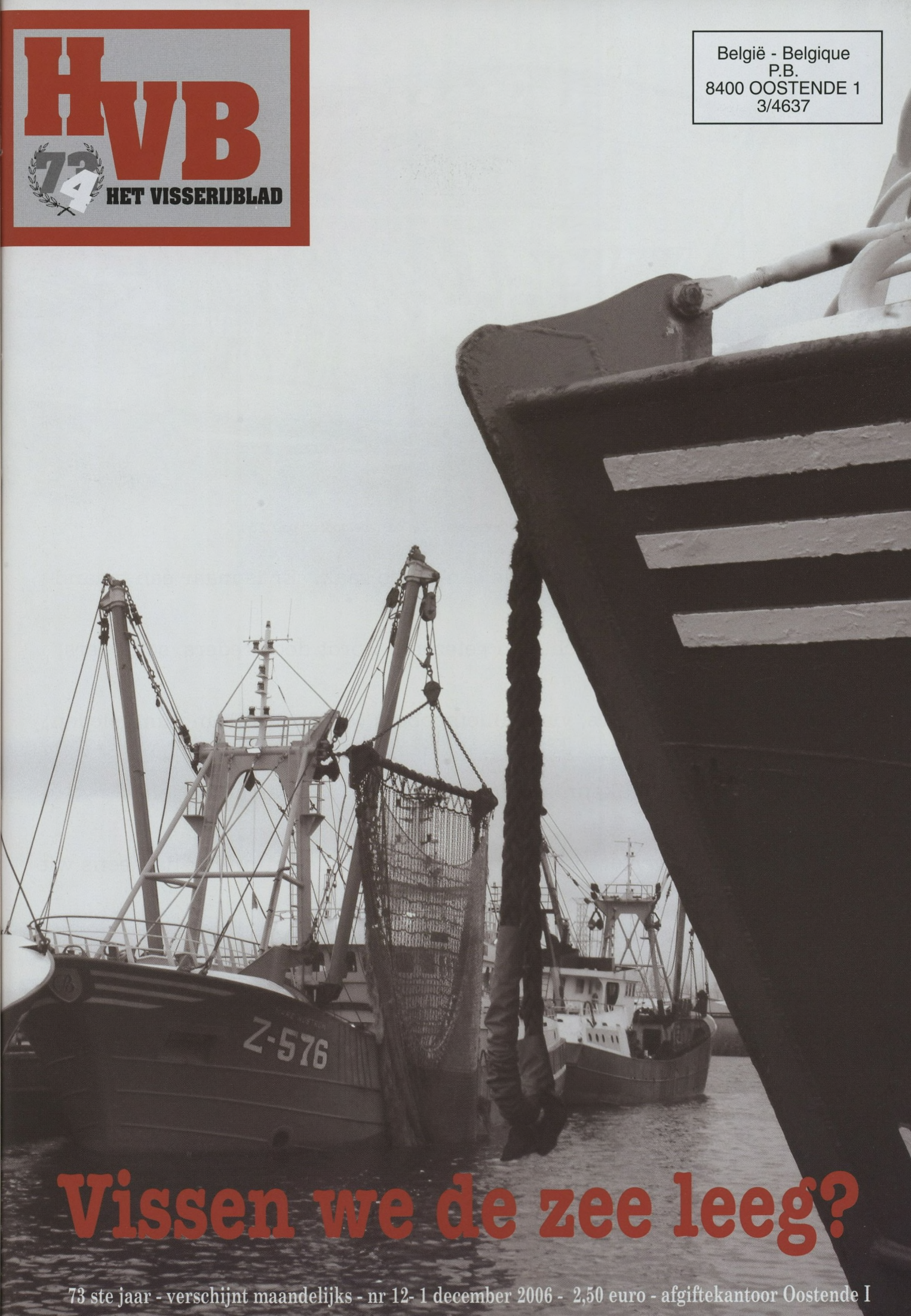


HVB

73
74

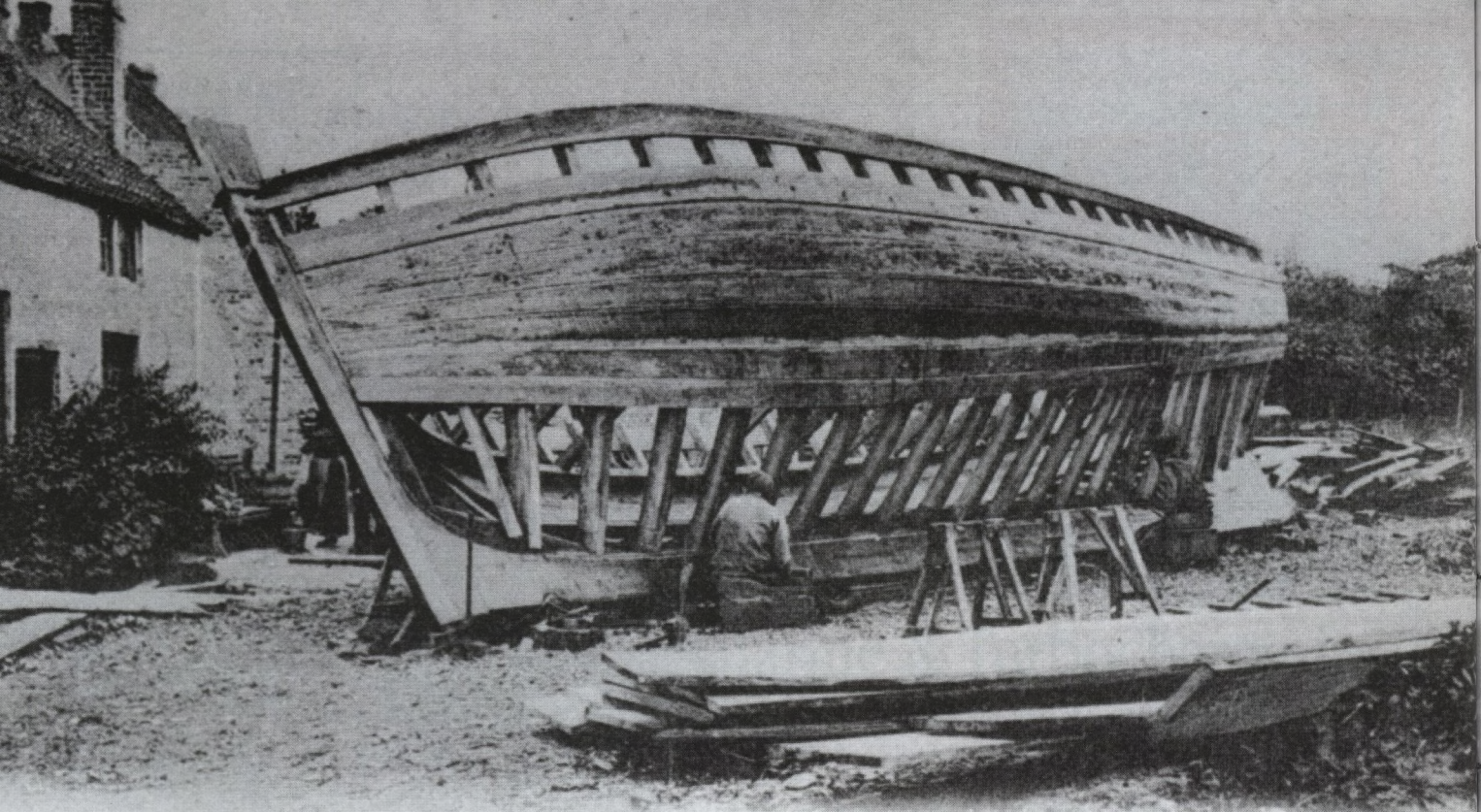
HET VISSERIJBLAD

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



Vissen we de zee leeg?

73 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 12- 1 december 2006 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I



De scheepswerf Arthur De Mol in De Panne (datum foto onbekend. Zie ook voetnoot op pag. 25.)

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

Vissen we de zee leeg?

ALS WE NIETS doen, zit er in 2050 geen vis meer in de oceanen. Zo stond het in de krantenkoppen. Een correcte weergave van de analyse van een groep wetenschappers zijn deze krantenkoppen evenwel niet. De onderzoekers zochten naar verbanden tussen het verlies aan biodiversiteit op lokale, regionale en globale schaal en de veranderingen in de ecosystemen. Een van de besluiten luidt dat de gevolgen moeilijk in te schatten zijn. In de analyse staat echter ook dat er aanwijzingen zijn dat bij aanhoudende vermindering van de biodiversiteit tegen het huidige ritme mogelijks tegen 2050 geen levensvatbare vis of ongewervelde soorten meer beschikbaar zullen zijn voor de visserij. De toestand is dus rampzalig, maar niet zorgwekkend, reageerde enigszins cynisch dr. Dolf Boddeke, de nestor van het Nederlandse visserijonderzoek. (Hij herhaalde zodoende de woorden die de Franse generaal Foch in 1915 uitsprak, vlak voor de slag van de Marne.) Hij bedoelt daarmee dat de onderzoeksresultaten aantonen dat de trend nog omkeerbaar is.

DE PUBLICATIE IN het gezaghebbende Amerikaanse wetenschappelijk toptijdschrift *Science* van 3 november is vooral een ernstige waarschuwing. De onderzoekers vrezen dat soortenarme ecosystemen kwetsbaar zijn. De visserijdruk op bepaalde (kust)gebieden

is inderdaad dermate groot dat de aanwas in het gedrang komt. De kern van de boodschap is dan ook dat het leven in zee zwaar onder druk staat. Het gaat dus niet alleen om commercieel interessante vissoorten. "Als we daar niet serieus aan-

Actieplan EU-controlebureau legt nadruk op kabeljauwherstelplan

Het Europese Communautair Bureau voor de Visserijcontrole heeft zijn werkprogramma voor het eerste werkjaar bekendgemaakt. Daarin ligt de nadruk op de naleving van het kabeljauwherstelplan, de controle op illegale praktijken en de beperking van destructieve visserijmethoden.

Het Europese controlebureau werd vorig jaar opgericht en kreeg als kerntaak de coördinatie van de controle-inzet van de lidstaten. Het controlebureau moet erop toezien dat de visserijcontroles effectiever en meer dan voorheen uniform verlopen, instaan voor een gelijke behandeling van alle vissers en zo het draagvlak voor het gemeenschappelijk visserijbeleid ondersteunen. De coördinatie gebeurt voorlopig vanuit Brussel en zal later overgebracht worden naar de Spaanse havenstad Vigo.

