 1991, 40,57 m., 462 bt, 957 kW]; **Z.185 Emerald Star** [Rederij NV Shamrock (failliet 10.07.06), uit Knokke-Heist, bouwjaar 1983, 36,92 m., 296 bt, 882 kW]; **Z.200 Wagram** [Rederij Brandon Start BVBA (failliet 20.02.06), uit Knokke-Heist, bouwjaar 1990, 33,08 m., 249 bt, 750 kW].

Uit de oorspronkelijk lijst is de Z.90 Oosthinder weggevallen. Het vaartuig werd aangekocht door de Rederij Long Ships uit De Haan (voorheen Blankenberge) als vervangingsschip voor de Z.92 Yentl die naar de sloop gaat.

In het groot vlootsegment rest nog financiële ruimte om de sane-

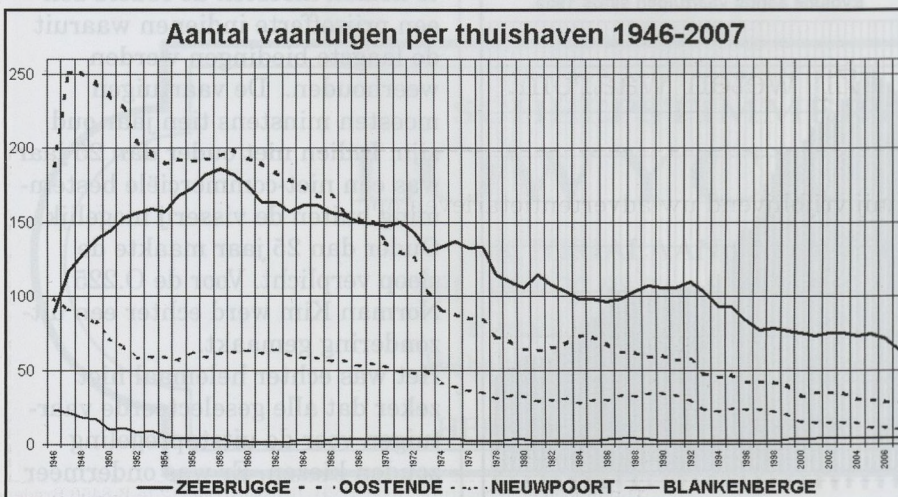
ring van nog een vaartuig te bekostigen. Omdat er maar negen in plaats van de voorziene tien vaartuigen uit de vloot genomen worden is er nog ruimte om een groot vaartuig te saneren. Het is de Z.284 Antonia Martruida (ex-Z.284 Vicky) van Rederij BVBA Carpe Dien met zetel in Oostende die hiervoor in aanmerking komt. Het is helemaal niet zeker of de Nederlandse eigenaar daar gebruik wil van maken.

Uit het klein vlootsegment verdwijnen: Z.470 Odin [Gebr. Rammeloo BVBA (failliet 25.08.05), uit Knokke-Heist, bouwjaar 1988, 23,82 m., 82 bt, 221 kW]; **N.501 Asterias** Zee-Adelt BVBA uit Nieuwpoort, bouwjaar 1988, 23,97 m., 98 bt, 221 kW].

Het tiende vaartuig, de houten O.225 Norman Kim, wordt niet gesloopt, maar gerestaureerd, zoals we vorige maand reeds gemeld hebben. Reder Florent Daems kon, net als de eigenaar van de Z.501 Asterias, genieten van een afwijking en kreeg hierdoor meteen de zekerheid dat zijn vaartuig deze keer zeker in aanmerking kwam voor sanering. Dat dit bij de vorige uitstapregeling niet gebeurde was een gevolg van het niet respecteren van de regels. Die gang van zaken bleef destijds trouwens niet onopgemerkt en viel in zeer slechte aarde bij de financiële inspectie die daar op gepaste wijze op gereageerd heeft.

In het klein vlootsegment viel de Z.279 Ramblers uiteindelijk uit de boot ten voordele van Z.470 Odin waarvoor de curator een lagere offerte indiende. In totaal verkeren vier rederijen uit de lijst in staat van faillissement.

De vaartuigen die al eerder geschrapt zijn en nu definitief uit het vlootregister verdwijnen omdat hun vermogen op andere vaartuigen is overgeschreven zijn: **N.34 Vertrouwen** (sportvisser);



COLOFON

HVB
73

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine van de zee

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

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

UITGEVERIJ:

VZW Liefkemores.
Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

HVB,

Brusselstraat 12,
8450 Bredene

Pas op: geen fax meer!

E-mail:

het.visserijblad@telenet.be

ISSN: 0776-6912

Omslagfoto Guido Walters

Losse nummers: 2,50 euro
Abonnementen!

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

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

Laat u niet
(vis)kisten
Neem een
abonnement



De Z.99 Terra Nova, te water gelaten op 12 augustus 1991 en dus amper zestien jaar oud, is het jongste schip dat uit de vloot verdwijnt. Het vaartuig is ondertussen al gesloopt in Nederland. (foto gw)

Z.41 Tornado (naar Ierland); **Z.123 Fury** (bestemming niet bekend); **Z.184 Linquenda**, ex-**Z.84 De Klauwaart** (naar Zuid-Afrika); **Z.307 Zeetrappier** (sloop); **Z.319 Avontuur** (Nederlands vlagschip FD.283, Fleetwood); **Z.396 Sabrina** (bestemming niet bekend)

Weerwerk

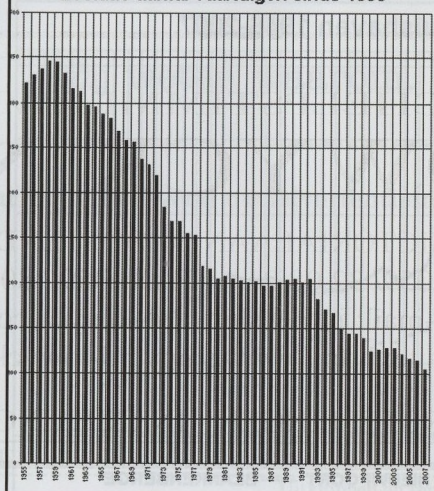
De doelstelling van het herstructureringsplan met sloopregeling was het wegsaneren van vlootcapaciteit om de rentabiliteit van de overblijvende vaartuigen te verbeteren. Minister van Landbouw Yves Leterme was voorstander van structurele maatregelen, lie-

ver dan een (gesubsidieerde) stillegregeling die ieder jaar opnieuw geld zou kosten. De kosten voor de beëindigingregeling vallen voor de helft op de Vlaamse Regering en de andere helft komt van Europa. Het bedrag aan slooppremies was geplafonneerd op acht miljoen euro of ongeveer 3.100 euro per brutoton.

De rederijen dienden 26 offertes in om hun vaartuig uit de visserij weg te trekken. Voor het klein vlootsegment werden 8 aanvragen ontvangen en drie weerhouden. Eigenaars van grote vaartuigen dienden 18 aanvragen in waarvan er 7 op goedkeuring mochten rekenen.

Om voor sanering in aanmerking te komen moesten de reders zelf een prijsofferte indienen waaruit de laagste biedingen werden weerhouden. De vaartuigen moesten minstens tien jaar oud zijn. Indien niet ouder dan 25 jaar was een niet-commerciële bestemming buiten de visserij mogelijk. Ouder dan 25 jaar maakte de sloop verplicht. Voor de O.225 Norman Kim werd echter een uitzondering gemaakt. Het was echter helemaal niet zeker dat alle geselecteerde vaartuigen voor de uitstapregeling zouden kiezen. Er was ondermeer

Evolutie aantal vaartuigen sinds 1955





De Z.307 Zeetrapper is een vaartuig dat nog op de vlootlijst stond, maar in feite lag te verkommeren in Zeebrugge. Het is nu naar de sloop en wordt definitief geschrapt. (foto gw)

ook weerwerk van de kant van de vismijnen om bepaalde vaartuigen-klienten in de vaart te houden.

100 vaartuigen

Het zag er op een bepaald ogenblik uit dat de vloot onder de honderd vaartuigen zou vallen. Zo ver zitten we daar ook niet af wanneer enkel de actieve vaartuigen in aanmerking worden genomen. De hele operatie heeft tot gevolg dat er een herverdeling van de quota nodig zal zijn. Rederijen die pk's (kW's) konden bijkopen zullen op papier over een groter motorvermogen beschikken. Ze hebben dus alleen maar 'quotapks' gekocht. Ze kunnen dit extra-vermogen niet aanwenden om het vermogen van afgestelde motoren

te verhogen of te regulariseren. Ook de scheepsvaartinspectie laat dat niet toe omdat een hoger vermogen ook invloed heeft op bepaalde vereisten en de stabiliteit van een vaartuig. Het is trouwens zo dat iedere wijziging aan een schip een nieuwe stabiliteitsproef vereist, wanneer het attest meer dan vijf jaar oud is. (gw)

Failissementen

* REDERIJ DE KLAUWAERT BVBA, Heistlaan 169, 8301 Knokke-Heist, rederij ter zeevisserij, eigenaar Z.84 Albrecht Rodenbach (ex-Z.510). Failliet verklaard op bekenenis op 29 september 2006.

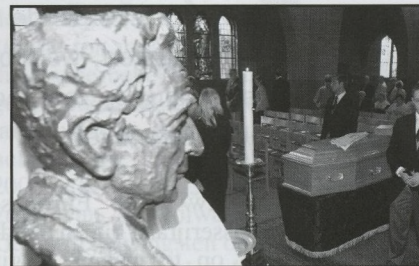
* DE KWINTE NV, 't Kloosterhof 92, 8200 Sint-Michiels-Brugge, rederij ter zeevisserij. Failliet verklaard op bekenenis 22 september 2006

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.

Paster Pype



In HVB stond vorige maand een stuk onder de titel **'Oostends kerkhof wordt Begraafplaats Paster Pype — Vader der vissers herbegraven'**. Ik las met veel belangstelling het betreffende artikel in uw blad van 06 oktober 2006. Het komt evenwel storend over (zeker in een artikel dat een eerbetoon wil zijn) dat er een paar, zo neem ik aan, zetfouten geslopen zijn in het artikel. Zo staat er: *'In de zomer van 1979 werd hij priester gewijd...'*

en verder: *'In 1986 werd Henri Pype ook visserij-aalmoezenier.'* Misschien is een rechtzetting in een volgend nummer op zijn plaats, ook al weet elke aandachtige lezer wel dat het hier eigenlijk om de jaren 1879 en 1886 gaat.

Ir. Gabriël Ysebaert

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

Visserijbiologen adviseren zware beperking op tong- en scholvangsten

Reductie van 40 procent voor schol in de Noordzee en 75 procent voor tong

DE EUROPESE COMMISSIE laat zich jaarlijks adviseren door het adviesorgaan van de International Council for the Exploration of the Sea (ICES) over de toestand van de belangrijke visbestanden in de gemeenschappelijke wateren. In deze adviescommissie zetelen visserijbiologen uit verschillende lidstaten. De ICES rapporteert over de bestandsschattingen, waarbij andere overwegingen dan uitsluitend biologische buiten beschouwing blijven. Het rapport werd vorige maand vrijgegeven.

HALF OKTOBER KWAM de Europese Landbouw- en Visserijraad bijeen om de quotavoorstellen op te maken. Begin november consulteert de Europese Commissie het bedrijfsleven en de maatschappelijke organisaties (via de Regionale adviesraden of RAC's) en brengt een voorstel voor het visserijbeheer in 2007 uit. Maandag 20 december starten de onderhandelingen binnen de Europese raad van visserijministers

over de definitieve vangstquota. De ILVO-medewerkers *Wim Demaré*, *Willy Vanhee* en *Frank Redant* informeerden de visserijsector op 27 oktober op basis van onderstaande tekst. Het visserijbeleid van de afgelopen twintig jaar kan bezwaarlijk succesvol genoemd worden. Men is er niet in geslaagd de visserij-inspanning onder controle te krijgen. De effectieve visserij-inspanning van de meeste vloten is toe-

genomen (1) en de meeste visstocks zijn overbevist. De Europese Commissie verandert daarom haar strategie en voert bovenop de TACs, beperkingen in op de visserij-inspanning. Hoewel de Belgische boomkorvloot momenteel niet onderhevig is aan *effortbeperkingen* in de Keltische Zee, het Oostelijk Engels Kanaal of de Golf van Biskaje, moet er toch rekening mee gehouden worden dat binnen afzienbare tijd dergelijke beperkingen kunnen worden ingevoerd. Daarnaast heeft de Commissie haar lange termijn doelstellingen scherpgesteld om de opbrengsten van de visbestanden tegen 2015 te maximaliseren op het niveau van de zgn. *maximum sustainable yield* (MSY). Enerzijds wil dit zeggen dat de visserijsterfte voor de meeste bestanden drastisch naar beneden moet. Anderzijds moeten ook de vangsten voor de meeste visbestanden op lange termijn kunnen toenemen. Er kan dus meer gevangen worden door

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchtransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:
gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlotte distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuiskopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

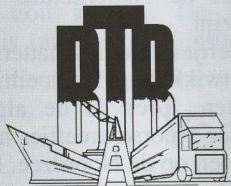
Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :
Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82
e-mail : info@vismijnoostende.be

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

minder hard te vissen. Dit lijkt een tegenstrijdigheid, maar dat is het allerminst.