Het Communautair Bureau voor de Visserijcontrole krijgt een raad van bestuur met vertegenwoordigen van de 25 lidstaten en 6 van de Europese Commissie. De dagelijkse leiding berust bij een uitvoerend directeur, de Nederlander Harm Koster, die over een team van 38 medewerkers beschikt. Operationeel wordt gebruik gemaakt van de controleurs van de lidstaten. Voor de werkingskosten werd een budget van vijf miljoen euro goedgekeurd.

Het controlebureau treedt volgend jaar in werking met een actieplan waarin voorrang gegeven wordt aan het herstel van de kabeljauwbestanden in de Noordzee met inbegrip van het Skagerrak en het oostelijk deel van het Kanaal.

KINDJES»

Geen vis meer tegen 2050

BRUSSEL — Als niemand ingrijpt, komt er in 2050 geen vis meer op tafel. Alle soorten vis en schaaldieren zullen dan zo sterk zijn achteruitgegaan, dat de visserij onmogelijk wordt. Dat blijkt uit

niet zeggen dat die soorten uitgestorven zijn, wel dat slechts minder dan 10 % van de toenmalige populatie overschiet zal overblijven. Zo mogelijk nog erger. Hetzelfde lot bijna alle andere zeeën

dacht aan besteden gaat het fout. Voor de visserijbiologen en wetenschappers die zich met het leven in zee bezig houden is dit geen nieuws. Nieuw is wel de grote aandacht van de media voor het thema", zegt dr. Martin Scholten, directeur van *Imares (Institute for Marine Resources & Ecosystem Studies)* in Wageningen. "Het zijn echter niet alleen de vissers die de terugloop veroorzaken. Ook de



Dr. Martin Scholten, directeur Imares Wageningen.

COLOFON

**H
73
HVB**

HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine
van de zee**

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

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

UITGEVERIJ:

VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

HVB,

Brusselstraat 12,
8450 Bredene

Pas op: geen fax meer!

E-mail:

het.visserijblad@telenet.be

ISSN: 0776-6912

Omslagfoto Guido Walters

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

* Jaarabonnement België (12 opeenvol-
gende nummers startend vanaf de beta-
ling) door overschrijving van 29,75
euro op rekening

384-0596581-18 van

Het Visserijblad,
met vermelding abo HVB.

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

Laat u niet
(vis)kisten
Neem een
abonnement

of kretologie?

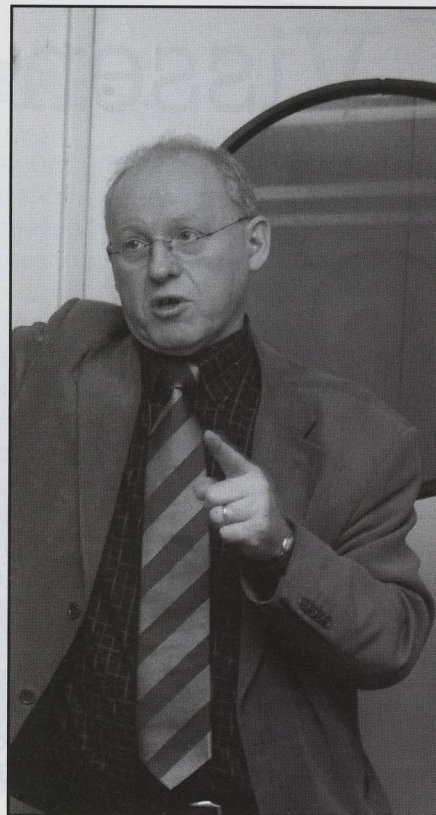
*sluipende vervuiling en de manier
waarop we met de kust omgaan,
het aanleggen van nieuwe havens
en afdamming van rivieren heb-
ben effect op de visbestanden.*

*Kustgebieden zijn de kraamka-
mers van de vissen. Daarom is
naast een goed vlootbeheer ook tijd
dat gewerkt wordt aan bescher-
ming van kwetsbare gebieden en
een strengere milieubeleid. Als we
niets doen komt het doemscenario
toch uit", aldus de gereputeerde
Nederlandse mariene-bioloog.*

De publicatie van onderzoeksre-
sultaten in hoog aangeschreven
magazines als *Science* en *Nature*
(Engels) is omwille van de wereld-
wijde impact een uitgesproken
kanaal om de alarmklok te luiden.

De publicatie is eigenlijk een
bevestiging van een aantal zaken
die niet langer ter discussie staan.
Dat er in 2050 geen vis meer in
de oceanen zou zitten is in de
media breed uitgesmeerd. Dat de
toestand nog omkeerbaar is en
dat de ecosystemen in onbeviste
gebieden er beter voorstaan bleef
in die media achterwege.

De vermindering van het aantal
vissoorten een halt toeroepen kan
door de creatie van vangstvrije
gebieden. De onderzoekers bestu-
derden dergelijke zones en stel-
den vast dat de biodiversiteit niet
enkel binnen het gesloten gebied,
maar ook in de omgeving ervan
snel toeneemt. Volgens onder-
zoeksleider Boris Worm van de
Canadese Dalhousie University
kan het uitstervingsproces, mits
gepaste maatregelen, in vijf tot
tien jaar weer omkeren. Voor zo'n
beslissing is wel politieke moed



*.Dr. Johan Verreth is een Belg die
al 25 jaar in Nederland woont.
Hij is er professor in de visserij-
teelt en aquacultuur. Aan de
Universiteit Wageningen leidt hij
de vakgroep aquacultuur*

nodig. Prof. Worm stelt vast dat
Europa niet bereid is om dit prin-
cipe op de kabeljauwvangst toe te
passen. *"In Canada is kabeljauw
zo goed als uitgestorven. Dat staat
Europa ook te wachten als niet
wordt ingegrepen."*

Kretologie

De boodschap houdt ook de roep
naar een duurzame visserij in.

Kenniscentrum Imares Wageningen

Het Institute for Marine Resources & Ecosystem Studies (Imares) in Wageningen, is halfweg vorig jaar opgericht als instelling voor strategisch en toegepast marien ecologisch onderzoek binnen de werking van de Universiteit Wageningen. Het instituut is gevormd uit het RIVO (Rijksinstituut voor Visserijonderzoek) en onderdelen van enkele andere Nederlandse kennisinstellingen. Imares voert opdrachten uit voor binnen- en buitenlandse overheden en bedrijven. De medewerkers verrichten veldonderzoek, experimenten op realistische schaal, maken verkennende studies op labschaal, data-management en modellering. Het instituut beschikt over moderne onderzoeksfaciliteiten en is op chemisch- en ecotoxicologisch onderzoek geaccrediteerd.

In Nederland heeft Imares drie vestigingen: in IJmuiden (110 medewerkers), Yerseke (20) en De Helder (40).

Wat de Noordzee betreft — eigenlijk een groot kustgebied — is de alarmerende toestand al goed

doorgedrongen tot de Europese Commissie en andere belangrijke instanties.

Toegegeven werd dat de visserijbeleid met Tacs en quota faalde. Vijf jaar geleden publiceerde

de Commissie haar Groenboek over de toekomst van het gemeenschappelijk visserijbeleid. Daarin sprak de Commissie zich uit over de toepassing van het voorzorgsprincipe en voor actieplannen ter bescherming van de biodiversiteit.

Dit document was

bedoeld

om een

debat op

gang te

bringen

over de

richting

van het

gemeen-

schappelijk visserijbeleid na 2002.

Intussen zijn al tal van beperkende maatregelen genomen en er

zijn er nog meer op komst. De roep om de trawlvissers, waar-

bij vissen zonder onderscheid worden bovengehaald, te verbieden is

er één van.

De Nederlandse visserijspecialist,

dr. Dolf Boddeke, geeft al langer

een andere uitleg voor de lage vis-

stand in de Europese wateren. De

gepensioneerde bioloog beweerde

al in de jaren negentig dat de ver-

schraling van de biodiversiteit

niet enkel aan de overbevissing ligt, maar ook aan het water dat

door het milieubeleid — en met name het mestbe-

leid — te schoon was geworden door de verminderde fosfaat- en

nitraatbelasting. Boddeke kon echter niet het mate-

riaal aanbrengen dat zijn stelling ondersteunde, waardoor de

milieubeweging hem weghoonde. *“Het plunderen van de wereldzee, het leegvissen van de oceanen door*

piratenvloten en het uitsterven van vissoorten is kretologie voor de media”, luidde zijn reactie in het

Nederlandse vakblad Visserijnieuws van 10 november.

“De wereldzee is gemiddeld vier kilometer diep en zee-

visserij is een activiteit die zich afspeelt aan het

oppervlak en in de kustzones. Vissen dieper dan duizend meter

is iets voor kostbare wetenschappelijke expedities. Van de 23.000 vis-

soorten op aarde ziet het leeuwendeel nooit een net. De wereldzee-

visvangst berust grotendeels op enkele tientallen soorten waarvan de opbrengst vooral fluctueert

onder invloed van milieuomstandigheden. De totale jaarlijkse opbrengst is echter al jaren heel

stabiel. De wereldzeevisvangst verdubbelde van 1950 tot 1990 en is

‘Over dertig jaar eten we meer gekweekte dan gevangen vis.’

Johan Verreth

‘Van de 23.000 vissoorten op aarde ziet het leeuwendeel nooit een net.’

Dolf Boddeke

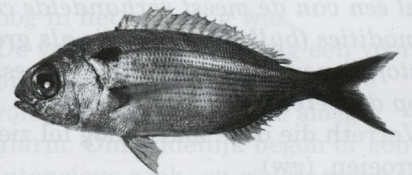
daar-
na

nauwelijks meer veranderd”, schrijft Boddeke. Onderzoekers van Imares geven nu schoorvoetend toe wat ze jarenlang weigerden te aanvaarden, namelijk dat de verminderde gehalten aan fosfaat in het Nederlandse kustwater een van de oorzaken vormt van de achteruitgang van de Nederlandse visserij. Vraag is dan weer of dergelijke vaststelling ons ergens heen leidt.

Aquacultuur

We weten intussen dat niet alle vis uit de natuur moet komen. Eén van de oplossingen is vis

Al gehoord van Griekse pandora?



Op de seafoodmarkt worden steeds meer gekweekte vissoorten aangeboden. In Griekenland produceert een viskwekerij pandora (*Pagellus erythrinus*), ook pagel of Spaanse zeebrasem genoemd. In tegenstelling tot die laatste naam is het een zoetwatervis die bekend is bij sportvissers. De productie is momenteel nog klein, waardoor de verkoop van pandora beperkt is tot de plaatselijke markt.

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

kweken. "Maar de aquacultuur gaat niet alle problemen oplossen", zegt prof. dr. Johan Verreth, hoogleraar aquacultuur en visserij aan de universiteit van Wageningen. "Ik verwacht wel dat tegen 2050 een groot deel van de vis die we eten uit de teelt komt, maar het zal de visserij niet helemaal vervangen. De aquacultuur zal zich altijd richten op een beperkt aantal soorten die gemakkelijk te kweken zijn en waar een goede markt voor is", zegt de Belgische wetenschapper die al 25 jaar in Nederland woont en wereldwijd (Indonesië, Vietnam, China) bij heel wat aquacultuurprojecten betrokken was.

"Momenteel bedraagt het aandeel van kweekvis al een zesde van de visproductie in China. Binnen enkele jaren is dat de helft. Over 30 jaar eten we met zijn allen meer gekweekte dan gevangen vis", is de overtuiging van prof. Verreth.

"Door het grote aanbod is seafood nu al een van de meest verhandelde commodities (bulk goederen die als grondstof dienen voor industriële processen) op de wereldmarkt", zegt Johan Verreth die deze markt nog fel ziet groeien. (gw)

Barramundifarm operationeel in Tolbert



De volledig ingerichte bedrijfsruimte van de barramundifarm in Tolbert.

Vorig jaar kondigden we reeds de eerste Europese fishfarm voor de kweek van barramundi aan. De installaties in Tolbert (nabij Drachten) voor de kweek van de baarsachtige zoet-zoutwaterroofvis werden op 1 november officieel in gebruik genomen.

De Australische vissoort is in Europa weinig bekend. Het is nochtans een geschikte consumptievis die in Australië op grote schaal wordt gekweekt. Ondernemer Harrie Rutgers richtte hiervoor de Barramundi Farming Company BV op en begon een jaar geleden met de inrichting van de bedrijfsruimte waar een constante temperatuur van 26 graden moet heersen. Voorrang werd gegeven aan de installatie voor het opkweken van de ingevoerde vingerlingen die na acht maanden 600 tot 800 gram wegen. Deze maand worden de eerste 4.000 kg vissen geoogst. De viskweek gebeurt in een modulair opgebouwde opstelling van grote bassins bij een temperatuur van 26 graden. De waterhuishouding werkt op basis van een recirculatiesysteem. In de twaalf grote tanks leven 90.000 vissen in verschillende groeistadia.

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



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

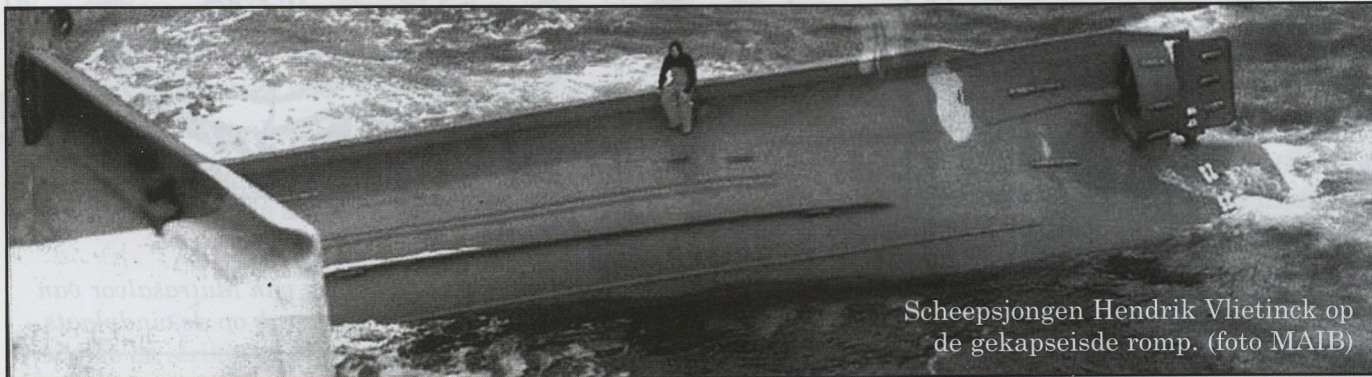
YOUR GATEWAY TO EUROPE

EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:
gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuishopen 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

Over slaande giek oorzaak kapseizen Z.122 Noordster



Scheepsjongen Hendrik Vlietinck op de gekapseide romp. (foto MAIB)

DE MARINE ACCIDENT Investigation Branch (MAIB) in Southampton publiceerde vorige maand het onderzoeksrapport van het kapseizen van de Z.122 Noordster op 13 december 2005 in het Engels Kanaal. Het boomkorvaartuig geraakte met het bakboordvistuig vast tijdens de visserij ten zuiden van Beachy Head. Onder de vier bemanningsleden was scheepsjongen Hendrik Vlietinck (19, zie foto) de enige overlevende. Schipper Tom Vlietinck (35) en de matrozen Geert Meyers (41) en Patrick Geryl (36) lieten het leven.

HIERBIJ GEVEN WE de samenvatting van het onderzoeksrapport (volledig rapport is te vinden op www.maib.gov.uk).

Op 13 december 2005, omstreeks 17 u. 30 Belgische tijd, raakte het Belgische vissersvaartuig Z.122 Noordster met zijn bakboordvistuig vast, terwijl het 11,5 zee-mijl ten zuiden van Beachy Head (GB) de visserij bedreef. Tijdens pogingen om het vistuig vrij te krijgen maakte de Noordster snel slagzij en kapseide.

Na het vastlopen van het vaartuig werd het vistuig aan stuurboordzijde opgehesen tot aan het wateroppervlak. De giek werd opgehaald en het net en de korrestok werden boven water gebracht.

Aan bakboordzijde stond de giek in zijn normale horizontale vispositie en werd het vistuig opgetrokken, tot de visdraad strak stond, wat het vaartuig naar bakboordzijde deed hellen. De drie bemanningsleden aan dek bewogen zich naar stuurboordzijde, terwijl het water aan bakboordzijde door de loospoorten en daarna over de verschansing stroomde.

In het stuurhuis probeerde de schipper een ander Belgisch vis-

sersvaartuig op te roepen, ongeveer op het moment dat de hoofdmotor uitviel. Hij riep door een openstaand venster naar de bemanningsleden dat hij niets meer kon doen. Het vistuig aan stuurboordzijde, hangend aan de top van de giek, sloeg waarschijnlijk over en de Noordster kapseide snel over bakboordzijde. De drie bemanningsleden kwamen in het water terecht. Geen van hen droeg een reddingsvest.

Het jongste bemanningslid zwom naar de romp, die ondersteboven lag, en slaagde erin erop te klim-

men. Hij zag de andere twee dek-bemanningsleden voorbijrijden met het gezicht naar boven, maar was niet in staat hen aan boord te trekken. Wat later hoorde hij kloppend geluid vanuit de romp en veronderstelde dat de schipper nog in het vaartuig was.

De volgende ochtend zag een voorbijvarend schip de omgekeerde romp en de overlevende sloeg alarm. Onmiddellijk begon er een intensieve zoek- en reddingsoperatie, gecoördineerd door MRRC Dover. De overlevende werd bevrijd door een helikopter van de Coastguard. Militaire en civiele schepen lokaliseerden de lichamen van de twee bemanningsleden en borgen ze. Duikers van de Engelse marine gingen de romp van het vissersvaartuig binnen om de schipper te zoeken, echter zonder succes. Zijn lichaam werd in de nabijheid opgemerkt door andere reddingsvaartuigen. Echter voor het lichaam kon geborgen worden, zonk het en

Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur van hoge drukspuit

300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

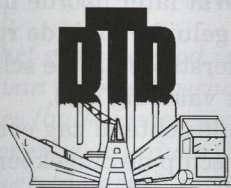
Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

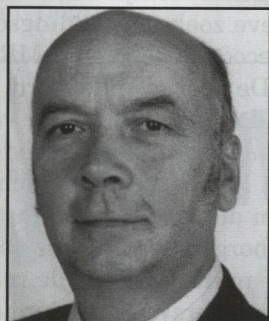
Fax: 059 33 06 11

werd niet meer gezien. De romp van de Noordster begon te drijven en zonk twee dagen later in de scheidingslijn tussen de zuidwest- en noordoostvaarwegen van het Verkeersscheidingsstelsel. De MAIB organiseerde een onderwateronderzoek en een duikonderzoek op het vaartuig om de vermoedelijke oorzaak van het kapseizen te helpen achterhalen. Het onderzoek bevestigde dat de giek en het vistuig aan stuurboordzijde getopt waren, terwijl

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

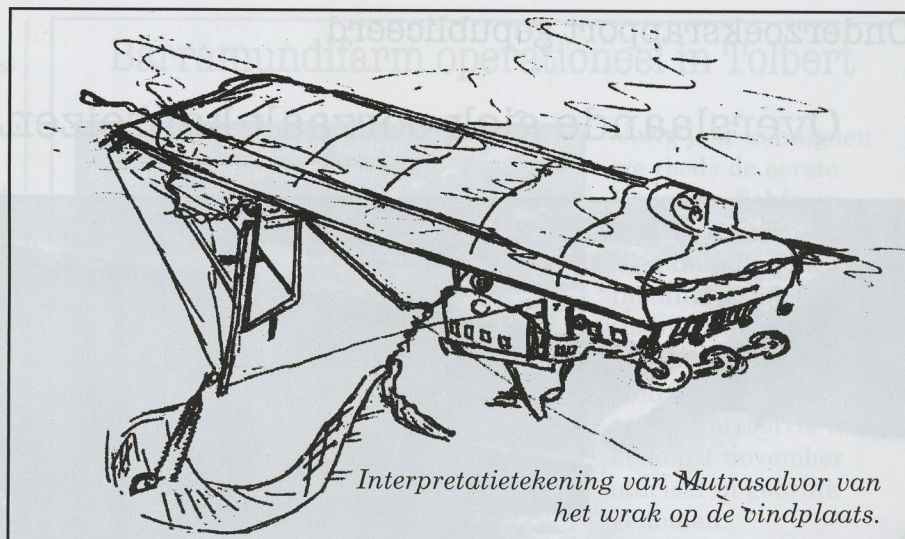


Zeemansbond A.B.V.V.