Andere belangrijke doelstellingen van de Commissie voor de komende jaren zijn onder meer de bescherming van gevoelige habitats zoals koudwaterriffen en gevoelige soorten zoals roggen en haaien, en de vermindering van de teruggooi (discards). Met name de laatste twee zijn niet te onderschatten uitdagingen voor de Belgische boomkorvisserij. Om dat doel te bereiken ontwikkelt het ILVO-Visserij, in samenwerking met de SDVO en enkele reders en schippers, onder meer een milieuvriendelijker boomkor. Door de introductie

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



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor
Federaal secretaris
zeeverij
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

van vierkante mazen in de buik van het net én door de mazen in de kuil negentig graden te draaien, worden de niet-commerciële bijvangsten gereduceerd. Tegelijk tracht men ondermaatse rondvis (vnl. schelvis en wijting) te laten ontsnappen langs grote mazen in de rug van het net. Het gebruik van grote mazen en de toepassing van rolsloffen vermindert daarenboven het energieverbruik.

Een laatste belangrijke doelstelling van de Commissie bestaat erin het centrale beheersysteem, waarbij maatregelen van bovenaf worden opgelegd, om te vormen tot een beleid dat van onder uit wordt gestuurd. De oprichting enkele jaren geleden van de Regionale Adviesraden (afgekort RACs) past in die strategie. De Commissie tracht de professionele beroepsorganisaties via deze weg nauwer bij het beleid te betrekken.

Vangstbeperkingen (TACs) blijven ook in 2007 het belangrijkste instrument van het visserijbeheer. Verder in deze bijdrage worden de vangstopties en beheersadviezen van ICES voor 2007 toegelicht voor de visbestanden die de Belgische visserijsector aanbelangen. De hier voorgestelde adviezen houden geen rekening met de problematiek van de gemengde visserijen. Als verschillende soorten samen gevangen worden, bepaalt de soort die er het slechtst aan toe is de beheersmaatregelen die zullen worden genomen. Door deze mogelijke koppeling zouden sommige TACs uiteindelijk lager kunnen uitvallen dan hier voorgesteld.

Noordzee

Het kabeljauwbestand in de Noordzee zit nog steeds op een zeer laag peil en goede broedklassen blijven uit. Het bestand slaagt er niet in om zich te herstellen en daarom wordt eens te meer geadviseerd om te stoppen met vissen op kabeljauw. Een dergelijke radicale ingreep ligt, om begrijpelijke redenen, zeer moeilijk in de visserijsector, en dus werd de TAC de voorbije jaren boven de 20 duizend ton vastgelegd. Hoogstwaar-

schijnlijk zal ook voor 2007 een TAC van die grootteorde worden ingesteld. Het laatste decennium is de paaistand van Noordzeeschol teruggevallen op de helft van zijn omvang in de periode 1960-1990. Dit is grotendeels te wijten aan een te hoge visserijsterfte. Er zijn echter aanwijzingen dat de visserijsterfte sinds 2003 is afgenomen, onder meer dankzij de invoering van de zeedagenbeperking. De enorme teruggooi van juveniele schol blijft niettemin een probleem. Om het bestand terug op het goede spoor te zetten, zou in 2007 minder dan 32 duizend ton Noordzee schol moeten aangevoerd worden.

De tongvangsten in de Noordzee zouden in 2007 in principe niet meer dan 10.800 ton mogen bedragen. Dit is een drastische beperking van de vangstmogelijkheden ten opzichte van de vorige jaren en is in hoofdzaak te wijten aan het geringe aantal nakomelingen in 2003, 2004 en 2005. Hierdoor is de aangroei van de volwassen biomassa te klein om de vangsten op het huidige peil te houden. Doordat de voorbije jaren meer biomassa werd opgevisst dan er bijkwam neemt de omvang van het bestand af en moeten extra inspanningen geleverd worden om het bestand terug op peil te brengen.

Oostelijk Engels Kanaal

Zowel de biomassa als de visserijsterfte van het tongbestand in het Oostelijk Engels Kanaal zijn aanvaardbaar. Het advies verschilt dan ook niet van vorig jaar, en in 2007 zou er 6.200 ton tong mogen gevangen worden. Visserijonafhankelijke gegevens suggereren een stabiel scholbestand in de meeste recente jaren. Vanuit die optiek werd geadviseerd om de scholaanvoer in 2007 te beperken tot het niveau van de gemiddelde aanvoer van de afgelopen drie jaar. Dit komt overeen met 4000 ton.

Ierse Zee

Het bestand van kabeljauw in de Ierse Zee vertoont, net als dat in de Noordzee, weinig tekenen van herstel. De biomassa is zeer laag, de visserijsterfte is te

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

hoog en goede broedklassen blijven uit. Daarom wordt opnieuw geadviseerd om het vissen op kabeljauw stop te zetten, maar daarin niet gevolgd worden door de Europese Commissie.

Het scholbestand in de Ierse Zee blijft binnen de veilige referentiewaarden en in 2007 zouden de vangsten, bij een gelijke visserijdruk, 2.100 ton bedragen. Het tongbestand daarentegen, lijdt onder een opeenvolging van zwakke broedklassen. Er is de laatste jaren dan ook veel meer tong weggevist dan er bijgekomen is. Om de biomassa op korte termijn terug op peil te brengen, zou in 2007 niet op tong mogen worden gevestigd. Verwacht wordt dat de Commissie toch een TAC zal voorstellen van om en bij de 800 ton of 15 procent minder dan in 2006.

Keltische Zee

Het kabeljauwbestand in de Keltische Zee produceert te weinig nakomelingen en de biomassa neemt af. Sinds een aantal jaar worden reeds drie visvakken gesloten om kabeljauw te beschermen. Het resultaat is twijfelachtig. Gesloten gebieden hebben pas effect als ze voldoende groot zijn (ongeveer 50% van het verspreidingsgebied van een soort) én als ze gepaard gaan met beperkingen op de visserij-inspanning. Dergelijke beperkingen zijn onder meer nodig om te voorkomen dat de visserij-inspanning zich verplaatst naar andere visgronden in de Keltische Zee, waar evenveel kabeljauw gevangen wordt. Een bijkomend gevolg is dat de druk op gevoelige soorten zoals roggen waarschijnlijk is toegenomen. Gezien de ernst van de situatie, adviseert ICES om te stoppen met vissen op kabeljauw.

De voorgestelde adviezen voor de platvisbestanden in de Keltische Zee liggen

in de lijn van vorig jaar. De visserijdruk op schol moet gehalveerd worden en indien niet mogelijk, moet er een herstelplan komen. Door het uitblijven van sterke broedklassen sinds 1988, is de paaistand sterk afgenomen. De aanvoer van Keltische Zee schol zou maximum 380 ton mogen bedragen. Een vijftal jaar geleden kende de paaistand van Keltische Zee tong een heropleving. Die werd vooral gedragen door de sterke broedklasse 1998. Deze jaarklasse raakt echter opgevist en de biomassa neemt terug af. Om te voorkomen dat het bestand op lange termijn beneden het voorzorgsniveau zou vallen, moet de huidige visserijdruk met een kwart naar beneden. Daartoe zouden de tongvangsten in 2007 beneden de 840 ton moeten blijven.

Zuidwestelijke wateren

De tongbiomassa in de Golf van Biskaje is over zijn dieptepunt heen. De biomassa is nog altijd laag, maar er zijn enige tekenen van herstel merkbaar. Sinds februari 2006 valt het bestand onder een beheersplan. Volgens dit plan zou er 4540 ton mogen worden aangevoerd in 2007.

De biomassa van zowel grijze als witte zeeduivel in de zuidwestelijke wateren zit op zijn volledige reproductieve capaciteit, en de TAC voor beide soorten samen mag volgend jaar toenemen tot 36 duizend ton.

Besluit

De kabeljauwbestanden die de Belgische vloot bevest, zitten allemaal in hetzelfde schuitje: té lage biomassa, falende rekrutering en té hoge visserijsterfte. ICES adviseert dan ook om te stoppen met vissen op kabeljauw in

deze gebieden. Andere pijnpunten zijn ongetwijfeld Noordzee schol en tong, en Ierse Zee tong. Voor deze bestanden worden forse reducties in de TACs geadviseerd. De toestand van schol in de Ierse Zee, zeeduivel in de Westelijke Wateren en tong in het Oostelijk Engels Kanaal blijft uitstekend, en de vangstvooruitzichten voor deze stocks zien er dan ook goed uit. Dit geldt ook voor tong in de Golf van Biskaje. Het bestand is over zijn dieptepunt heen en de TAC zal naar alle waarschijnlijkheid met een kleine 10 procent toenemen. Voor de andere tong- en scholbestanden blijven de adviezen min of meer stabiel. Een overzicht van de adviezen voor 2006 en 2007 en de TACs in 2006, is in de tabel op deze bladzijde terug te vinden.

Nog in de Noordzee

Ook de Visserijbiologen van Wageningen IMARES hebben de voorbije weken de adviezen publiek gemaakt die vooral voor de Nederlandse visserij belangrijk zijn.

Noorse kreeftjes - Het inschatten van de bestandsontwikkeling is moeilijk voor deze soorten. Toch is de algemene indruk dat de Noorse kreeftjes het relatief goed doen op de Noordzee. De verschillende bestanden lijken stabiel te zijn of licht toegenomen. Het is echter niet mogelijk vangstvoorspellingen te doen voor deze bestanden. Daarom adviseert ICES om de visserijinspanning op Noorse kreeftjes niet toe te laten nemen.

Roggen en haaien - De beschikbare gegevens voor deze soorten zijn veel beperkter dan voor de traditionele vissoorten omdat het vooral om bijvangsten gaat. Vangsten van onderzoeks-

Overzicht van de ICES adviezen voor 2006 en 2007 (in ton)

	2006	2007	Tac 2006
Kabeljauw IV	0,00	0,00	23.210
Kabeljauw VIIa	0,00	0,00	1.830
Kabeljauw VIIe-k	sq	0,00	5.580
Schelvis IV	39.000	55.400	51.850
Schelvis VIIa-k	-	-	11.520
Schol IV	48.000	32.000	57.440
Schol VIIa	2.400	2.100	1.610
Schol VIId	sq	4.000	5.150 (tac VIId,e)
Schol VIIf,g	400	380	480
Tong IV	11.900	10.800	17.670
Tong VIIa	930	0,00	960
Tong VIId	5.700	6.200	5.720
Tong VIIf,g	880	840	950
Tong VIIa,b	4.200	4.540	4.060
Wijting IV, VIId	17.300	15.100	23.800 (tac IIa en IV)
Wijting VIIa	0,00	0,00	440
Wijting VIIe-k	10.800	10.800	19.940 (tac VII, behalve VIIa)
Zeeduivel VIIb-k, VIIIA,b	33.900	36.000	33.900

scheppen laten zien dat de vleet en de stelrog in aantallen en in verspreidingsgebied in de loop der jaren sterk achteruit zijn gegaan en dat kleine haaiensoorten zoals hondshaai en gladde haai zijn toegenomen. Voor de overige roggesoorten is het signaal minder duidelijk. Roggen worden voor een belangrijk deel bijgevangen in de bodemvisserij op de Noordzee. ICES adviseert om de bijvangsten van roggen zo sterk mogelijk te beperken en geen gerichte visserij toe te staan.

Blauwe wijting - Door de omvangrijke jonge aanwas is de stand aan blauwe wijting in de westelijke wateren sterk gegroeid. Dit ondanks de recordvangsten van de rond de twee miljoen ton afgelopen jaren. In de afgelopen drie jaar is de stand weer afgenomen. ICES oordeelt dat de visserijdruk op dit bestand ver boven de voorzorgsgrens ligt en moet worden teruggebracht naar dit niveau. De verwachting is dat met een vangst van 980 000 ton in 2007 de visserijdruk weer op een duurzaam niveau zou komen. De toegestane vangst is ongeveer 2.1 miljoen ton in

2006. De bij de visserij op deze vissoort betrokken landen hebben onderling afgesproken de vangsten in de komende jaren te verminderen.

Makreel - De makreelstand in de wateren ten westen van Engeland is de laatste 20 jaren vrij stabiel. De omvang van de volwassen stand ligt rond de voorzorgsgrens van 2,3 miljoen ton. Ook voor makreel is een internationaal beheersplan van toepassing. Volgens dat beheersplan en de berekende omvang van het bestand, zou in 2007 een vangst mogelijk zijn van tussen de 390 000 en 509 000 ton. De toegestane vangst in 2006 is 444 000 ton.

Horsmakreel - De stand van horsmakreel in de wateren ten westen van Engeland kan niet goed worden ingeschat, maar duidelijk is wel dat de stand in recente jaren stabiel is. Ook zijn er aanwijzingen voor een toename van de aanwas, die jaren lang zwak is gebleven. ICES adviseert voor dit bestand een vangst van maximaal 150 000 ton. In 2006 mag 137 000 ton worden gevangen.

Atlanto-scandische haring - Atlanto-scandische haring wordt vooral in de Noorse zee gevangen. Na een ineenstorting in de jaren zeventig en tachtig heeft deze haringsoort zich sterk hersteld dankzij een aantal sterke broedjaren en een verminderde visserijdruk. Momenteel wordt de paaistand op ongeveer 10 miljoen ton geschat. Voor het beheer van deze vissoort is een internationaal beheersplan van toepassing. De toegestane vangst in 2007 volgens dat beheersplan is 1.3 miljoen ton en komt overeen met het ICES-advies. Dat is hoger dan de toegestane vangsthoeveelheid voor 2006 (967 000 ton).