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



Interpretatietekening van *Mutrasalvor* van het wrak op de vindplaats.

de giek aan bakboordzijde nog in zijn positie stond. De lengte van de visdraad kwam ongeveer overeen met de waterdiepte op de plaats van het kapseizen. De klok in het stuurhuis was gestopt op ongeveer het tijdstip van kapseizen.

Er zijn ook aanbevelingen geformuleerd ten aanzien van de Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en

Vervoer, met de bedoeling de Belgische bemanning aan boord van boomkorvaartuigen beter bewust te maken van de gevaren bij het vastraken van het vistuig. Daarnaast is er een aanbeveling gemaakt ten aanzien van dezelfde overheidsdienst met de bedoeling het risico te minimaliseren dat EPIRB's en reddingsvloten vastraken in het geval van kapseizen.

Oesterschip 'Vaartuig van het jaar'



De Koninklijke Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied heeft de YE.29 *Jacoba Prins* uitgeroepen tot *Nederlands Schip van het jaar 2006*. Het in technisch opzicht innovatieve vaartuig is van schelpdierenbedrijf Prins & Dingemans uit Yerseke. Het vaartuig om oesters te oogsten op het Grevelingenmeer werd vorig jaar gebouwd door Maaskant Bruinisse volgens een nieuw concept waardoor voor besturing en bediening van het vissysteem slechts twee mensen nodig zijn. De nieuwe oesterkotter heeft een lengte van 29 meter, is 8 meter breed en heeft een laadcapaciteit van 175 ton. De YE.29 is voorzien van een Caterpillar-electrodiesel van 460 kW als aandrijving voor de twee roerpropellers die 360 graden draaibaar zijn.

Happy Shrimp kweekt gamba's in Rotterdams koelwater

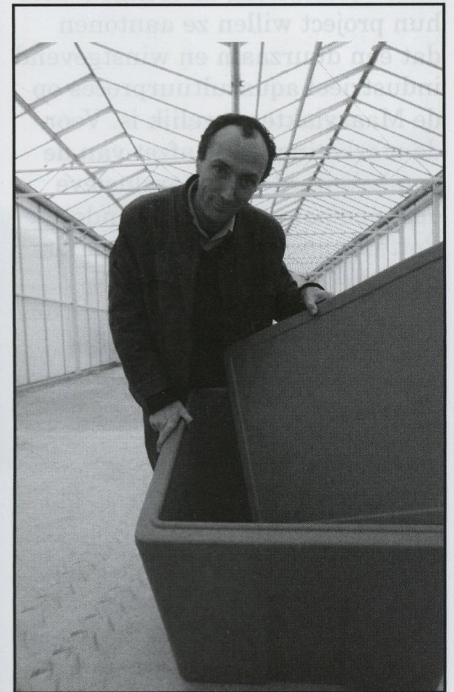
GEÏSOLEERD OP DE uiterste punt van het Rotterdamse havengebied (Maasvlakte) treedt deze maand de grootste tropische garnalkwekerij van Europa, de Happy Shrimp Farm, in werking. De restwarmte van de vlakbij gelegen E.ON-elektriciteitscentrale die normaal gewoon de lucht ingaat, zorgt voor een optimale leefomgeving voor gamba's. Het project is niet alleen energie-efficiënt, maar heeft ook een milieuvoordeel, aangezien de garnalen-algen CO₂ eten, afkomstig van de algen die de centrale als rookgasreiniger gebruikt.

Ondanks de strikte planning wordt de kwekerij pas nu operationeel. De eerste milieuvriendelijk gekweekte en dagverse gamba's (Penaues vannamei; in de visbranche bekend als Pacific White

shrimp) worden halweg volgend jaar verwacht. De Happy Shrimp Farm mikt op een jaarlijkse productie van 30 ton en mikt voor de afzet op de top van de culinaire markt.



De Rotterdamse klein- en groothandel Schmidt Zeevis BV, een bedrijf met een honderdtal werknemers waarvan vijftien in de detailhandel, wordt de distributiepartner van de Happy Shrimp Farm.



Gilbert Curtessi met een container waarin horecabedrijven 30 kg levende garnalen aangeleverd krijgen.

De vraag naar *never frozen seafood* producten groeit. Levende tropische garnalen garanderen de consument een product van ultieme versheid. Door de gecontroleerde productie is er een constante aanvoer tegen een stabiele prijs, luidt de redenering. Het Nederlandse klimaat is echter allesbehalve geschikt voor gamba-productie. Het schaaldier gedijt pas bij temperaturen van rond de 30 graden. Gamba's worden dan ook bevroren ingevoerd uit Azië en Zuid-Amerika. De Happy Shrimp Farm van milieugeograaf

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende -

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

Gilbert Curtessi (33) en bedrijfskundige Bas Greiner (31) gaan daar verandering in brengen. Met hun project willen ze aantonen dat een duurzaam en winstgevend industrieel aquacultuurproces op de Maasvlakte mogelijk is. Voor de marketing en de afzet van de gamba's werd al een exclusieve deal gemaakt met de gekende Rotterdamse vishandel Schmidt Zeevis.

"Voor het eerst kunnen koks in ons land straks dagverse garnalen krijgen in plaats van de naar karton smakende ingevroren garnalen. Koks, echt gerenommeerde koks, zeggen dat wij culinaire geschiedenis schrijven", vertelde Gilbert Curtessi onlangs in het weekblad Elsevier. *"Ons productieapparaat voldoet aan de strengste normen en het hele proces is ISO-22.000 gecertificeerd. De babygarnalen (larven) komen uit gecertificeerde farms in het Caribisch gebied en andere landen. In de nabije toekomst zullen we dankzij eigen kweek volledig self-supporting zijn. We hebben de volledige controle op het productieverloop dankzij een gesloten systeem van circulerend water waar geen ziekteverwekkers kunnen inkomen. Hierdoor kunnen we te allen tijde de verse gamba's van de hoogste kwaliteit garanderen."* Het uitgangspunt was dan ook dat de gambakweek volgens de strengste hygiënische richtlijnen moet verlopen en geen negatieve gevolgen mag hebben voor het milieu. De productie gebeurt zonder uitwisseling van stoffen met de omgeving. Ook farmaceutica als antibiotica of andere verboden stoffen komen bij het gecontro-



Gilbert Curtessi, op de achtergrond een van de kweekbakken voor het broedsel.

leerde productieproces niet te pas. Ook energiekosten voor invriezen zijn vermeden. De opwarming van de 24 kweekbakken met een inhoud van 300 kubieke meter gebeurt uitsluitend met afvalwarmte van de centrale. Het eindproduct is een verse en duurzaam gekweekte gamba die levend in kleine containers aan de groothandel en (top)restaurants wordt afgeleverd.

Co-sitting

De initiatiefnemers hadden al twee jaar voorbereiding achter de rug toen in april de bouwwerken voor een stevige serre van 4.000 vierkante meter op de winderige Maasvlakte van start ging. Curtessi en Greiner, allebei werkzaam geweest in de afdeling Industrial Development van het Rotterdamse havenbedrijf en

gespecialiseerd in industriële ecologie, vonden dat de westerse wereld zijn gamba's wel ver ging zoeken, terwijl de nodige warmte in heel wat industriële sites als het ware voor het grijpen ligt. Co-sitting bleek de oplossing. Een koppeling tussen bedrijven die weinig met elkaar te maken hebben, maar waarbij de samenwerking wel een economisch en ecologisch profijt oplevert. De gekozen methode is de zogenaamde keteninnovatie, waarbij warm koelwater van het verbrandingsproces bij E.ON wordt benut. De energiecentrale gebruikt op haar beurt restmateriaal van een chemisch bedrijf uit de omgeving. Via pijpleidingen is het hele stelsel met elkaar verbonden.

Consequent met hun idee en opvattingen sleutelde het duo aan een gedurfd project. De keuze viel

SMEDERIJ

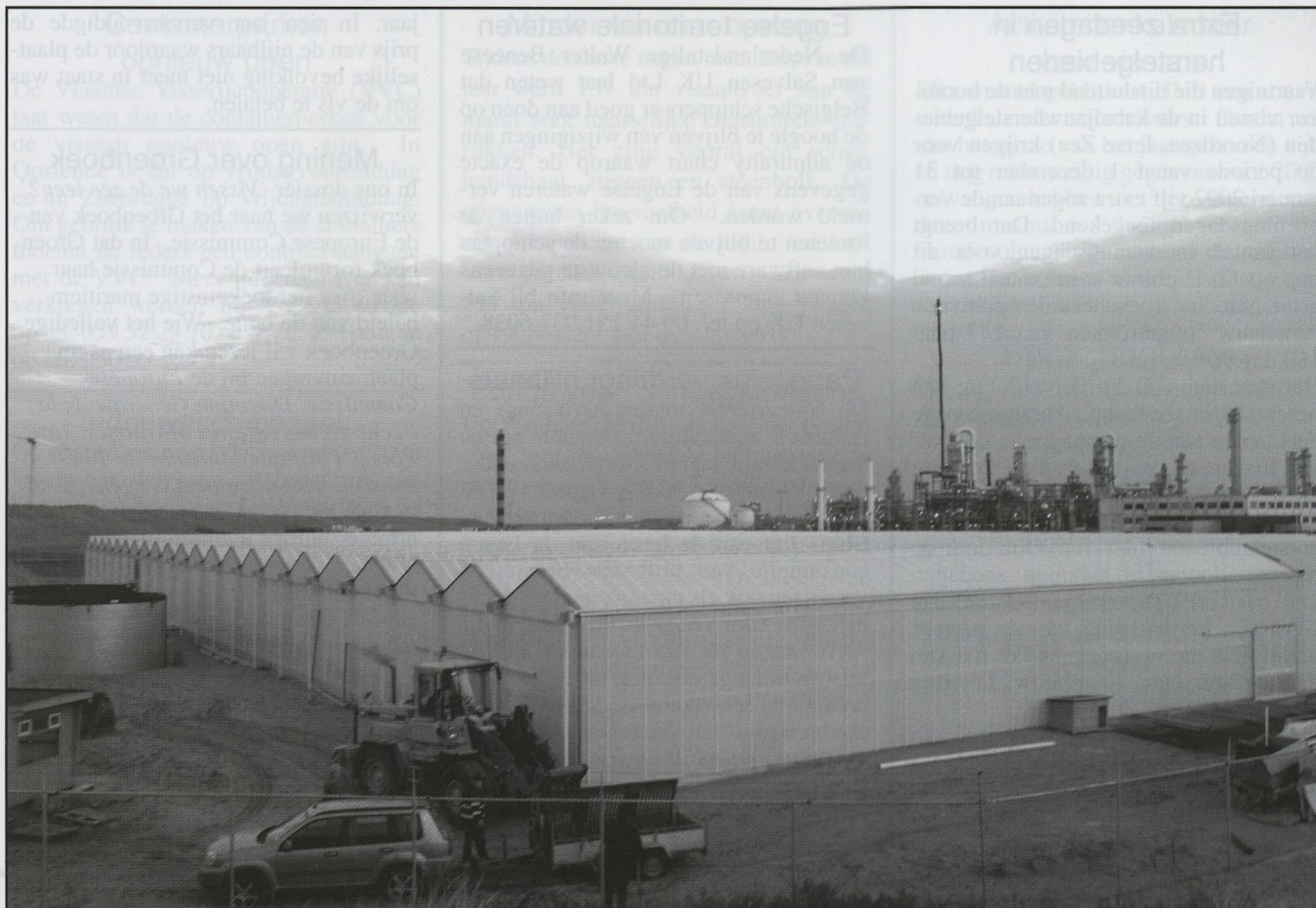
St. Martin Bvba

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



Buitenzicht met op de achtergrond de elektriciteitscentrale waarvan het koelwater gebruikt wordt

op tropische garnalen omdat de groeiratio (verhouding tussen de hoeveelheid voeder — shrimpeed van het Deense Danafeed, een agrobedrijf van de Provimi Holding uit Rotterdam — en de te kweken biomassa) van de tropische schaaldieren hoog ligt. De kweekcyclus voor een gamba van 18 cm duurt ongeveer zeven maanden. De terugverdientijd is kort in vergelijking met de kweek

van andere vissoorten. Tegenover geldschieters is dat ook een argument.

Hun initiatief ging in 2004 van start onder de naam Bass&Gill (Bas en Gilbert) en kreeg onder-tussen heel veel aandacht en waardering. Ook de financiering (startkapitaal 2,3 miljoen euro) van het duurzame en innovatieve project is rond. De Nederlandse minister Veerman knipte op 2

september op feestelijke wijze het openingslint door ter gelegenheid van de Night of the prawns waar de gasten op gamba's uit Aruba werden getrakteerd. Op dat ogenblik was de installatie nog niet volledig afgewerkt. Pas eerst-daags woorden de kweekbakken met water uit een 140 meter diep gelegen zoutwaterbron gevuld. (gw)

Alle industriële en sloopbedrijven — mekaniek en plaatwerk.

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

GSM Ludo (0477) 33 54 35



**BEMA
DOET
HET!**

Extra zeedagen in herstelgebieden

Vaartuigen die uitsluitend met de boomkor vissen in de kabeljauwherstelgebieden (Noordzee, Ierse Zee) krijgen voor de periode vanaf 1 december tot 31 januari 2007 vijf extra zogenaamde vereveningsdagen toegekend. Dat brengt het aantal vereveningsdagen voor dit jaar op 17. Hierdoor is het totaal aantal zeedagen in "beschermde gebieden kabeljauw" opgetrokken van 143 naar 160 dagen.

Het gaat hier om een herverdeling van beschikbare zeedagen. Vaartuigen die deelnamen aan de campagne in de Golf van Biscaje en vaartuigen die extra tong kregen in het Bristol Kanaal moesten telkens tien zeedagen in de kabeljauwherstelgebieden inleveren. Ook door de recente sloopactie kwamen zeedagen vrij. In overleg met de Quotacommissie werd een herverdeling van de reserve uitgewerkt die vorige week het fiat van de Minister van Landbouw Leterme kreeg.

Die herverdeling is een onderdeel van de globale zeedagenregeling waarbij het aantal zeedagen per vaartuig 260 zeedagen bedraagt.

Engelse territoriale wateren

De Nederlandstalige Walter Beneese van Salvesen UK Ltd laat weten dat Belgische schippers er goed aan doen op de hoogte te blijven van wijzigingen aan de admiralty chart waarop de exacte gegevens van de Engelse wateren vermeld worden. Om zeker buiten de limieten te blijven moeten de schippers hun software met de nieuwste gegevens kunnen aanpassen. Meer info bij Salvesen UK op tel. 00 44 151 933 6038.

Pangasius verdringt nijlbaars

De concurrentie tussen Afrikaanse en Aziatisch aquacultuurproducten zet de handel in nijlbaars (Victoriabaars) onder druk. Vooral de massale export van de goedkopere pangasius uit Vietnam en China ligt aan de basis van de lagere consumptie van nijlbaars. Sommigen verwijzen ook als oorzaak naar de documentaire film *Darwins Nightmare* die vorig jaar in tal van bioscopen te zien was en onlangs ook nog op tv. De film brengt een schokkend beeld van de visproductie in het Victoriameer en de export van de Afrikaanse kweekvis naar Europa. De uitvoer van nijlbaars steeg van 16.000 ton in 1995 tot 36.000 vorig

jaar. In tien jaar verviervoudigde de prijs van de nijlbaars waardoor de plaatselijke bevolking niet meer in staat was om de vis te betalen.

Mening over Groenboek

In ons dossier 'Vissen we de zee leeg?' verwijzen we naar het Groenboek van de Europese Commissie. In dat Groenboek formuleert de Commissie haar visie over het toekomstige maritiem beleid van de Unie. Wie het volledige Groenboek wil lezen kan een exemplaar aanvragen bij de *Europese Commissie, Direction Générale de la Pêche en des Affaires Maritimes, Tasc Force 'Politique Maritime' te 1049 Brussel*. Het document is eveneens te raadplegen op het internet: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>. Uw mening over dat Groenboek kunt u kwijt op hoger vermeld adres te Brussel of op het e-mailadres ec-maritime-green-paper@ec.europa.eu.

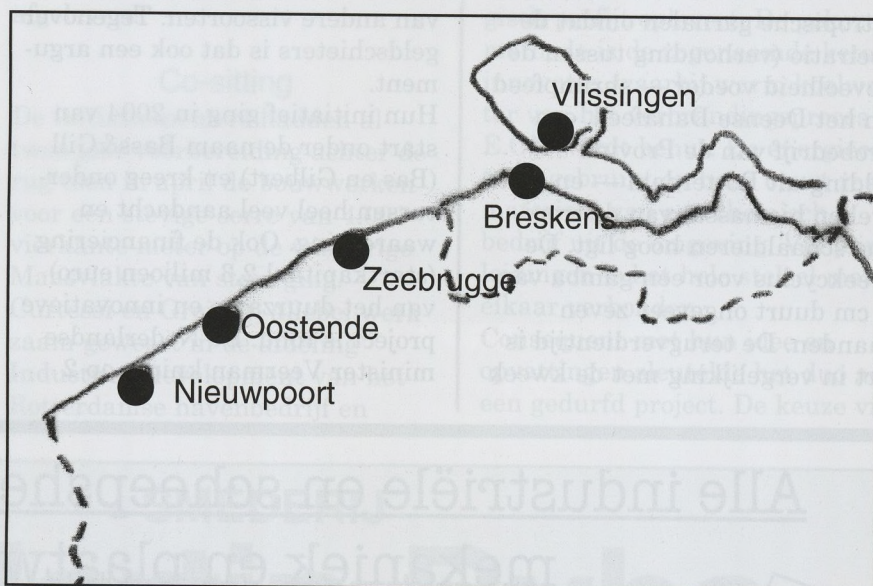
Faillissement

MARIM LOBSTER BVBA, Brandhoutkaai 17, 1000 Brussel, groothandel in schaal- en schelpdieren. Failliet verklaard op bekenenis op 6 november 2006.

Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

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



ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,

fax: (+31) 117 382 303

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

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

Containerparken opnieuw open

De Vlaamse Visserijcoöperatie (VVC) laat weten dat de containerparken voor de visserij opnieuw open zijn. In Oostende is dat op vrijdagvoormiddag en in Zeebrugge op vrijdagmiddag. Om gebruik te maken van de containers moeten de reders een contract aangaan met de VVC. Meer info daarover kan verkregen worden bij VVC-Oostende op tel. 059 32 23 10 en VVC-Zeebrugge op tel. 050 55 12 04.

Indonesisch bezoek

Op maandagmorgen 27 november 2006 bracht een delegatie uit Indonesië een bezoek aan de Oostendse Vismijn en de veilhal.. De delegatie, met ondermeer leden van het Ministerie van Visserij, kreeg er vroeg in de morgen een uitgebreide rondleiding door leden van de directie van het vismijnbedrijf.

Gewijzigd telefoonnummer RMD Oostende radio

Door de verhuis van de Radio Maritieme Diensten (RMD) Oostende Radio naar Graaf Jansdijk 1 te Zeebrugge is ook het telefoonnummer vanaf 1 november gewijzigd; Het nieuwe nummer is 050-55.82.41, het faxnummer 050-55.87.48.

Minder vis naar opvang

Tijdens de eerste negen maanden van dit jaar werd 137 ton visaanvoer aan de markt voor menselijke consumptie ontrokken. Het ging vooral om schar, hondshaai, roggen en steenbolk. De opgevangen hoeveelheid komt overeen met 1,1 procent van de totale aanvoer. Voor dezelfde periode vorig jaar werd 194 ton visserijproducten opgevangen of 1,4 procent van de aanvoer.

Fonds voor Scheepsjongens

De Vlaamse regering keurde het besluit goed over de verplichte bijdrage van de reders van Belgische vissersvaartuigen aan het Fonds voor Scheepsjongens in 2006. Het Fonds voor Scheepsjongens werd in 1975 opgericht (vervanging van de wet van 23.09.1931) om het bemanningsprobleem voor de sector te verlichten en verstrekt een bezoldiging aan de scheepsjongens. Het Fonds wordt voor 50 procent gefinancierd door de reders (0,12 procent van de brutobesomming in binnen- en buitenland), voor ongeveer 27 procent door de Vlaamse Gemeenschap en voor circa 23 procent door de provincie West-Vlaanderen. Het besluit gaat voor advies naar de Raad van State.