(1) Er wordt een onderscheid gemaakt tussen nominale en effectieve visserij-inspanning. Een afname van de nominale visserij-inspanning betekent niet automatisch een afname van de effectieve visserij-inspanning. Een vermindering van het aantal operationele vissersvaartuigen leidt per definitie tot een afname in nominale visserij-inspanning, maar als de resterende schepen tegelijkertijd gemoderniseerd worden, dan kan de effectieve visserij-inspanning gelijk blijven of zelfs toenemen.

Voornaamste quota worden niet opgevist

Uit de gegevens over quotabenuutting blijkt dat onze vloot de voornaamste quota (kabeljauw, schol, tong) niet meer opgevist krijgt. Dat was vorig jaar het geval en het ziet er naar uit dat het dit jaar niet anders zal zijn.

Half september zag de situatie er als volgt uit:

		18.09.06	15.09.05
Kabeljauw	IIa, IV (Noordzee)	55 % benut	54 % benut
Kabeljauw	alle visgronden	57 %	58 %
Schol	IIa, IV (Noordzee)	47 %	41 %
Schol	alle visgronden	50 %	49 %
Tong	IIa, IV (Noordzee)	29 %	68 %
Tong	alle visgronden	56 %	59 %

2005 werd afgesloten een onderbenutting van de kabeljauwquota (met inbegrip met de ruilakkoorden) van 16 procent (178 ton), 22 procent voor schol (989 ton) en 25 procent voor tong (1.084 ton). Omgerekend tegen de gemiddelde prijs van vorig jaar betekende dit een omzet verlies van 500.000 euro voor kabeljauw, 1,93 miljoen euro voor schol en 10,96 miljoen euro voor tong, of totaal 13,35 miljoen euro.

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, Costende -

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

ZV heeft twee stevige maanden achter de rug, maar blijft marktaandeel verliezen aan Oostende

IN DE VERGELIJKING van de eerste negen maanden van vorig jaar met de situatie van dit jaar valt op dat een lagere visaanvoer méér centen heeft opgebracht. Nagenoeg alle vissoorten kregen dan ook een betere prijs. Met een totale aanvoer van onder Belgische vlag gevangen visserijproducten van 12.579 ton ligt het aanvoergewicht 7 procent lager dan in dezelfde periode vorig jaar. De totale besomming klom naar 56,7 miljoen euro of 5,8 procent beter dan vorig jaar.

Alhoewel er iets minder tong werd aangeland (-4 %) zorgde de prijsstijging voor een aanzienlijke betere opbrengst (+ 11%). De gemiddelde prijs voor tong is met 15 procent omhoog geschoten. Voor schol is het verschil minder uitgesproken. De gemiddelde prijs ligt na negen maanden 5 procent hoger.

Het aanvoergewicht van de Zeebrugse vismijn lag voor de periode januari-september 10 procent lager dan vorig jaar. De opbrengst ligt 2,4 procent hoger. Ook Oostende kreeg minder vis over de vloer (-2,4 %), maar kon toch een hogere opbrengst boeken (+11,7 %).

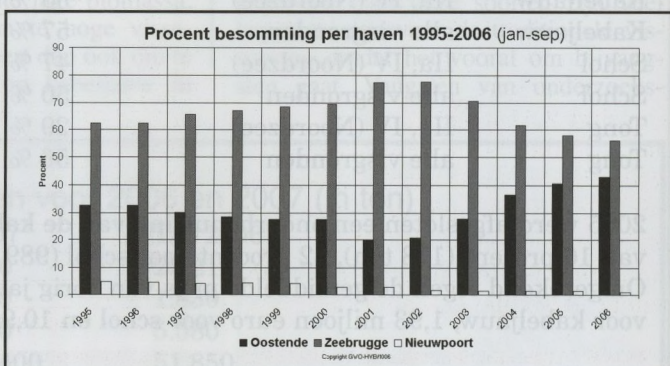
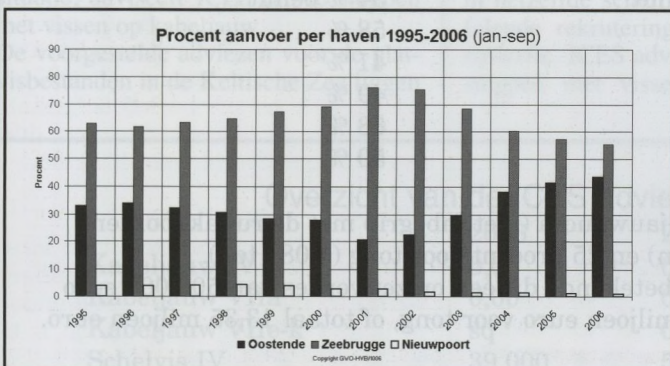
Nieuwpoort moest het met 22 procent minder vis doen. Door de lage tongaanvoer (111 ton tegenover 315 ton vorig jaar) viel ook de besomming met 23 procent terug.

Marktaandelen

De ZV verspreidde vorige maand een persbericht onder de titel "Zeebrugse Visveiling neemt riante voorsprong op visveiling van Oostende" waarin gewezen wordt op de sterke aanvoer in augustus en september. De ZV-directie kan voor die maanden inderdaad betere cijfers voorleggen. Voor de maand augustus bedroeg het marktaandeel van de ZV 60,50 procent. Dat was te danken aan

de grote aanvoer van tong uit de Golf van Biscaje. September overtrof alle verwachtingen met een totale (record)aanvoer van 1,31 miljoen kilogram, de beste september-aanvoer sinds 2001 en goed voor een marktaandeel van 61,79 procent, zegt de ZV. "De Zeebrugse Visveiling is op goede weg om haar jaaromzet van 2005 (48,7 miljoen euro) te verbeteren", schrijft de directie, die gebelgd is door uitspraken van Johan Vande Lanotte in een verkiezingsdebat (Terzake op tv één) waarin de Oostendenaar stelde dat de vismijnen van Oostende en Zeebrugge elk de helft van de markt in handen hebben.

Enkele goede maanden helpen natuurlijk om een goed jaar te maken. Maar over negen maanden genomen liggen de marktaandelen toch enigszins anders. Zeebrugge heeft 55,4 procent van de aanvoer van de eigen vloot verwerkt en is daarmee nog steeds de grootste aanvoerhaven.



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

Oostende kreeg 43,7 procent en Nieuwpoort nog slechts 0,9 procent. Inzake besomming staat de ZV op 56,1 procent, Oostende op 43 procent en Nieuwpoort op 0,9 procent.

Ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar betekent dat voor Zeebrugge, zowel voor aanvoer (-1,8 %) als besomming (-1,9 %), een kleine terugval. Het marktaandeel van Oostende nam respectievelijk met 2,1 procent toe (aanvoer) en 2,3 procent (besomming) toe.

In de tabel hiernaast staan de aanvoergegevens van de voorbije jaren gedetailleerd per aanvoerhaven weergegeven. Daarin is de evolutie van de verschillende vismijnen goed te volgen. (gw)

Vorig jaar 208 aanlandingen van buitenlandse vaartuigen
Het aantal aanlandingen van buitenlandse vaartuigen is vorig jaar toegenomen tot 208 beurten (138 in 2004). Doorgaans gaat om dezelfde vaartuigen die meerdere keren aan de markt kwamen. Het grootste deel van de buitenlandse aanlandingen was afkomstig van vaartuigen onder Nederlandse vlag (159). In aanvoergewicht is de stijging minder spectaculair. De totale aanvoer bedroeg 620 ton (578 in 2004) of 3,2 procent van de totale aanvoer in de drie vismijnen. De aanvoerwaarde vertegenwoordigt 2,51 miljoen euro. De buitenlandse aanvoer bestond voor bijna de helft uit schaal- en weekdieren (garnaal, langoustines, St.-Jacobsschelpen). De aangelande hoeveelheden tong (11 %) en schol (10 %) bleven beperkt.

Aanvoer en besomming januari-september 1995-2006

AANVOER	OOSTENDE	ZEEBRUGGE	NIEUWPOORT	TOTAAL
1995	4.683 ton	8.856 ton	547 ton	14.087 ton
% totaal	33,2 %	62,9 %	3,9 %	
1996	5.015 ton	9.065 ton	584 ton	14.663 ton
% totaal	34,2 %	61,8 %	4,0 %	
1997	4.373 ton	8.521 ton	547 ton	13.441 ton
% totaal	32,5 %	63,4 %	4,1 %	
1998	4.047 ton	8.508 ton	585 ton	13.140 ton
% totaal	30,8 %	64,7 %	4,5 %	
1999	3.616 ton	8.541 ton	510 ton	12.667 ton
% totaal	28,5 %	67,4 %	4,0 %	
2000	3.474 ton	8.576 ton	356 ton	12.406 ton
% totaal	28,0 %	69,1 %	2,9 %	
2001	2.603 ton	9.501 ton	341 ton	12.445 ton
% totaal	20,9 %	76,3 %	2,7 %	
2002	3.034 ton	10.075 ton	225 ton	13.334 ton
% totaal	22,6 %	75,6 %	1,7 %	
2003	4.213 ton	9.623 ton	215 ton	14.051 ton
% totaal	30,0 %	68,5 %	1,5 %	
2004	5.672 ton	8.938 ton	213 ton	14.822 ton
% totaal	38,3 %	60,3 %	1,4 %	
2005	5.631 ton	7.741 ton	153 ton	13.525 ton
% totaal	41,6 %	57,2 %	1,1 %	
2006	5.495 ton	6.965 ton	119 ton	12.579 ton
% totaal	43,7 %	55,4 %	0,9 %	
BESOMMING	OOSTENDE	ZEEBRUGGE	NIEUWPOORT	TOTAAL
1995	12,278 m. eur	23,352 m. eur	1,839 m. eur	37,468 m. eur
% totaal	32,8 %	62,3 %	4,9 %	
1996	14,277 m. eur	27,193 m. eur	2,065 m. eur	43,536 m. eur
% totaal	32,8 %	62,5 %	4,7 %	
1997	15,304 m. eur	33,365 m. eur	2,206 m. eur	50,875 m. eur
% totaal	30,1 %	65,6 %	4,3 %	
1998	13,622 m. eur	31,944 m. eur	2,117 m. eur	47,683 m. eur
% totaal	28,6 %	67,0 %	4,4 %	
1999	11,924 m. eur	29,713 m. eur	1,785 m. eur	43,423 m. eur
% totaal	27,5 %	68,4 %	4,1 %	
2000	12,148 m. eur	30,688 m. eur	1,290 m. eur	44,125 m. eur
% totaal	27,5 %	69,5 %	2,9 %	
2001	9,869 m. eur	38,319 m. eur	1,340 m. eur	49,528 m. eur
% totaal	19,9 %	77,4 %	2,7 %	
2002	10,269 m. eur	38,394 m. eur	0,802 m. eur	49,464 m. eur
% totaal	20,7 %	77,6 %	1,6 %	
2003	15,899 m. eur	40,163 m. eur	0,879 m. eur	56,940 m. eur
% totaal	27,9 %	70,5 %	1,5 %	
2004	20,785 m. eur	35,054 m. eur	0,837 m. eur	56,677 m. eur
% totaal	36,7 %	61,8 %	1,5 %	
2005	22,593 m. eur	32,144 m. eur	0,718 m. eur	55,465 m. eur
% totaal	40,7 %	58,0 %	1,3 %	
2006	25,241 m. eur	32,908 m. eur	0,553 m. eur	58,701 m. eur
% totaal	43,0 %	56,1 %	0,9 %	

% totaal = marktaandeel van onder Belgische vlag geveilde visserijproducten.

Alle industriële en scheepsherstellingen

— mekaniemiek en plaatwerk

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

GSM Ludo (0477) 33 54 35



**BEMA
DOET
HET!**

Rudi Vanagt nieuwe preventiecoördinator Previs

Gewezen International Safety Management auditor, Rudi Vanagt, is de nieuwe veiligheidscoördinator van Previs (een project van SDVO en Zeevissersfonds dat tot doel heeft de risico's te beperken en de veiligheid te bevorderen in de visserij).

Vanagt kreeg zijn opleiding aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Hij kwam in dienst van de RMT in 1974. Hij vervulde verschillende veiligheidsfuncties in combinatie met part-time varen op de RMT-schepen. Hij was kapitein op de catamarans van Holyman Sally en Hoverspeed waar hij ook instond voor de veiligheidsopleidingen van het personeel. Vanagt neemt de plaats in van Marc Aspeslagh die twee maanden geleden ontslag nam.

Nieuw politiereglement in de maak voor Oostendse vismijn
De politieverordening over de vismijn wordt geactualiseerd. Al te vage of onduidelijke regels worden gespecificeerd. De regelgeving wordt omgezet in een Stedelijke Verordening met beter hanteerbare voorschriften.

Warrelnetten verboden in haven Zeebrugge

Vlaams minister president en minister voor Landbouw en visserij Yves Leterme heeft een ministerieel besluit uitgevaardigd dat vanaf 1 november een verbod oplegt op het gebruik van warrelnetten, kieuwnetten, schakels, fuiken en ander staand vistuig nabij haveninstallaties en strekdammen. Door een vergetelijkheid is de wetgeving was dit nog niet van toepassing. Havendammen waren immers niet opgenomen als strandzone. Voortaan is dat verbod van toepassing voor de beroepvisserij in de zone vanaf 200 m van de laagwaterlijn. Het verbod kwam er op vraag van de natuurbeweging. Voor de sportvisserij geldt dit verbod al sinds begin 2003.

Aanleiding was de aanwezigheid van het Nederlandse vaartuig HA.20 (voorheen HA.10 Zeelandia) uit Harlingen dat regelmatig actief was met warrelnetten voor de Zeebrugse havendam. Er kwam niet alleen vis in de netten maar ook beschermde diersoorten. Tegen de activiteiten werden verschillende klachten ingediend. Er werden ook twee PV's opgemaakt voor de vangst van ondermaatse vis en het gebruik van nauwmatig vistuig dat in beslag genomen werd. Vorig jaar was de HA.10 (bouwjaar

1902) ook actief in Zeebrugge en Oostende. Het 20 meter lange vaartuig bedrijft de visserij met staande netjes en heeft in zijn gieken ook kruisnetten hangen. De activiteiten van de twee bemanningsleden werd toen al met argwaan bekeken door de Vlaamse vissers.

**NEDERLAND
Veerman steekt 7,5 miljoen euro in Zeeuwse tong**

Nederland stelt 7,5 miljoen euro beschikbaar voor het project *Zeeuwse tong*. Hiermee wil de minister de ontwikkeling van een innovatief en duurzaam productiemodel voor de gecombineerde kweek van tong, zagers (grote wormen), zilte gewassen en schelpdieren stimuleren.

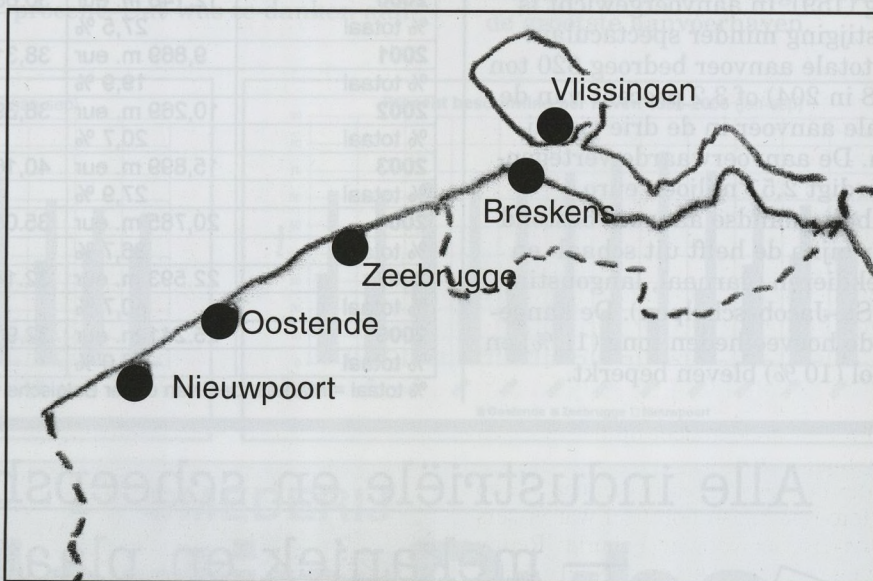
In Zeeland zijn voldoende geschikte locaties voor de vorming van een gemengd zilt bedrijf dat de kweek van tong, zagers en schelpdieren combineert met de teelt van zilte gewassen (zoals zeekraal, lamsoor).

Het project is duurzaam vanwege de natuurlijke kringloop: vis produceert mest, mest doet algen groeien, algen vormen het voedsel voor schelpdieren en zagers. Een deel van de zagers wordt benut voor de voeding van de tong; een ander deel wordt verwerkt tot visvoer.

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

Waakzame Hondenwachtprijs voor Z.92 Yentl

Het Visserscomité mocht 164 sympathisanten ontvangen op de jaarlijkse feestavond met uitreiking van de *Waakzame Hondenwachtprijs* die voor de tiende keer werd toegekend aan de



aanvoerder van het grootste zeedier.

De laureaat was schipper-reder Dirk Degrendel uit De Haan en de bemanning van de Z.92 Yentl. Zij brachten op 24 februari vorig jaar een heilbot van 21 kilogram in de Oostendse vismijn. Voor Dirk Degrendel was het de tweede keer dat hij de trofee in ontvangst mocht nemen. In 2002 was zijn

bemanning op de Z.46 Neptunus laureaat met de aanvoer van een heilbot van 78 kg. De trofee, een terracotta-basrelief vervaardigd door de Bredense



kunstenaar André Huyghebaert, werd overhandigd door oud-visser Ferdinand Guilbert, gewezen leraar van de Vrije Visserijschool Paster Pype, voorzitter van de Federatie der Belgische Zeevlieden en secretaris van de Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium. Eregast dit jaar was journalist Guido Walters die al 25 jaar het visserijgebeuren op de voet volgt. Ook de Oostende burgemeester Jean Vandecasteele met zijn echtgenote en schepen Miroir bleven tot na middernacht op het diner en gezellig samenzijn.

Onder de aanwezigen herkennen we op de foto onderaan ook heel wat vissers en ex-vissers: vooraan gehurkt: Redgy Beyen, Yves Abiven, Noël Maes (O.124), Eddy Serie en Ivan Fonteyne. Staande vlnr: Marcel Bouillaert, René Vandecasteele (O.29), Lucien Desomer, Norbert Desmit, Benny Viaene (O.100), Albert Deramoudt, Michel Deley (O.700), Manfred Vanelslande, Florent Daems, toekomstig schepen Vanessa Vans, Ronald Beyen, burgemeester Jean Vandecasteele en schepen Yves Miroir.

Award "Duurzaam kustproject" voor N.95 Jonas II



Het Coördinatiepunt Geïntegreerd Beheer van Kustgebieden (GBKG), gevestigd aan de Oostendse Wandelaarkaai heeft voor het eerst de *awards Duurzaam Kustproject* uitgereikt. Een aantal projecten werden door een jury getoetst op acht duurzaamheidscriteria. Als die een toetsing aan de criteria doorstonden ontvingen ze het label "Duurzaam kustproject" toegekend. Op een 70-tal ingediende projecten kregen er 39 een voldoende, verdeeld over 17 socio-culturele, 13 ecologische en 9 economische projecten. In de laatste categorie werd *Zeebaars aan de lijn* genomineerd. Reder Gery Vanderbeken (foto) van de N.95 Jonas II ontving de award uit handen van Minister van de Noordzee Renaat Landuyt. Zijn venoot, schipper Luc Louwagie die net het seizoen voor het hengelen naar zeebaars afslot moest belet geven. Ook de Mosselkwek op zee door José Reynaert, de Maritieme Site Oostende, het intussen al opgedoekte) containerpark voor visserijafval waren goed voor een award.

Diamanten bruiloft Basiel Haelewyck en Germaine Zonnekein



Gewezen schipper-reder en lid van de Onderzoeksraad Basiel Haelewyck (82) vierde met zijn echtgenote Germaine Zonnekein (81), kinderen en kleinkinderen de 60ste verjaardag van zijn huwelijk. Basiel, geboren in Oostduinkerke op 23 juli 1924 als zoon van een IJslandvaarder, leerde zijn echtgenote kennen op de Vuurtorenwijk waar het echtpaar nog steeds woont. Ze traden in het huwelijk op 19 oktober 1946. Basiel was visser van zijn 14de, later schipper en reder van de O.127 Okeanos. Zijn echtgenote bleef huisvrouw en zorgde voor de drie kinderen. Intussen telt de familie vier kleinkinderen en evenveel achterkleinkinderen. Vorig jaar heeft Basiel afscheid genomen van de Onderzoeksraad voor de Zeevisserij na 36 jaar bijzitterschap.

Woontoren achter vismijn in ruil financiering nieuwe afslag?



DE CONSTRUCTIE WAARMEE Searena (nu Sleuyter Arena), de nieuwe Oostendse basketbaltempel in Mariakerke tot stand kwam heeft inspirerend gewerkt op het brein van schepen en vismijnvoorzitter Yves Miroir. Hij ziet erin een middel

om zonder geld een nieuwe vismijn te kunnen bouwen. Voor de bouw van een nieuwe afslag ter hoogte van het Sprotkot en deels boven het Visserijdok zou 13 tot 15 miljoen euro moeten geleend worden. Om dat te omzeilen neem je te-

genwoordig een bouwpromotor onder de arm. In ruil voor de bouw van een nieuwe vismijn mag de bouwpromotor appartementen in een woontoren op het Maritiem Plein (voorheen Schutsluisplein) verkopen. Probleempje is dat noch de stad nog het vismijnbedrijf eigenaar zijn van de grond (Vlaams Gewest) en er industriële zone geen bevoening toegelaten is.

Eigenlijk is zowat iedereen die ook maar iets met de ruimtelijke ordening van het havengebied te maken heeft *van zijn stoel gevallen* toen het nieuws in de media verscheen. Miroir had zijn voorstel op de wekelijks persbabbel van het Oostendse schepencollege uit de doeken gedaan.

Hij heeft een glazen gebouw van minstens 23 verdiepingen voor ogen, minstens zo hoog als *De Mast* op het Oostendse Hazegras. De toekomstige bewoners krijgen er gegarandeerd een grandioos zeezicht. Ook aan de maritieme verkeersbegeleiders is gedacht. Zij krijgen de hoogste etage. Volgens de aanwezigen op de onthulling verwees Miroir zelfs naar de kogelvormige Torre Agbar (142 m, 31 verdiepingen) die de skyline van Barcelona beheerst. Slechte vergelijking denken we, want het gaat daar eigenlijk om een kantoorgebouw van de watermaatschappij. (gw)

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
- Slijtsloffen
- 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

Newfoundlandse delegatie bezoekt Oostende



EEN DELEGATIE VAN de Canadese provincie Newfoundland-Labrador, onder leiding van de plaatselijke visserijminister, maakte vorige maand uitvoerig kennis met de Oostendse vismijn. De handelsdelegatie bracht een nachtelijk bezoek aan het lossen en sorteren en maakte 's anderendaags kennis met het veilsysteem. Het bezoekt kadert in de zoektocht naar exportmogelijkheden voor de Newfoundlandse visserijproducten, na olie de belangrijkste economische activiteit van Canada's tiende provincie.

Minister Thomas Rideout wil maar al te graag vis, schaal- en scheldieren naar ons land uitvoeren. Steeds weerkerend probleem voor vliegtuigtransporten is echter de retour vracht. Nu bereikt de Canadese vis via de luchthaven van Parijs drie dagen na verzending per vrachtwagen Oostende. Volgens voorzitter Miroir moet dan in een kortere tijd kunnen, maar een oplossing ligt niet voor het grijpen.

De voorbije maanden ontving de Oostendse vismijn al kabeljauw, yellowtailflounder (geelstaartschar) en mosselen uit Canada. Het gaat echter niet om grote hoeveelheden. Er zijn aanwijzingen dat er een markt is voor die producten die op termijn in grotere vrachten kunnen ingevoerd wor-

den. Als retourvracht komen groenten en fruit van de Reo-veiling in Roeselare in aanmerking. Na Oostende trok de delegatie naar Nederland. In Yerseke ontmoetten ze ondernemers uit de mosselsector. De zakelijke contacten waren erop gericht te peilen naar de bereidheid van de mosselbedrijven om ook Canadese mosselen te verwerken.

Suriname

AGVO-voorzitter Miroir kondigde ook samenwerking aan met een

bedrijf uit de Parijse regio. Via het bedrijf waarvan hij de naam niet wil vrijgeven zou in Oostende geveilde vis voor de Franse markt kunnen geleverd worden.

Intussen is commercieel manager Jan Van Eenoo naar Suriname afgereisd. Zijn handelsmissie is erop gericht de lokale markt af te tasten naar visserijproducten die interessant zijn voor Oostende. Zijn interesse gaat ondermeer uit naar bepaalde inktvissoorten waarvoor tegenwoordig goede prijzen betaald worden. (gw)

Werken veroorzaken meer dan een jaar verkeershinder in omgeving Oostendse vismijn

WERKEN AAN DE Koninklijke Baan ter hoogte van de Oostendse Vuurtorenwijk zullen de komende veertien maanden voor veel verkeershinder zorgen. In die periode wordt de trambeding op de middenberm verplaatst naar de kant van het havengebied. De werkzaamheden verlopen in verschillende fasen. Het verkeer wordt omgeleid via de Fortstraat en de Ankerstraat

Fase 1: Aanleg van nieuwe tramsporen in de parkeerstrook aan de zijde van de zee.

Deze fase ging van start op 16 oktober en duurt tot 4 mei 2007 en omvat de opbraakwerken en aanleg van een nieuwe trambaan. Op diverse kruispunten worden ook rioleringswerken uitgevoerd.

Het verkeer komende van Bredene richting Oostende wordt omgeleid via de

Ankerstraat. Aan- en afslag naar de industriezone zal nog steeds kunnen gebeuren via de Vismijnlaan en de Fortstraat. Het kruispunt met de Jacobsenstraat wordt ontoegankelijk.

Fase 2: Aanleg van de rijweg (aan de zijde van de zee).

Deze fase zal lopen vanaf 2 mei 2007 tot 24 oktober 2007 en omvat de aanleg van het nieuwe wegdek richting Oostende (zezijde van de Dr. Eduard Moreauxlaan). Het oude tramspoor wordt opgebroken. Er vinden rioleringswerken plaats ter hoogte van de Fortstraat, Sluisvlietstraat, Aimé Liebaertstraat, Westhinderstraat en Stroombanklaan. De bestaande bruggen worden voor twee derde van de breedte hersteld. Tijdens deze fase wordt het verkeer komende van Bredene richting Oostende omgeleid via de Ankerstraat.