Activiteitenkalender voor vissers

Elke maand publiceert HVB een activiteitenkalender voor vissers. Omdat we aan het einde van het jaar gekomen zijn en nog maar weinig gegevens voor 2007 ontvangen hebben ziet deze kalender er deze maand een beetje schraal uit. Vanaf volgende maand zal daar verandering in komen, temeer omdat u uw activiteiten doormailt naar het.visserijblad@telenet.be.

DECEMBER 2006

27 Workshop ILVO-visserij, Ankerstraat (vanaf 9-14 u. 30)

2007

FEBRUARI

16-17 Opendeurdag
Visserijschool Urk (Ned)

APRIL

24-26 European Seafood
Expositie, Brussel

JUNI

9 Vlaggetjesdag in
Scheveningen (Nederland)

JULI

7 Visserijdag in Den Helder
(Nederland)

NOVEMBER

6-9 Europort Martime in
Rotterdam, Nederland

Vlaamse overheid



Workshop voor de visserijsector

Informeel gesprek op 27 december 2006

georganiseerd door

ILVO-Visserij, afd. Technisch Visserijonderzoek

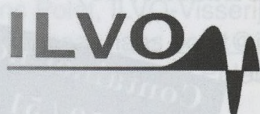
-
- Voormiddag** ❖ Invloed van klimaatwijziging op het mariene milieu
❖ 'Investeren in de toekomst' met sprekers uit de sector
- Namiddag:** ❖ Visserijfilmpjes uit de oude doos
-

Iedereen welkom. We rekenen op uw aanwezigheid!

van 9:00 tot 14:30 in de vergaderzaal van ILVO-Visserij
(voormalig Departement Zeevisserij, Ankerstraat 1, 8400 Oostende)

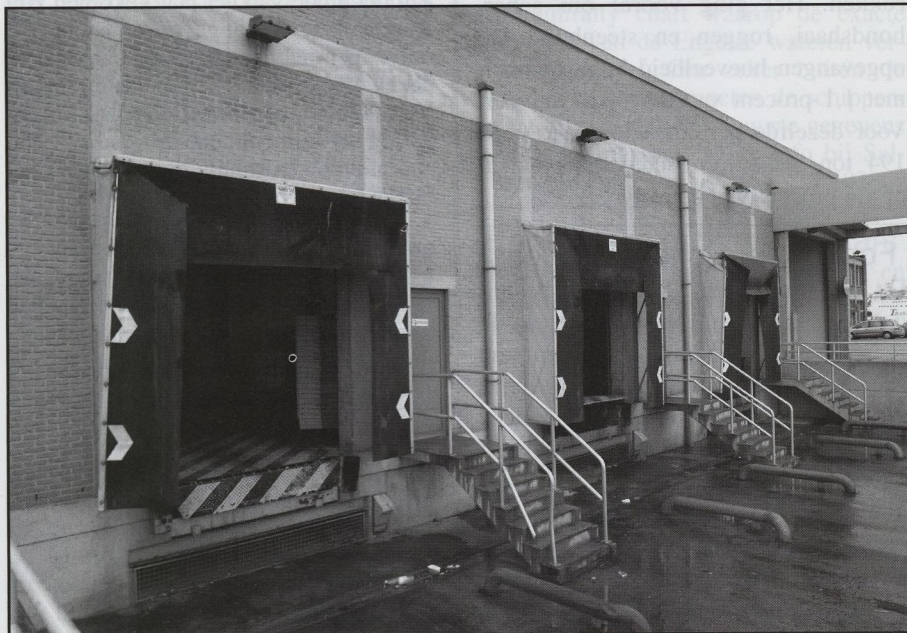
Gratis broodjeslunch voorzien.

Voor info en bevestiging aanwezigheid:
Tel: 059/56 98 40
of els.vanderperren@ilvo.vlaanderen.be



Freddy Pollet geen voorstander van verhuis naar Plassendale

'Limiet verwerkingscapaciteit Oostendse vismijn bijna bereikt'



De Oostendse vismijn (boven) beschikt slecht over 3 laadkaaien en Zeebrugge (onder) heeft er 22, waardoor de verkochte vis sneller op transport kan (foto's gw)



Freddy Pollet, afgevaardigde-bestuurder van AG Vismijn Oostende, denkt dat de Oostendse vismijn nog een kwart meer aanvoer kan verwerken. "Dan is de limiet bereikt en is de bouw van een aangepaste vismijn noodzakelijk om nog verder te kunnen groeien. Ten laatste binnen acht jaar moeten we over een aangepaste infrastructuur kunnen beschikken.", luidt de reactie van Freddy Pollet op bouwplannen van voorzitter Miroir.

De handicaps van de Oostendse vismijn zijn bekend. In het langgerekte gebouw gaat veel tijd verloren door verplaatsingen van mensen en materiaal. Bovendien kost de koeling handenvol geld. Een en ander maakt een efficiënte distributie onmogelijk en de afvoer wordt beperkt door het gebrek aan voldoende laadkaaien. Oostende heeft er drie, Zeebrugge 22. Pollet meent dat bij een jaar-aanvoer van 20.000 ton de grens bereikt is.

"Op termijn is een nieuwe vismijn noodzakelijk, maar voorlopig onbetaalbaar voor het vismijnbedrijf dat misschien pas dit jaar break-even zal draaien. Het omzetcijfer zou met de helft moeten toenemen om voldoende financiële armslag te hebben om de bouwwerken te financieren", zegt Pollet die zich geen voorstander noemt van een verhuis naar de industriezone van Plassendale.


"Er zijn wel argumenten te vinden om een verhuis naar Plassendale te verdedigen, maar er zijn ook veel nadelen aan verbonden. Voor de containertransporten is dit logistiek gezien geen probleem. Maar de vaartuigen moeten dan wel naar de achterhaven varen. Ook voor het vismijnpersoneel dat op onregelmatige uren werkt is de Oosteroever beter gelegen." (gw)



Het
eerst-
volgende
HVB
in uw
brievenbus
op
31
december

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**

Elektrische pulskor voor garnaalvisserij

Onlangs werd een FIOV-project voorstel goedgekeurd voor de verdere ontwikkeling van de elektrische pulskor voor garnaalvisserij. Het belangrijkste doel van het project is het bevorderen van de selectiviteit van het sleepnet, waardoor minder ondermaatse vis en ongewervelde zeedieren (krabben, zeesterren, schelpdieren) in het net belanden.

Tijdens een vorig project eind jaren '90, werden veelbelovende resultaten behaald met het prototype van de pulskor. De garnaalvangsten bleven op peil, terwijl de teruggooi aanzienlijk afnam. Het project geraakte echter niet voorbij de wetenschappelijke fase. Nu wil men het experiment hervatten in commerciële omstandigheden, met gebruik van een nieuw type

pulsgenerator en een voor het doel ontworpen vistuig. Tijdens het eerste projectjaar zal een vaartuig voorzien worden van de nodige apparatuur om met de pulskor op garnaal te vissen. In nauwe samenwerking met de sector wordt ook een nieuwe garnalenboomkor getest die geschikt is voor het vissen met pulsen. Er wordt ook gedacht aan een speciaal ontworpen bordennet. Na de nodige tests in een proeftank zal het vistuig op ware grootte worden uitgevoerd en op zee uitgetest. De laatste fase omvat een gans jaar waarbij een commercieel vaartuig op routinematige basis vist met een standaardnet en de elektrokor. Een stuurgroep bestaande uit de projectpartners, de Rederscentrale, alle reders uit

de kustvisserij en het Departement van Landbouw en Visserij zorgt voor de begeleiding van het project. De financiering komt van de Vlaamse regering en de Europese Commissie.

De partners zijn de Vlaamse Visserij Vereniging CVBA (VVV) die als promotor optreedt, de Universiteit Gent (ontwikkeling nieuwe pulsgenerator), Marelec uit Nieuwpoort (ontwerp en installatie van de boordapparatuur), ILVO-Visserij (organisatie en wetenschappelijke begeleiding).

De eerste stuurgroepvergadering is voorzien op dinsdag 12 december om 10 uur in de vergaderzaal van het ILVO, Ankerstraat 1 te Oostende.

Het ILVO-Visserij werft aan:

een wetenschapper voor technisch visserijonderzoek

Doel van de functie: Als medewerker binnen de Sectie Technisch Visserijonderzoek en in nauwe samenwerking met de visserijsector het project "Pulskor" (elektrisch vissen op garnaal) coördineren en uitvoeren over een periode van 2 jaar.

Taken:

- * Organisatie en administratie van het project (stuurgroepvergaderingen, communicatie, etc.)
- * Een schaalmodel van de pulskor helpen ontwerpen en testen
- * Op basis van het schaalmodel een pulskor ontwikkelen op ware grootte
- * Helpen optuigen van vistuig en elektrische installaties in het net
- * Organiseren, opvolgen en uitvoeren van experimentele zeereizen voor het uittesten van de ontwikkelde pulskor (max. 24 uur op zee)
- * Dataverzameling (lengtemetingen van visserijvangsten, vis en garnaal)
- * Dataverwerking (ingeven van vangstgegevens en statistische analyse)
- * Communicatie en verspreiding van resultaten (projectrapporten, wetenschappelijke tijdschriften, pers...)