Fase 3: Rijweg aan de zijde van de Vuurtorenwijk.

De derde en laatste fase loopt vanaf 24 oktober 2007 tot 13 december 2007. De bestaande weg aan de zijde van de Vuurtorenwijk wordt heraangelegd en de brug (richting Bredene) wordt voor de resterende derde hersteld. Er zijn in deze fase rioleringswerken ter hoogte van de Fortstraat, Sluisvlietstraat, Aimé Liebaertstraat, Westhinderstraat en Stroombanklaan.

Het verkeer komende vanuit Oostende richting Bredene wordt omgeleid via de zeezijde van de Dr. E. Moreauxlaan. Het verkeer komende uit Bredene richting Oostende wordt omgeleid via de Ankerstraat. Gedurende de werkzaamheden geldt parkeerverbod in de Ankerstraat.

Nieuwe patrouilleboot voor Scheepvaartpolitie



De SPN-09 is het eerste vaartuig in een reeks van drie die speciaal besteld werden in het raam van het contract tussen DAB Vloot en de Scheepvaartpolitie. Het is een snel patrouillevaartuig van 26,40 m (l.o.a.). De romp in aluminium werd gebouwd door Damen Shipyard Groep in Gorinchem (Nederland). Twee Caterpillar-dieselmotoren van 1.400 pk geven het schip een maximumsnelheid van 26,5 knopen (50 km/u). De SPN-09 is voorzien van een boegschroef, een zoeklicht, een rubberboot en een dekkraan voor 1.300 kg. Verder zijn alle nautische en navigatie-instrumenten aanwezig. De kostprijs van het vaartuig bedraagt drie miljoen euro. Voor de bemanning werd een ploeg opgeleid voor de operationele acties, veiligheidsprocedures en politionele vaartechnieken. De veiligheidsuitrusting is berekend op twaalf opvarenden.

De twee andere vaartuigen worden in Spanje gebouwd en zouden midden volgend jaar beschikbaar moeten zijn. Het interventievaartuig wordt gestationeerd aan de kust en het patrouillevaartuig gaat dienst doen op de Schelde.



Zeevissersfonds
Vismijn 71
8400 Oostende
Tel: 059 509555
Fax: 059 509525
info@zeevissersfonds.be

Openingsuren:

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



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*

Ivan Victor:

'Gedaan met de rapste eerst en de slimste meest'

WORDT DE OPDRACHT van de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) overal goed begrepen? Worden de verwachtingen ingelost? Hebben al die projecten wel zin? Wat brengt de toekomst? Het zijn allemaal vragen die met de nodige commentaar in visserijkringen circuleren.

SDVO-voorzitter Ivan Victor is enigszins verbaasd over onze vraag of de stichting wel voldoende bekend is.

"Ik meen dat wij grote inspanningen gedaan hebben om het doel en de werking van de SDVO kenbaar te maken. Alle betrokkenen werden uitgenodigd op open vergaderingen waar het opzet breedvoerig werd toegelicht. De Stichting gaat voor objectieve structurele maatregelen die een verbetering kunnen zijn voor de sector. Vooral met het begrip objectief hadden sommige reders het blijkbaar moeilijk. Begrijpelijk als je weet dat de sector uit een cultuur komt van 'de rapste eerst en de slimste meest'. Met de Stichting hebben we de drempel verlaagd. Vandaag de dag hebben we reeds een vijftigtal rederijen kunnen betrekken bij onze projecten. De helft van de vloot, dat is toch niet slecht?"
"Natuurlijk lagen de verwachtingen bij sommigen hoog. Maar

SDVO speelt geen bankier. Wie hoopte dat wij het brandstofprobleem zouden oplossen zat op een verkeerd spoor. Europa laat niet toe dat wij op een of andere

'Die samenwerking gebeurt in een openheid die de sector vroeger nooit heeft gekend.'

manier interventies uitvoeren die het bedrijfsresultaat beïnvloeden. Bij alles wat wij ondernemen moeten we voortdurend oppassen dat we niet kunnen beschuldigd worden van het verstrekken van verkapte staatssteun", zegt de voorzitter van de Belgische Transportarbeiders & Zeemansbond (BTB).

HVB: Zijn er al aanwijzingen

dat de projecten kunnen bijdragen tot het herstel van het rendement van de aanvoersector?

"Enkele projecten geven goede resultaten", weet SDVO-coördinator Luc Mellaerts. *Op de motoren van 35 vaartuigen werd al een econometer geplaatst die de rederijen niets heeft gekost (nvdr: kostprijs 7.500-8000 euro per stuk). Met die econometer kan het brandstofverbruik worden bijgestuurd. De optimalisatie van het verbruik levert een besparing van 15 procent op.*

In combinatie met een cruise control kan de afstelling nog verfijnd worden waardoor nog een extra besparing mogelijk is."

"Ook de proefprojecten met de outrigger-borden zorgen voor een fors lager verbruik. In combinatie met een speciaal ontworpen outriggernet zijn de resultaten echt spectaculair. Het blijft dan niet bij een brandstofbesparing, want het vaartuig dat het uitprobeerde, de O.33 Marbi, behaalde ook betere vangsten en uiteraard dito besommingen. Ook van het experiment met de rolsloffen verwachten we zeer goede resultaten", zegt Luc Mellaerts. *"Dat alles is slechts mogelijk door de goede samenwerking met de medewer-*

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.



Ivan Victor (links) en Luc Mellaerts laten met de Stichting een nieuwe wind door de sector waaien.

kers van het Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek (ILVO). Die samenwerking gebeurt in een openheid die de sector vroeger nooit heeft gekend”, vult Ivan Victor aan.

HVB: Wat heeft SDVO voor de toekomst nog in petto?

“Iedereen weet dat de visstocks onder druk staan. Het ligt dan ook voor de hand dat we ook in de richting van aquacultuur denken. Tongkweek is een mogelijkheid, maar dat vraagt een gigantische investering. Bovendien is viskweek niet direct onze missie. Wij moeten onze middelen in de eerste plaats voor de aanvoersector gebruiken. Bovendien is het zeer moeilijk geworden om overheidsgeld te krijgen. We hebben trouwens al heel wat projecten moeten vóórfinancieren in afwachting dat de Vlaamse Overheid met de voorziene inbreng over de brug komt. Verder denken we aan een project met tweeling-boomkornetten en aan verder experimenteel onderzoek met het prototype van een multipurpose outrig-

gernet. Ook een betaalbaar afvalproject zit er aan de komen”, somt Ivan Victor op.

Intussen liggen de mosselkooien uit waarvan goede resultaten worden verwacht. Het is echter nog niet uitgemaakt of volgend jaar al éénjarige mosselen geoogst worden of men wacht op tweejarige schelpdieren. Tenslotte heeft de raad van bestuur een vacature uitgeschreven voor een hoger opgeleide, universitaire medewerker die de externe relaties verzorgt en alle bijeenkomsten van de Europese Regionale Adviescomités (RAC's) bijwoont.

“We hebben ingezien dat de aanwezigheid van een Belgische vertegenwoordiger nut heeft. Dat is noodzakelijk om onze visserijbelangen ten volle te verdedigen bij de formulering van de adviezen voor Europese Commissie”, argumenteert Victor de vacature. Momenteel heeft SDVO vier vaste medewerkers. De raad van bestuur bestaat uit Jaak Gabriëls, Luc Corbisier, Marina Lapeire, Christine De Smet, Alex De Block

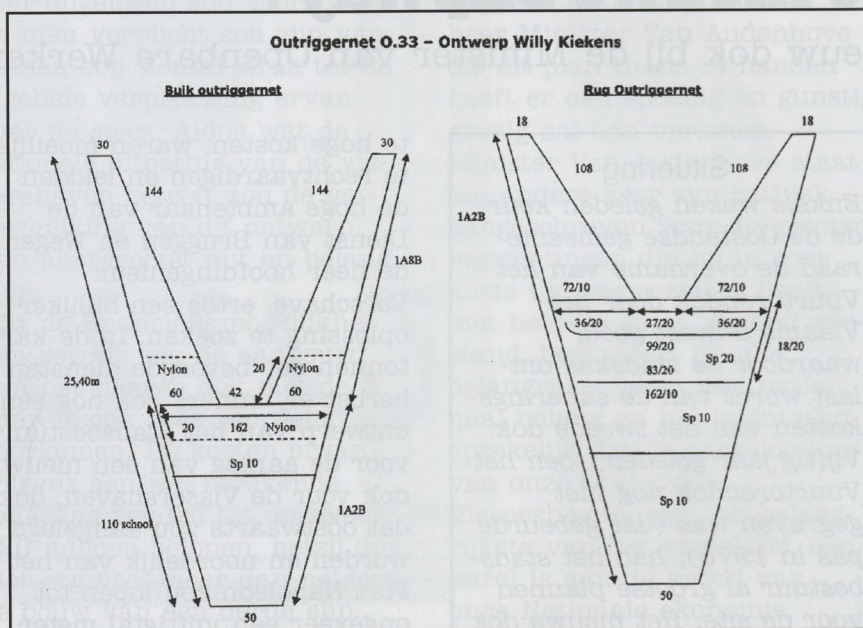
en Ivan Victor.

HVB: In een vorig interview met Het Visserijblad (1) citeerde u als een van uw ambities de creatie van een bovenstructuur voor de sector. Een verre-gaande samenwerking tussen de visveilingen noemde u toen een van de voorwaarden.

“Die bovenstructuur is er ondertussen ook gekomen door de oprichting van een task force voor de sector. Daarnaast werd ook een core-groep opgericht waarin topfiguren uit alle geledingen zetelen. Overleg in die groep ligt aan de basis van eenduidige standpunten in verband met het vloot- en quotabeleid. Met de organisatie van verschillende enquêtes onder de reders kwam er een draagvlak tot stand voor een geloofwaardige politiek op lange termijn. De vismijnen zullen ooit onder één structuur moeten vallen, weliswaar met twee aanvoerplatforms. Ik zie niet in dat ze afzonderlijk kunnen overleven.”

(1) HVB januari 2005

Project met tweelingboomkornet (twinrig)



Gewezen visser Willy Kiekens is de ontwerper van een prototype multipurpose outriggernet waarmee de O.33 Marbi goede resultaten behaalde.

IEDERE AANPASSING AAN de boomkor die brandstofbesparing oplevert is welkom. Vooral eenvoudige en goedkope aanpassingen moeten de voorkeur krijgen, luidt de gedachtegang bij de SDVO en het ILVO. Een van de mogelijkheden om de hydrodynamische weerstand van het vistuig te verminderen is de overschakeling van een enkelvoudig net naar een tweelingnet (twinrig). Bij twinriggeren zijn de beide trawlnetten tijdens het vissen aan elkaar verbonden. Slechts aan de buitenzijde van de dubbelgevormde netconstructie bevinden zich scheerborden.

Deze netten zijn erg populair geworden in de bordenvisserij. Het voornaamste voordeel is dat een tweelingnet een merkelijk grotere oppervlakte bevist bij hetzelfde brandstofverbruik. Of anders gezegd, voor een sleep over dezelfde breedte ligt het brandstofverbruik lager omdat dit gebeurt met minder trekkracht en bij een lagere snelheid.

Twinrigging of twin-trawling met drie vislijnen werd ruim twintig jaar geleden in Denemarken ontwikkeld om op Noorse kreeftjes te vissen en nadien ook op sturgarnalen. De Schotse vissers namen het systeem over en stelden vast dat de bijvangsten aan rondvissen toenamen.

De twinrigmethode die door Deense, Schotse en Engelse vissers met kleine vaartuigen werd toegepast leerde dat voor het vangen van met name schol en kabeljauw geen uitzonderlijk hoge snelheden nodig zijn. De beste vangsten vinden plaats bij daglicht en in helder water. De twinrigvisserij kan dus onder gunstige weersomstandigheden plaatsvinden of in gebieden waar bodemzand bij slecht weer minder turbulentie veroorzaakt.

In Nederland schakelden vanaf 1999 enkele eurokotters over op de twinrigmethode. De grote kotters volgden met mondjesmaat. Bij het SDVO-project zullen twee vaartuigen (met econometer) betrokken worden bij het uittesten van de twinrignetten, onder technische begeleiding van Danny Huyghebaert. Eenmaal de werking op punt staat zullen alle geïnteresseerden kunnen toetreden tot het project. (gw)

Koelschip vaart de wereld rond met lading illegaal gevangen roodbaars

Een volgeladen reefer met illegaal gevangen roodbaars uit de Irminger Zee (het zeegebied tussen IJsland en Groenland) werd door de IJslandse autoriteiten betrapt op illegale activiteit. Het koelschip Polestar had de vangst aan boord genomen van vissersvaartuigen die op de zwarte lijst staan van de NEAFC (North East Atlantic Fisheries Commission). Het zijn vaartuigen die onder goedkope vlag varen en zich niet aan de regels houden. De Polestar kon zijn lading nergens kwijt omdat het IJslandse Ministerie van Buitenlandse Zaken de lading overal liet seinen als verdacht. In Zuid-Korea en in twee Japanse havens mocht de lading niet gelost worden. Het schip is dan naar Hong Kong gevaren. Vermoedelijk zal getracht worden de vis op een ander schip over te laden en alsnog ergens aan land te zetten, mogelijks in China.

Volgens de IJslandse autoriteiten is de Polestar volledig geladen met in kartonnen dozen verpakte vis met etiketten die aangeven dat de roodbaars uit Georgia komt.

Rederscentrale betwist WWF-actie

Het Wereldnatuurfonds (WWF) heeft ophef gemaakt met de publicatie van een zgn. VISwijzer, een kaartje (formaat creditcard). Daarop wordt de consument een aantal vissoorten af- en aangeraden. Afgeraden vissen worden, zo stelt het WWF, overbevist. Ook uit de organisatie een kritiek op de boomkorvisserij die 'niet alleen de zeebodem verwoest, maar ook worden de kleine (en dus te jonge) schollen teruggeworpen. Die zijn precies nodig om de populatie in stand te houden. Dat is het fenomeen "bijvangst", en dat moet bij elke visvangst zo beperkt mogelijk blijven.'

Bij de af te raden vissoorten bevinden zich o.a. kabeljauw uit de Noordzee, Schol uit Noordzee, Engels Kanaal, Ierse en de Keltische zee en tong uit Noordzee, Golf van Biscaje en Keltische Zee. (*)

Op 3 oktober reageerde de Rederscentrale (RC) op de WWF-actie. Volgens de patroonsorganisatie bestaat 'illegale, ongereguleerde en niet geregistreerde visserij niet binnen de Europese visserij'. Of het zou moeten zijn door 'derde landen wanneer die de Europese wateren binnendringen.' De RC zegt verder dat het met de teruggooi van bijvangsten wel meevalt (voor tong is dat in gewicht 9,5% en voor schol 18%). De kritiek op de boomkorvisserij wordt door de RC dan weer gepareerd met een oproep om de 'ecologische' boomkor te promoten.

(*) De volledige lijst is te vinden op het internet: www.wwf.be/viswijzer.pdf

En de nieuwe Slipway?

Plannen voor nieuw dok bij de Minister van Openbare Werken

Men zal zich nog wel de zeer interessante tussenkomst herinneren van dhr Schepen Vroome in de schoot van de gemeenteraad op 15 maart 11 (1). Wanneer in een zeer breed gedokumenteerde uiteenzetting de Schepen van financiën de dringende noodzakelijkheid deed uitschijnen voor de aanleg van een derde slipway van 2.000 ton. Op huidig oogenblik zijn er 2 slipways voor handen in de Vissershaven, nl. één van 500 ton en één van 1.000 ton, maar deze zijn niet voldoende om aan alle vragen der reders te voldoen, en, wat meer is, ingevolge de steeds grotere schepen die in de vaart worden gebracht wordt de tonnemaat van 1.000 T. ontoereikend zodat een derde slipway van 2.000 ton zich in allerhaast opdringt.

In zijn uiteenzetting deed schepen Vroome uitschijnen dat deze vraag reeds sedert 1937 werd geformeerd bij de speciale Kommissie die zich bezighoudt met de Conventie die tussen de Staat en de Stad in 1912 afgesloten werd en volgens dewelke de Staat nog verplichtingen te vervullen heeft voor circa 280 miljoen frank werken volgens een vastgelegd programma. Meer dan zeven maanden zijn thans verlopen en wij hebben ons afgevraagd hoe ver deze zaak werd gedreven en de volgende inlichtingen werden ons daarover verschaft. Aanvankelijk was er

Situering

Enkele weken geleden keurde de Oostendse gemeenteraad de overname van het Vuurtorendok door het Vlaams Gewest goed, waardoor de stadskas ontlast wordt van de saneringskosten van het tweede dok. Vijftig jaar geleden, toen het Vuurtorendok nog niet gegraven was (dat gebeurde pas in 1978), had het stadsbestuur al grootse plannen voor de site. Het nieuwe dok zou niet enkel meer ligplaatsen voor vissersvaartuigen opleveren maar ook als hersteldok fungeren van de scheepswerven en ateliers die er zich zouden vestigen. Zover is het nooit gekomen. De kaaimuren van het Vuurtorendok geraakten zelfs nooit afgewerkt. Na de sanering krijgt de omgeving van het Vuurtorendok een nieuwe bestemming. Het dok wordt jachthaven en rond de marina is de bouw van woongelegenheden gepland.

kwestie van de derde slipway nevens de 2 andere slips te plaatsen maar wegens plaatsgebrek moest daarvoor een der bestaande slipways verplaatst worden; dit scheen wel technisch mogelijk maar als men de financiële kant van dit werk van dichtbij onderzocht kwam men tot de vaststelling dat dit een som zou vergen van 70 miljoen in plaats van 20 miljoen, bedrag dat eerst in aanmerking was genomen voor de enkele bouw van de slips, zonder de grote wijzigingen die later in ogenschouw werden genomen. Deze hoge kosten, ja

te hoge kosten, waren moeilijk te rechtvaardigen en leidden de hoge ambtenaar van de Dienst van Bruggen en Wegen, de heer hoofdingenieur Verschave, ertoe een billijker oplossing te zoeken. In de kartonnen der bevoegde diensten berust er immers ook nog een ontwerp van het Stadsbestuur voor de aanleg van een nieuw dok voor de Vissershaven, dok dat oostwaarts zou aangelegd worden en noordelijk van het Fort Napoleon zou lopen tot ongeveer een vijftigtal meter afstand van de Dr Moreauxlaan; de afmetingen ervan zouden circa 350 meter lengte op 65 meter breedte bedragen. Het is uitgemaakt dat voor de eerste tien jaren de helft dezer lengte, hetzij 150 tot 175 meter, zouden kunnen volstaan en langs dit nieuw gedeelte zouden alle instellingen die enig industrieel karakter hebben met inbegrip van 3 slipways, een definitieve plaats toegeschreven worden; zodoende konden de huidige plaatsen der slipways, scheepswerven, reparatieateliers enz.. beschikbaar komen voor de eigenlijke vaart en uitrusting der vissersboten met een gemakkelijk en goedkoper onderhoud van het bestaande dok, voor wat het baggeren ervan betreft, en een grotere zekerheid van de bediening der sluizen bij het binnen- en uitvaren der schepen, hetgeen niet altijd zonder moeilijkheden geschiedt.

In het vooruitzicht van een steeds grotere uitbreiding der vissersvloot zou de aanleg van het nieuwe dok het allergroot voordeel bieden dat de nieuwe instellingen een definitief karakter zouden krijgen, als wanneer integendeel, met de

derde slipway op de huidige plaats der slips te brengen zulks in een nabije toekomst zeer ongelegen zou voorkomen en men verplicht zou zijn van binnen een tiental jaren tot de algehele verplaatsing ervan over te gaan. Aldus wat de rationele uitbating van de vissershaven betreft zou de verwezelijking van dit ontwerp van allergrootst nut en belang zijn.

Wat de financiële mogelijkheden betreft zou de aanbouw van het nieuwe dok met de 3 slipwas ook zeer voordelig voorkomen. De kosten ervan, volgens een wel berekende schatting zouden tot ongeveer 120 miljoen belopen, hetzij dus niet erg veel meer dan hetgeen de bouw van een derde slipway op de huidige plaats zou kosten. We zijn dan ook de mening toegedaan dat het

voorstel van de heer Verschave zeer degelijk en doelmatig is en wij kunnen dan ook slechts de wens uitdrukken dat de heer Minister Van Audenhove die dit plan thans in handen heeft er een spoedig en gunstig gevolg zal aan verlenen. Minister Van Audenhove staat ten andere zeer sympathiek aangeschreven voor de grootse verrichtingen die hij in zeer korte tijd verwezelijkt heeft; met heldere geest, gezond verstand, bestudeert hij alle belangrijke zaken van nationaal belang en het is ontegensprekelijk dat de ontwikkeling van onze Oostendse Vissershaven, een der belangrijkste van het vasteland, een parel is aan de kroon van onze Nationale ekonomie. Laten wij dus het beste verwachten, hetgeen dan meteen een verdiende beloning zou

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1956.

daarstellen voor Schepen Vroome die deze zaak zo krachtdadig heeft aangepakt en die ten andere ook reeds zoveel voor onze Visserij heeft gedaan.

(1) De bouw van een derde slipway kwam al ter sprake in de rubriek "50 jaar geleden" in HVB Juli 2005: "Een derde slipway te Oostende?" (uit Het Visserijblad van 22 juli 1955)

Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 30 november 1956

"Noord-Noord-West" de beste documentaire film van het jaar!

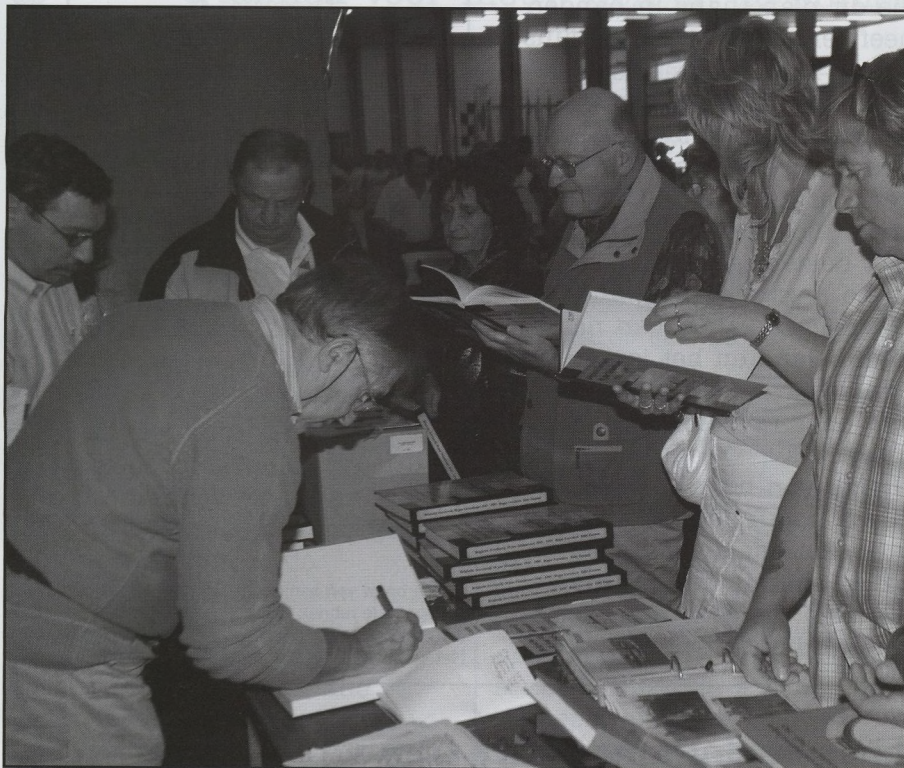


Tijdens de plechtige slotzitting van het festival van Belgische films te Antwerpen, welke vorige zaterdag plaatsvond, werd de <<Prijs van uitmuntendheid voor documentaire film>>, de grootste bekroning van het festival, toegekend aan de film <<Noord-Noord-West>> van A. Van Coppenolle. Deze film, welke we vorige week besproken hebben werd voor een jaar opgenomen aan boord van het Oostends vissersvaartuig O.81 John.

(Nvdr: Armand Van Coppenolle (nu 78) uit Brussel maakte als jonge cineast in 1954 twee reizen mee aan boord van de IJslander O.81 John voor een documentaire film over de kabeljauwvisserij.)

50 jaar IJslandvaart in fotoboek

IJslandvisserij was Oostendse aangelegenheid



Grote belangstelling tijdens de voorverkoop in de vismijn.

OVER DE IJSLANDVAART is al veel inkt gevloeid, maar een overzichtelijk beeld van de IJslandvisserij ontbrak. Een nieuw boek, waarin alle Vlaamse vaartuigen die de IJslandse toer opgingen aan bod komen, komt daaraan tegemoet. Het fotoboek "50 jaar IJslandvaart 1945-1995", een initiatief van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende, is dan ook meer dan een kijkboek. Over alle vaartuigen is er een korte historiek en enige technische informatie aanwezig.

Roger Corveleyn (°Brixham 1941) en vismijngids Eddy Eneman maakten er een lijvig document van 335 bladzijden van, met 650 archiefphoto's en honderden namen van reders, schippers en vissers die de IJslandvaart beleefden, soms niet overleefden. Het boek is een hommage aan de zeelieden die gedurende vijftig jaar na de tweede wereldoorlog de

geschiedenis van de Belgische IJslandvisserij uitmaakten. Het is dan ook spijtig dat een namenregister ontbreekt.

Het boek is in september verschenen en de voorintekenaars mochten hun exemplaar in ontvangst nemen op de stand van het Noordzee-Aquarium op de Oostendse Visserijfeesten. Intussen is al bijna de helft van de oplage aan de man gebracht. In cadeauverpakking is het boek alvast een begerenswaardig eindejaarsgeschenk voor wie onze visserij in het hart draagt. Het is uitgegeven op hetzelfde formaat, maar ruim honderd bladzijden dikker, als "Oostendse kustvissersvaartuigen na wereldoorlog 1940-1945" dat twee jaar geleden verscheen.