Specifieke bekwaamheden:

Deelnemingsvoorwaarden

- * Diploma hoger onderwijs
- * Uw inzet en bereidheid om ook heel wat praktisch werk te doen worden sterk gewaardeerd
- * Ervaring met de visserijsector is een pluspunt
- * Je bent een gedreven en nauwkeurige werker
- * Je bent bereid om op zee te gaan en om onregelmatige uren te werken

Technische competenties

- * je hebt een goede fysieke conditie (lichamelijk geschikt zijn om 24 uur op zee door te brengen, ongeacht de weersomstandigheden)
- * je hebt een basiskennis van elektriciteit
- * je bent in bezit van een rijbewijs B

Loon: Volgens de barema's van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

Sollicitaties: Sollicitatiebrieven met CV naar:

Hans Polet, ILVO-Visserij, Ankerstraat 1, 8400 Oostende of e-mail naar hans.polet@ilvo.vlaanderen.be

Inlichtingen: Hans Polet: 059 569 837

Volgende maand in HVB

Leon Bossier over visserstoestanden van weleer



Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Geschrap

- * O.225 NORMAN-KIM, eig.: Florent Daems-Erna Lingier, 8450 Bredene. Geschrap: 25.09.06
- * Z.54 DE BOUNTY, eig.: BVBA Rederij De Bounty, 8301 Knokke-Heist. Geschrap: 05.10.06
- * Z.91 NOORDHINDER, eig.: BVBA Rederij De Noordhinder, 8301 Knokke-Heist. Geschrap: 17.10.06
- * Z.92 YENTL, eig.: BVBA Rederij Long Ships, 8370 Blankenberge. Geschrap: 28.09.06
- * Z.99 TERRA NOVA, eig.: BVBA Terra Nova, 8380 Zeebrugge. Geschrap: 09.11.06
- * Z.185 EMERALD STAR, eig.: NV Rederij Shamrock, 8301 Knokke-Heist. Geschrap: 21.08.06
- * Z.200 WAGRAM, eig.: BVBA Rederij Brandon Star, 8300 Knokke-Heist. Geschrap: 05.10.06
- * Z.307 ZEETRAPPER, eig.: NV



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

Van Heyghen Recycling, 9000
Gent. Geschrap: 28.02.06
* N.34 L'ETAPLOIS, eig.: BVBA
Rederij Seabird, 8300 Knokke-
Heist. Geschrap: 13.03.06
* N.501 ASTERIAS, eig.: BVBA
Zee-Adelt, 8620 Nieuwpoort
Geschrap: 12.10.06

Doorhaling registratie:

* Z.470 ODIN, eig.: BVBA
Gebroeders Rammeloo, 8300
Knokke-Heist
Doorhaling registratie: 25.10.06
* N.86 SURCOUF, eig.: BVBA
Surcouf, 8670 Oostduinkerke
Doorhaling registratie: 31.03.06

Nieuw vaartuig:

* N.86 SURCOUF, eig.: BVBA
Surcouf, 8670 Oostduinkerke
Roepnaam OPDH; boomkorvisse-
rij en planken; lengte 17,76 m.;
breedte 5,57 m.; 51 bt; 15 nt;
bouwjaar 2006; scheepswerf
Welgelegen, Lauwersoog (NL);
staal; motor Cummins 220 kw,
bouwjaar 2006
Zeebrief: 30.05.06

Verandering motor:

* O.152 ARAN, eig.: BVBA Aran,
8400 Oostende. Motor Caterpillar,
176 kW, bouwjaar 2005
Zeebrief: 11.08.06

Wijziging motorvermogen:

* Z.47 DE MARIE LOUISE, eig.:
BVBA Rederij De Marie Louise,
8301 Knokke-Heist.
Motorvermogen: 1.145 kW (voor-
heen 957 kW). Zeebrief: 12.05.06
* B.462 VIDAR, eig.: NV
Shannon, 8300 Knokke-Heist
Motorvermogen: 1.176 kW (voor-
heen 957 kW). Zeebrief: 08.08.06

Verandering van eigenaar:

* N.88 NOVA Cura, eig. BVBA De
Rousant,, Zonnebloemstraat 26,
8301 Knokke-Heist

(voorheen BVBA Nova Cura,
Astridlaan 19, 8620 Nieuwpoort)

Zeebrief: 25.04.06

* Z.90 OOSTHINDER, eig.:

Rederij Long Ships BVBA,
Vismijnlaan 31, 8400 Oostende
(voorheen BVBA Rederij De
Noordhinder, Van Hoenackerpad
10, 8301 Knokke-Heist)
Zeebrief: 31.10.06

Adreswijziging:

* O.536 ZEEVALK, eig.: Albert
Desmit, Steenovenstraat 74, 8400
Oostende
Zeebrief: 08.08.06

TE KOOP:

Garnaalhekkotter
0.100
Emilie

Bouwjaar 1964
16,80 m. lang, 5,06 m.
breed, 2,10 m. diep-
gang

Motor Mercedes-Benz
(bouwjaar 1988), 2 x
5 cilinder, 300 pk
(176 kW)

Inlichtingen:
0032-(0)495.542.219

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 prullen-
mand in. De redactie behoudt zich
het recht voor de brieven in te kor-
ten en te redigeren. Publicatie houdt
niet in dat de redactie met de inhoud
van de brief akkoord gaat.

Wonen in het havengebied

In uw vorige nummer maakte u
melding van een nieuwe denk-
piste in Oostende: een flatgebouw
in de haven! Oostende heeft geen
geld voor een nieuwe vismijn. Dus
moet de stad een hypotheeklening
afsluiten. Een constructie opzet-
ten waarbij een bouwpromotor,
als gunst, de nieuwe vismijn zal
bouwen, in ruil voor het neerpo-
ten van een flatgebouw in het
havengebied zal niet tot een be-
vredigend resultaat leiden. Het is
absurd om wooneenheden in het
havengebied te bouwen. Men zou
haast gaan denken dat er een
geheim plan bestaat om de ferry-
bazen op termijn uit Oostende
weg te jagen. In elk geval maakt
deze nieuwe denkpiste weer dui-
delijk dat er geen lange termijnvi-
sio voor het gebied bestaat. Chaos
zal daar het gevolg van zijn. Door
een noodzakelijke verbreding van
de cruisekaai (dus afbraak kaaien
601 en 602) zal er geen ruimte
meer resten voor de uitbreiding
van de containerkaaien. Ook het
verleggen van de tramsporen is
niet gunstig voor de havenontwik-
keling.

Henk de Bruin, R'dam

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 - stakelichten -
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).

Ledenfeest Federatie der Zeelieden



Het bestuur van de van de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden, onder voorzitterschap van Fernand Guilbert, mocht opnieuw een paar honderd leden verwelkomen op het jaarlijkse gezellig samenzijn in Oostende. Naar jaarlijkse gewoonten werden ook de jubilerende leden in de bloemetjes gezet. De gehuldigden waren de echtparen Freddy Monteny-Jenny Deschaght en Willy Campe-Odette Vermoortel uit Oostende die dit jaar hun gouden bruiloft vierden. Voor hun diamanten bruiloft was voor de echtparen Basiel Haelewyck-Irene Zonnekeyn (Oostende), Raymond Claeys-Antoinette Savels (Zeebrugge) en Petrus Rammeloo -Simonne Van Hevele (Heist) een attentie voorzien, maar om diverse redenen moesten deze senioren verstek geven. Theofiel De Groote (91) uit Heist werd gehuldigd voor 60 jaar lidmaatschap, waarvan 32 jaar als bestuurslid, en zijn inzet voor het ophalen van de ledenbijdragen.

Z.19 Sonja opgebracht

De Belgische kotter Z.19 *Sonja* van Rederij Thysebaerdts uit Damme is op 27 oktober na een controle door de HMS Quorn opgebracht naar Harwich (Engeland) omdat het vaartuig gedurende twee opeenvolgende dagen binnen de Engelse 12 mijl zone zou gevist hebben. Drie dagen later werden de schipper en de eigenaar voor de rechter in Ipswich gebracht waar ze hun overtreding toegaven. Ze kregen ieder een boete van 750 euro. Voor de gevangen vis rekende de rechter 12.000 euro aan. Ze moeten ook de gerechtskosten van 4.500 euro beta-

len. In totaal betekent dit een bedrag van 18.000 euro.

Provinciale Uitleendienst in Oostends pakhuis

Onlangs is het Oostendse filiaal van de Provinciale Uitleendienst verhuisd van de Stadsbibliotheek Kris Lambert naar het Provinciaal Ankerpunt Kust (PAK) aan de Wandelaarkaai 7, pakhuis 61, van de vismijn. De dienst is er bereikbaar op het nieuwe telefoonnummer 059-80 22 96.

Alle erkende jeugd- en volwassenenorganisaties, scholen en openbare instellingen van West-Vlaanderen kunnen

terecht bij de Provinciale Uitleendienst voor het huren van audiovisueel materiaal zoals videoprojectoren, geluidsversterking, lichtinstallaties, walkietalkies, enz. aan voordelige voorwaarden.

Vaartuigen voor sloop naar Nederland

De Belgische vaartuigen die voor sloop in aanmerking komen worden in Nederland ontmanteld. We meldden reeds dat de Z.99 *Terra Nova* door Auto- en Scheepssloperij Treffers BV in Haarlem werd aangepakt. Het sloopbedrijf heeft acht van de negen gesaneerde vaartuigen opgekocht.

De vaartuigen worden eerst kaal geplukt in IJmuiden. Ze worden ontdaan van stuurhuis, motor, straalbuis, schroef en roer omdat ze naar het sloopbedrijf moeten via een sluis waarvan de diepgang maximaal drie meter bedraagt. De Z.185 *Emerald Star*, Z.91 *Noordhinder*, de Z.200 *Wagram* en de Z.54 *Bounty* waren vorige maanden al ter plaatse.

Eindejaarskreeft in Oostendse vismijn

De voorbije weken werden telkens een partij van 500 kg Canadese kreeft aangevoerd in de Oostendse vismijn. Naar het jaareinde toe wordt de invoer opgedreven tot 1.000 kg per week. Op die manier wil Exploitatie Vismijn Oostende een markt opbouwen voor de delicatessen. De gemiddelde marktprijs lag de voorbije weken op 14,5 euro. De grootste sortering (660-860 gram) werd tegen 15 euro geveld.

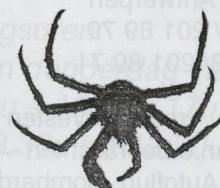
De invoer van yellowtailflounder (geelstaartschar) uit Newfoundland verloopt minder vlot door logistieke problemen. Air Canada zette de verbinding op Newfoundland stop. De invoerder die de vis in Oostende op de markt zet zoekt een oplossing van het transportprobleem.

De commerciële dienst wil ook de verkoop van kingcrab (*Paralithodes camtschatica*) uit Finmark, de meest noordelijke provincie van Noorwegen, de komende weken rond hebben. Via Horeca Middenkust en Horeca Vlaanderen wordt de restaurantsector bewerkt in het kader van de eindejaarsfeesten. De krab wordt diepgevroren (gekookt of rauw) aangeleverd in acht sorteringen verpakt in kisten van 20 kg.

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



Kingcrab (*Paralithodes camtschatica*)

Sint! Kerst! Nieuwjaar!

U valt zelf ook in de prijzen!