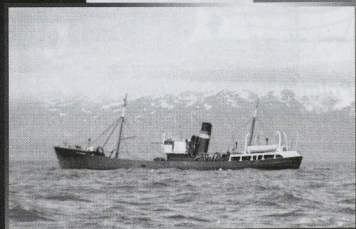
Stoutmoedig

Na de tweede wereldoorlog vertoonden de visbestanden in de Noordzee tekenen van uitputting. Het nieuwe type motortreilers (400 pk) dat tijdens de wederop-

bouw werd ontwikkeld kon onvoldoende vangsten binnenbrengen om rendabel te vissen. Kwam daarbij dat het met de prijzen in de periode 1948-1950 bergaf ging. Om niet verlieslatend te zijn werd gezocht naar rijkere visgronden. De grote stoomschepen hadden reeds aangetoond dat die rond IJsland te vinden waren. De veel kleinere 400 pk-ers waagden het er ook op en trokken (aanvankelijk alleen in de lente en de zomer) naar IJsland. Uiteindelijk stoomden ze het hele jaar noordwaarts. Zelfs stoutmoedige schippers van houten middenslagtreilers van 250 pk namen het risico, soms met catastrofale gevolgen. In 1946 waren er negen vaartuigen die naar IJsland liepen. Het waren bijna allemaal stoomtreilers van grote rederijen: de Oostendse Reederij (Rode vloot) waarvan het laatste vaartuig in 1949 uit de vaart werd genomen, de Pêcheries à Vapeur van John Bauwens en de NV Motorvisserij van Lucien Decrop. Aan boord van deze schepen waren doorgaans een twintigtal bemanningsleden. De 9 vaartuigen waren: O.83 Prince de Liège (Pêcheries à Vapeur); O.158 Edouard Anseele (Oostendse Reederij); O.160 Nautilus (Oostendse Reederij); O.163 Christ Mahlan (Oostendse Reederij); O.247 Amelie-Mathilde (Emile Danneel en Charles Verhaeghe) (ex-O.347 Cyriel Verschaeve, 245 pk); O.296 Van Oost (NV Motorvisserij, 600 pk); O.297 Rubens (NV Motorvisserij, 850 pk); O.298 Van Dyck (NV Motorvisserij, 600 pk); O.299 Breughel (NV Motorvisserij, 850 pk).

In 1948 was de IJslandvloot aangegroeid tot dertig eenheden en de volgende jaren gingen er steeds meer vaartuigen die richting uit. Een reis naar IJsland duurde bijna drie weken. Vier dagen opstomen, tien dagen vissen, vier dagen voor de terugreis en dan vier dagen thuis.

Belgische Zeevisserij: 50 jaar IJslandvaart 1945 - 1995



Roger Corveleyn Eddy Eneman

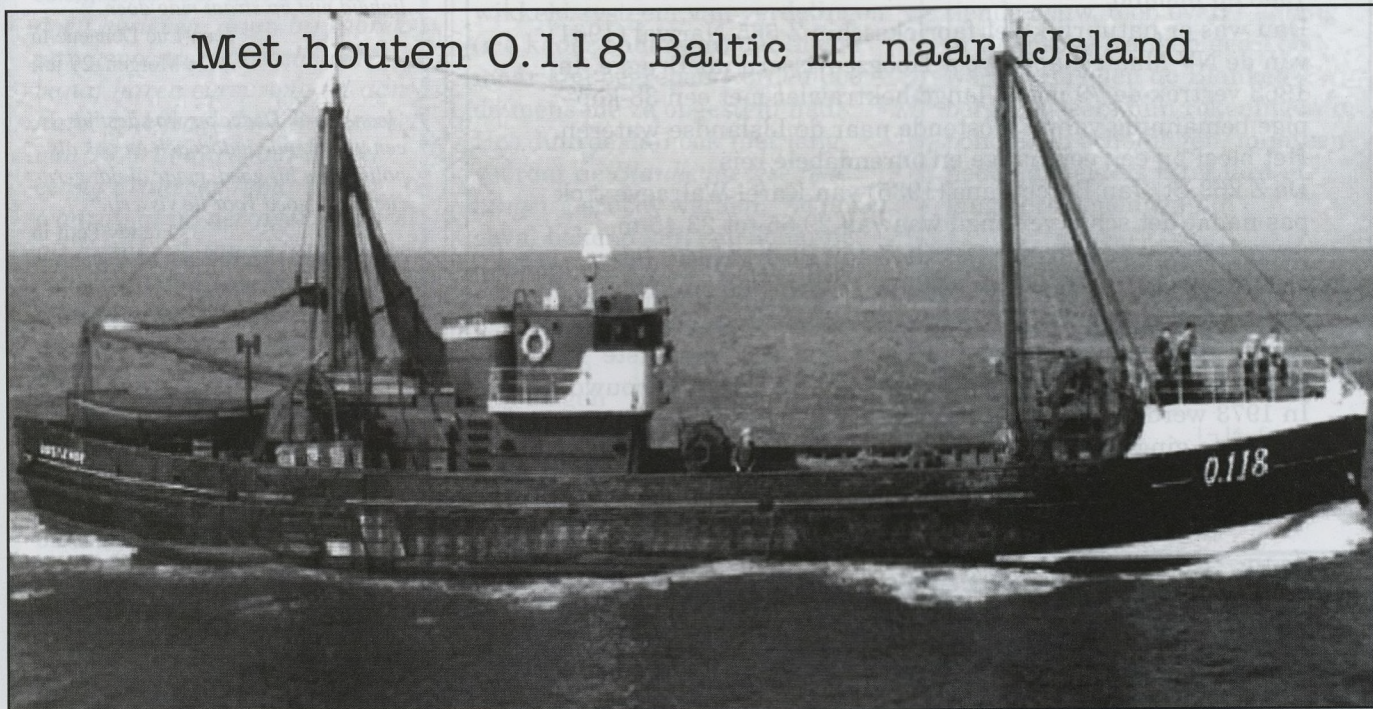
Uitgave V.N.A.O. v.z.w.

De IJslandse visaanvoer concentreerde zich bijna uitsluitend in Oostende. Wekelijks kwamen er soms tien tot twaalf schepen aan de markt. Om meer vis te kunnen laden besloten enkele reders om

hun vaartuig te verlengen en sterkere motoren te plaatsen. Hun voorbeeld vond veel navolging. In de jaren vijftig passeerden heel wat schepen die voor 1940 werden gebouwd langs de scheepswerven voor een verlengingsoperatie. Zelfs toen IJsland zijn territoriale wateren uitbreidde tot 3 zeemijl in 1952 en tot 12 zeemijl in 1958 waardoor de schepen hun beschutte visgronden verloren lieten de betrekkelijk kleine vaartuigen met een 8 of 9-koppige bemanning zich niet afschrikken. In 1972 breidde IJsland zijn territoriale wateren uit tot 50 zeemijl. Hetzelfde jaar kwam er een overeenkomst tussen de Belgische en IJslandse regering tot stand om de 19 resterende IJslandvaarders toe te laten in wel omschreven vangstgebieden en perioden. Het waren (vermelding toemalige eigenaar): O.81 John (PVBA Rederij Van Lul-Pintelon; O.129 Amandine (Pieter Vincent en Denise Verhaeghe); O.182 Caesar (André Van Lul en J. Vanderhaeghen); O.202 Pelagus (NV

Rederij Massabielle); O.216 Henri-Jeanine (Henri Cornelis Lambregt en Henri Charles Lambregt); O.224 Charles-Denise (Roger Zonnekein-Nassel); O.231 André-Monique (PVBA Rederij Vieren; O.236 Henriette (Rederij PVBA Laplasse & Co); O.237 Nelly-Suzanne (wwe Herman Vieren en kinderen); O.282 Adronie-Kamiel (Charles, Adronie en Emilienne Christiaen); O.288 Lans (PVBA Rederij Lans/Karel Lambregt en Michel Anseeuw); O.315 Jean-Helene (NV Noordvisserij); O.316 Belgian Skipper (André Van Lul); O.317 Belgian Lady (NV Noordvisserij/Raymond Claeyns); O.318 Belgian Sailor (August Puystiens en Louis Pieters); O.324 (Raphaël-Gabriëlle (Charles Walraeve en kinderen); O.331 Nadine-Liliane-Josette (Louis en Frans Viaene); O.334 De Haai (PVBA Rederij Sneppe/Henri Pintelon en Gustaaf Brys); Z.571 Zephyr (wwe Emiel Savels-Haerincx, Raymond Claeyns en Antoinette Savels)

Met houten O.118 Baltic III naar IJsland



Een van de merkwaardigste vaartuigen die in het boek voorkomen is de O.118 Baltic III, een houten vaartuig dat in 1943 gebouwd werd in St. John's, Newfoundland als schoener (langsscheeps getuigd zeilschip) voor de visserij op de Grand Banks. Het is op zich al merkwaardig dat het vaartuig hier terecht kwam. Na de tweede wereldoorlog heeft scheepswerf Deweert in Oostende het voor de lijnvisserij gebouwde vaartuig omgebouwd tot motortreiler voor de plankenvisserij. Dat gebeurde in opdracht van reder August Brunet (Rederij Brunet & Cie NV) die het vijf jaar oude schip in december 1948 in de vaart bracht. De O.118 Baltic III was 31,27 meter lang en 185 brutoton groot. Voorzien van een Crosley-motor van 300 pk werd ermee in IJslandse wateren gevist. In 1958 werd het geschrapt uit het vlootregister. Door de specifieke bouwkenmerken kreeg het schip de bijnaam de chaffoeter of de Ark van Noë. (gw)

In 1975 verschoof de IJslandse regering de territoriale grens op naar 200 zeemijl. In een nieuw bilateraal Belgisch-IJsland-akkoord werden nog twaalf vaartuigen opgenomen. Ze mochten niet vervangen worden en ook als de motor aan vervanging toe was waren ze uitgesloten uit IJslandse wateren. In 1990 bleven daar nog drie vaartuigen van over: O.81 John; O.216 Henri-Jeanine en O.129 Amandine. Op 3 april 1995 eindigde de laat-

ste reis van de O.129 Amandine in Oostende, meteen ook het einde van visserijtijdperk.

"50 jaar IJslandvaart" verschijnt op A4-formaat en kost 35 euro (luxe- en genummerde uitgaven 60 euro), verkrijgbaar in de Standaard Boekhandel (Kapellestraat, Oostende); in het Noordzee-Aquarium, op de Amandine of door overschrijving van het bedrag + 6 euro kosten op rek. 280-07.06.209 van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium, Visserskaai, 8400 Oostende

Weinig Zeebrugse vaartuigen naar IJsland

SLECHTS ENKELE ZEEBRUGSE vaartuigen namen deel aan de IJslandvisserij. De Z.212 Annie-Marguerite (in 1931 gebouwd als O.296 Breughel voor de NV Motorvisserij, daarna Z.212 Blanche-Marguerite van Jan en Pieter Demeester) ging pas in 1958 voor het eerst naar IJsland. Het 31,80 m. lange vaartuig was toen pas eigendom van Pierre Demeester en Robert Cattoor.

De Z.418 Atlas (1964), eveneens eigendom van Robert Cattoor en weduwe Pierre Demeester & kinderen, voer tot in 1958 op IJsland.

Dan was er natuurlijk het fabrieksschip Z.565 Narwal (1961) van de NV Maatschappij voor Hoogzeevervisserij uit Brugge. In 1963 vertrok de 70 meter lange hektrawler met een 38-kop-pige bemanning vanuit Oostende naar de IJslandse wateren. Het bleef bij een eenmalige en onrendabele reis.

De Z.269 St. Jan Berchmans (1935) van Karel Walraeve trok pas nadat het schip verlengd was van 29,65 tot 33,45 m. vanaf 1954 naar IJsland. Ook de Z.459 Brabo (1947, later O.459) van Louis Haerinck viste in de jaren '50 op IJsland.

Dan was er ook de Z.571 Zephyr (1964) van wwe Emiele Savels-Haerinck en Raymond Claeys. Het was het eerste Zeebrugse vaartuig dat voor de IJslandvaart werd gebouwd.

In 1973 werd het omgebouwd voor de boomkorvisserij. Tenslotte ging ook de Z.572 Tornado (1965) van Theophiel Degroote tot 1970 naar IJsland.

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



'Door de aanvoercijfers van de afgelopen maanden neemt Zeebrugge een serieuze voorsprong op concurrent Oostende. (...) De reders geven dus een duidelijk signaal dat de ZV hun thuishaven bij uitstek is.'

Johan VandeSteene in
Visserijnieuws
van 13 oktober

'Politici zijn veel te bang voor de publieke opinie. Ze laten zich constant door de peilingen opjagen, terwijl een politicus in de eerste plaats moet uitkomen voor zijn ideeën.'

Karel De Gucht in
Humo, 12 september

'Volgens de laatste bevindingen zou naast het scholbestand nu ook de tong een bedreigde soort worden (...) De gevisserden (...) zijn natuurlijk de boomkorvisseren. De "groene lobby" zal zich zeker in de kijker werken. Hoogtijd dus om de "ecologische boomkor" te promoten.'

Luc Corbisier in
de Rederscentrale, oktober 2006

'Er is iets fundamenteel mis met de samenleving als je een wet nodig hebt om te beseffen dat een hond zijn vuiligheid niet op straat mag doen.'

Jean-Luc Dehaene in
De Morgen, 29 juli

'Jean-Marie Dedecker was destijds een uitstekende judocoach en ook als politicus is hij goed, maar al dat geruzie is niet goed voor de visserij.'

Freddy Petit in
Het Nieuwsblad, 11 september

'Wie zijn de meest briljante studenten op de Amerikaanse universiteiten? Aziatische migranten.'

Gerard Kleisterlee in
De Volkskrant, 18 februari

'IJsland gaat weer op walvissen jagen. De autoriteiten besloten de commerciële walvisvaart te hervatten na een onderbreking van twintig jaar.'

De Morgen, 18 oktober

'De gemiddelde besomming per zeedag nam [in 2005] toe met 7% (...) Deze groei was echter ontoereikend om de drastische stijging van de gasoliekosten te compenseren.'

Uit de inleiding op het rapport
'Aanvoer en besomming 2005' van de
dienst Zeevisserij

'Het volstaat niet om de titel van prof te hebben om met kennis van zaken te spreken.'

Renaat Landuyt in Terzake, 22 juni



DE REDACTIE VAN HVB krijgt nogal wat oud papier toegestuurd. Wie een oud exemplaar van ons blad op zolder vindt, een boekje over de visserij ontdekt of een foto uit de oude doos opgraaft... doet nogal eens de moeite ons dat te bezorgen. Maar wat doen wij dan met dat oud papier? Wel, we maken een rubriek waarin we het kwijt kunnen. Vandaag presenteren we u 'Over de oude visschersnering van Blankenberge', een bundel oude teksten, in een ons onbekend jaar bijeengebracht, door ene C.C.A. Wauters.

DE AUTEUR HAD de bedoeling, zo zegt hij zelf in de inleiding, 'de vrije visschersnering van weleer eenigszins voor den geest te doen herleven, daar, bij gebrek aan genoegzame bescheiden vanaf haren oorsprong tot aan hare opheffing, door het decreet van 19 brumaire jaar IV der eerste Fransche republiek, waarbij al de neringen in onze bij Frankrijk ingelijfde provinciën werden afgeschafte (...)'

Deze neringen waren middel-eeuwse organisaties van ambachtsslui die zich groepeerden om hun beroep te organiseren. Zo deden dat dus ook al in in de veertiende eeuw de vissers van Blankenberge: 'Volgens een oude oorkonde van 1348 waarin men leest: "Ende an die visschers van Scarphut, nu geseit Blankeberg, die der toe quamen met hunne banere".'

De nering regelde heel het beroepsleven van de vissers. Het was een gesloten gemeenschap alleen toegankelijk voor beroepsvissers en hun zoons, geboortig van Blankenberge, en onderverdeeld in stuurliu en maats. Een deken en zes zorgers of bestuursleden vormden de eed. De klerk, een bejaarde

Dat het verduldig is dat zei men destijds van papier

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

visser, bracht mondeling de bevelen van het bestuur aan de leden over, omdat die meestal ongeletterd waren.

Onder de vele reglementen blijkt bijvoorbeeld dat de Blankenbergse vissers vanaf Sinksen tot midden september noch op zaterdag, zondag of maandag vóór zonsondergang in zee mochten trekken. Waaruit inderdaad blijkt dat de nering werkelijk alles regelde, bijvoorbeeld ook de verpleegkosten van vissers in het hospitaal van Blankenberge. De organisatie legde de beroepsopleiding vast, reglementeerde de scheepsbouw en de campagnes, bepaalde de inkomsten van reders, schippers, maats en leerjongens...

Dit laatste gebeurde via een ingewikkeld systeem van verdelingen (zie kader onderaan) dat alleen maar kon begrepen worden door de mens die ze opgesteld had. Het duurde dan ook niet lang voordat de Blankenbergse rekeningen berucht werden. Zo is het geval bekend van ene Johannes Spanoghe die zich in 1421 voor de rechtbank moest verantwoorden voor het

toedienen van slagen aan de baljuw. Tijdens de debatten riep Spanoghe verontschuldigingen in voor zijn handtastelijkheden en verklaarde dat hij uiterst verbolgen was op de baljuw omdat die hem

een verwarde rekening voorlegde: '... sulcke ware Blankenbergische rekeninghe datter niemand verstante conde...'

Met een Blankenbergse rekening bedoelt men bijgevolg een rekening die niet zozeer te duchten is voor de gepeperde totalen, maar door de verwarrende wijze waarop ze is samengesteld. Thans geldt de uitdrukking voor alle ingewikkelde rekeningen, maar oorspronkelijk werden door die term wellicht alleen de vissersrekeningen aangeduid. Te Blankenberge bleken deze immers zo ingewikkeld dat de toenmalige vorst, Jozef II, zich ermee moeide en er verandering in wilde aanbrengen. Zonder veel succes overigens, want nog in de eerste helft van de negentiende eeuw, toen overal al lang in Belgische franken gerekend werd, behielden de Blankenbergse vissers hun rekeningen in ponden en schellingen, muntenheden die elders uiteraard al lang verdwenen waren.

(Hieronder: een Blankenbergse rekening uit 1840. Nog steeds in ponden en guldens)

		Staan ... 22-18-4	
Af, schrijfgeld 4 st. van 't pond, ten voordeele van reeder maakt	"	15-4	
Af, oppertouw en afslaender der visch. Ordinaire gewoonte der paye	"	2-6	
Af, laver, 9 st. 't pond, dienst per veertien dagen, waarin de reeder een 5 ^{de} deel heeft		1-14-6	
Af, dobbels 10 st. 't pond, waarin de reeder een 5 ^{de} deel heeft		1-18-4	
Af, schade aan de korre of verliezen binnen de veertien dagen	"	14-0	
Meine, betaald 5 sch. voor onkosten, zoals pintjes jenever aan boord en andere kleine onkosten, waarin de reeder een 5 ^{de} deel heeft	"	5-0	
Last visscherij	"	2-9	
		5-12-0	5-12-0
			17-6-4
Aandeel voor den reeder :			
1. — Schrijfgeld	"	15-4	
2. — 5 ^e part van laver	"	6-11	
3. — 5 ^e part van dobbels	"	7-8	
4. — 5 ^e part van Meine	"	1-0	
5. — 12 guldens van paye	2-0-0		
6. — 5 ^e deel van deelgeld	1-13-8		
		5-4-7	
Laver — Staen	1-14-6		
Af, 5 ^e deel	6-11		
Blijft voor laver	1-7-7		
		Paye 12 guldens	
		10 guldens t'huus	
		voor den stiern.	10-13-4
		4 g. voordeel	
			6-13-0
		Af, reeders deel	1-23-8
		Blijft onder de equipage te verdeelen :	
			4-19-4

Romeo Rau kapittelt Purus in Rederscentrale



Romeo Rau, voorzitter van Promovis Nieuwpoort voelt zich geschaad door de initiatiefnemers van Purus. (foto gw)

DAT DE REDERSCENTRALE (RC) het initiatief Purus niet genegen is, is inmiddels genoegzaam bekend. De kern van garnaalvisserij die hun product tot op het niveau van een erkend Vlaams streekproduct getild hebben voelen zich door de producentenorganisatie zelfs geboycot.

Het meest recente nummer van het *Informatieblad van de RC* zal de sectorgemoederen niet bedaren. Daarin geeft de patroonsorganisatie een vrije tribune weg aan Romeo Rau, voorzitter van Promovis Nieuwpoort vzw.

Eerder al had deze vishandelaar zijn bedenkingen geuit

over het initiatief van de Vlaamse Visserijvereniging (VJV), promotor van het Puruslabel. Hij deed dat o.a. in het Nieuwsblad van 29 augustus. In het oktobernummer van het Informatieblad van de RC mag hij zijn aanval nog eens overdoen.

Rau geeft daarin een interessante kritiek op de manier waarop Purus momenteel aan de man gebracht wordt. Hij bekritiseert o.a. de verpakking, de prijszetting, de afwezigheid van een voorafgaande marktstudie en voorafgaandelijk overleg met de distributiesector... Het lijken zinvolle opmerkingen te zijn.

Maar hij beweert tegelijk ook meer. Volgens Rau is er bij de VJV 'kwaad opzet' in het spel. 'Het kan toch niet de essentie van Purus zijn,' zo vraagt de vishandelaar zich retorisch af, 'een of ander sectair genootschap op te richten die de volledige (Vlaamse) garnaalhandel wil manipuleren?' De informatie die de VJV over Purus verspreidt zou tot doel hebben: 'de handel die niet wenst te participeren in het Purus avontuur zo veel mogelijk schade te berokkenen'. Een aangekondigd initiatief van de VJV waarbij deze de namen zou verspreiden van handelaars die Purus in de aanbieding hebben wordt door Rau zelfs vergeleken met niets

minder dan nazi-praktijken. Smakeloos is zijn vraag of hier geen sprake is van 'een moderne versie van de Jodenster?' Volgens Rau hebben de Vlaamse garnaalvisserij trouwens geen nood aan initiatieven die hun inkomsten opvijzelen: 'We leven toch niet in Vlaanderen in een of andere bananenrepubliek waar er inderdaad nood is aan enige vorm van "fair trade"?' (...) 'Zoals gebruikelijk worden garnalen (net zoals verse vis) geveild op de afslag (...) Soms is de prijs ontoereikend om de visser een batig saldo van zijn uitbating te verschaffen, een andere keer heeft hij wel goed besomd en is er "loon naar werken". Dit is een economische realiteit (...)'. Dat een vishandelaar zijn (grotendeels terechte) opmerkingen aan het adres van Purus stoffeert met uiterst bedenkelijke argumenten is één zaak. Dat het blad van de reders deze argumenten gretig en zonder enige nuancering overneemt is dan weer een andere. Temeer daar de reders die Purus promoten zelf geen toegang krijgen tot de kolommen van het blad dat het orgaan zegt te zijn van de... reders.



GARDEC

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

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

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

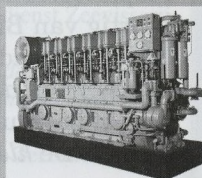
Leveren, plaatsen en herstelling van:
alle dieselmotoren
keerkoppelingen, pompen, compressoren e.a.
DROÓGDÖK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk



Bureel - Werkplaatsen:
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge

GSM 0477 / 41 20 93

24 u / 24 u.



De Belgische visserijvloot (23)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castelee.

O.154 Wilmar

Lengte: 25,94 m.
Breedte: 7,66 m
Tonnage: 207 bt
Bouwjaar: 1988
Werk: Scheepswerven Seghers,
Oostende
Motor: Caterpillar (2003)
Vermogen: 518 kW
Uitrusting: hektrawler, plankenvisse-
rij
Eigenaar:
BVBA Rederij Wilmar, 8400 Oosten-
de
BVBA Rederij Wilmar, 8450
Bredene (1998)



COPYRIGHT gw

Z.162 Van Dijk

Lengte: 37,00 m
Breedte: 8,60 m
Tonnage: 386 bt
Bouwjaar: 1990
Werk: Scheepswerven De Graeve,
Zeebrugge
Motor: ABC (2002)
Vermogen: 957 kW
Uitrusting: boomkor
Eigenaar:
NV Bunkers Dobbelaere, 8301
Knokke-Heist
NV Bunkers Dobbelaere, 8300
Knokke-Heist (1999)



COPYRIGHTgw

Z.183 Christopher

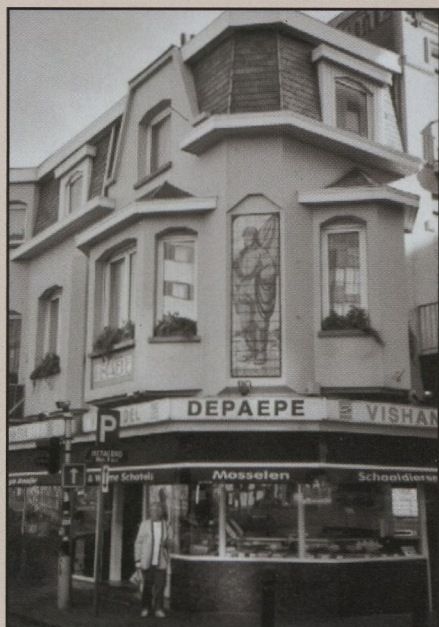
Lengte: 30,70 m
Breedte: 7,27 m
Tonnage: 147 bt
Bouwjaar: 1973
Werk: Scheepswerven de Graeve,
Zeebrugge
Motor: ABC (2001)
Vermogen: 552 kW
Uitrusting: boomkor
Eigenaar:
PVBA Rederij Hertsens, 8301
Knokke-Heist
BVBA Rederij Hertsens, 8301
Knokke-Heist (1990)



COPYRIGHT gw

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

Tegelschilderijen van Vishandel Depaepe naar museum Sincfala



Over een tweetal jaar wordt de bekende Heistse vishandel Depaepe (hoek Kursaalstraat en Mengellaan) gesloopt om plaats te maken voor een nieuwbouw. Toen dat in de Zeebrugse haven bekend geraakte, bleek er grote interesse vanuit Nederland te bestaan om de tegelschilderijen die de zaak sieren aan te kopen.

De tableaus die in 1928 aangebracht werden beelden (buiten, zie foto boven) een visser in oude klederdracht uit en (binnen in de zaak) vissers aan het werk op zee. De uitbaters van de zaak, Patrick Vantroyen en zijn echtgenote Martine Baerevoets, zagen de afbeeldingen liever in Heist blijven en namen dan ook contact op met het plaatselijke heemkundige



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

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



Patrick Vantroyen en Martine Baerevoets

museum Sincfala. Inmiddels heeft het gemeentebestuur laten weten dat Knokke-Heist bereid is de kunstwerken aan te kopen, zodat deze afbeeldingen van de oude Heistse visserij in de streek behouden blijven. Tegelijk wijzen volkskundigen erop dat er zich in Heist nog andere tegelschilderijen bevinden die het behouden waard zijn. Zo zijn er de twee keramieken tableaus die ontworpen werden door Jan Ryheul, waarop de namen vermeld staan van de op zee gebleven oud-leerlingen van de voormalige visserijschool en de keramieken kunstwerken die zich in het voormalig gebouwtje van de Dienst voor Toerisme (Tramstation Heldenplein) bevinden. (dh)