Wie een ander een abonnement op HVB cadeau geeft, krijgt van ons gratis het 28 bladzijden tellende pamflet 'BRIEVEN AAN EEN JONGE JOURNALIST' toegestuurd. Daarin maakt Flor Vandekerckhove de balans op van bijna twintig jaar journalistiek engagement in de visserij.

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

Wat dacht u over een jaarabonnement op HVB.

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

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

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

Ja, ik schenk een jaarabonnement aan hieronder vermelde begunstigde

Naam en voornaam:

Straat en huisnummer:

Postnummer en gemeente:

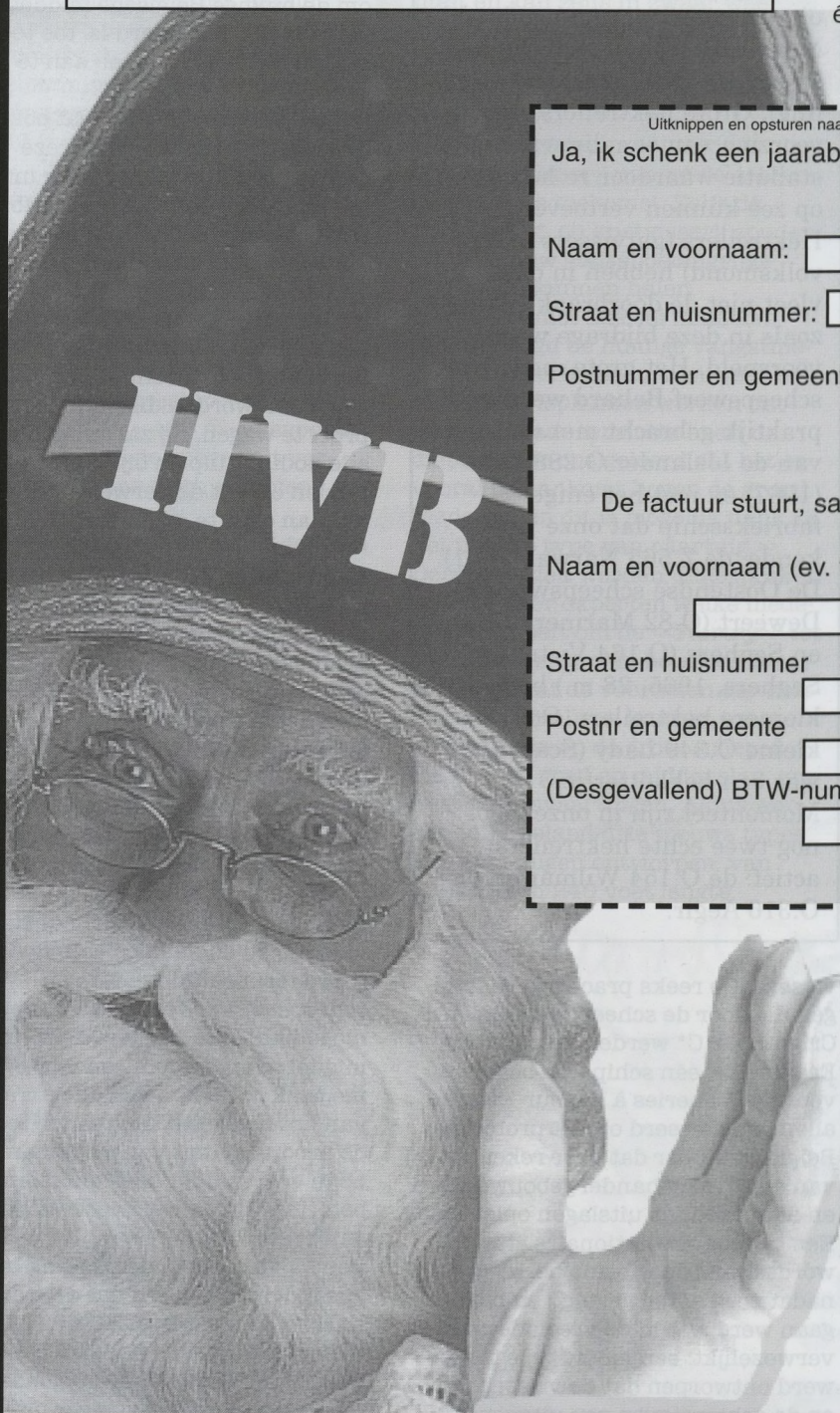
De factuur stuurt, samen met het gratis pamflet, u op naar

Naam en voornaam (ev. firmanaam):

Straat en huisnummer

Postnr en gemeente

(Desgevallend) BTW-nummer



België wil niet ten achter blijven

Ook in ons land plannen voor hekvisserij

Hekvisserij is wellicht een nieuw woord voor onze Nederlands-Vlaamse visserij-terminen, maar op internationaal plan is dit sinds enkele jaren geen nieuwigheid meer.

Wanneer we namen noemen als <<Fairtry>> en <<Fairflay>> weet iedereen die in visserij-midden de evolutie gevolgd heeft, dat het hier gaat, niet alleen om een nieuw type van vissersvaartuigen, maar ook om een nieuw type van visserij met grote toekomst.

Wanneer we tenslotte bijvoegen dat Rusland reeds in het bezit is van een dertigtal treilers voor hekvisserij - gebouwd in Duitsland - en dat in Engeland reeds proeven worden gedaan met dit type vaartuig voor de middenslagvisserij, kunnen we tot de konklusie komen dat er een omwenteling te verwachten is in het gebied van de visserij, evolutie die binnen een paar jaar wellicht een revolutie zal worden.

Hekvisserij betekent eenvoudig: visserij langs de achtersteven. Het gaat hier niet meer om fabriekschepen, zoals de <<Fairtry>> maar men denkt er sterk aan om deze manier van vissen ook toe te passen op gewone vissersvaartuigen.

Dat ons land in de streving niet wil ten achter blijven, hebben we te danken aan twee pioniers van het moderne vissersvaartuig in ons land: de Heren Chardome, directeur-ingenieur van de scheepswerf Beliard, Crighton & Co te Oostende en G. Rabaey, de vooruitstrevende reder van twee revolutionaire types vaartuigen: Belgian Skipper en Belgian Sailor.

Het is te danken aan de inspanningen van beide Belgische ingenieurs dat het systeem van versnellingsbak op vissersvaartuigen - wat een belangrijke besparing betekent van brandstof en een verhoging van de trekkracht van de beschikbare motoren - sinds een paar jaar ingang heeft gevonden in de

Situering

Hektreilers geen succes

Een hektreiler (sterntrawl) is een trawler waarop het trawl-net over het achterschip wordt uitgezet, gesleept en ingehaald. Men onderscheidt schepen met en zonder slipway (sleephelling). Grote hektreilers zijn voorzien van een diepvriesinstallatie waardoor ze langdurig op zee kunnen vertoeven.

Hektreilers (gatvissers in de volksmond) hebben in onze vloot niet de doorbraak gekend zoals in deze bijdrage werd voorspeld. Het grote model van scheepswerf Beliard werd in de praktijk gebracht met de bouw van de IJslander O.288 Lans (1967) en met het enige fabrieksschip dat onze vloot kende, de Z.565 Narwal (1961). De Oostendse scheepswerven Deweert (O.82 Mariner, 1971) en Seghers (O.164 Victor Seghers, 1965, 28 m.) bouwden kleinere hektreilers. Ook de kleine O.349 Lady (Scap, 1989) was een hekkottertje. Momenteel zijn in onze vloot nog twee echte hektreilers actief: de O.154 Wilmar en de O.316 Aegir.

visserij. De reeks prachtige vaartuigen die door de scheepswerf Beliard-Crighton & Co werden gebouwd voor Frankrijk - één schip was bestemd voor de Pêcheries à Vapeur - waren allen geïnspireerd op het prototype: Belgian Skipper dat voor rekening van de N.V. Zeehandel gebouwd werd en dat prachtige uitslagen opleverde. Een tweede revolutionaire stap wordt thans door beide heren gezet nadat zorgvuldig gevolgd en nagegaan werd wat in de vreemde werd verwezelijkt: een nieuw type treiler werd ontworpen dat de visserij van op de achtersteven zou uitvoeren.

Het groot belang van deze nieuwigheid is vooreerst dat, dank zij het Belgisch initiatief belangrijke verbeteringen werden gebracht aan de bestaande buitenlandse verwezelijkingen, maar dat bovendien ook een type ontworpen werd dat - eens voldoende belangstelling gewekt - heel zeker zou kunnen ingezet worden om de huidige Belgische middenslagvisserij, die verouderd is, toe te laten zich te moderniseren en aan te passen.

Wij twijfelen er niet aan dat ook onze Belgische reders zich aan deze nieuwsoortige visserij zullen interesseren. De hh. Chardome en Rabaey hebben onmiddellijk hun plannen en ontwerpen ter beschikking gesteld van de Belgische reders. Deze liggen ter inzage op het sekretariaat van het Verbond der Belgische Zeevisserij en, mocht er één reder gevonden worden die bereid is de proef te wagen, hij zal onmiddellijk alle nodige hulp en bijstand onder vinden om tot de verwezelijking van dit plan over te gaan.

Een belangrijke studie

De nota die over deze nieuwe visserij werd opgemaakt is zeker niet van belang ontbloot. We geven er hier een verkorte weergave van, ten dienste van de lezers.

Sinds het invoeren van de visvangst met planken, hebben de treilers een grote perfectie bereikt welke moeilijk nog te verbeteren valt zonder een radicale omwenteling te brengen in de manier van vissen.

De hoge prijs voor dergelijke vissersvaartuigen en de nood aan visserij-personeel heeft de reders en scheepsbouwers er toe aangezet de mogelijkheid te onderzoeken een middel te vinden om een verhoging mogelijk te maken van de opbrengst van het ingezette kapitaal en tevens de produktiviteit van de bemanning op te voeren door een radicale verbetering van de werkvoorwaarden aan boord.

Een halve eeuw ondervinding heeft ons indertijd geleerd dat de manier waarop de treilvisserij thans uitgeoefend wordt talrijke nadelen heeft.

Deze zijn inderdaad de volgende:

1. Gevaar en ongemak voor de

bemanningen (vaartuigen die over de zijde vissen hebben een lage verschansing om het inhalen van het net mogelijk te maken)

2. Moeilijkheid om de vangst aan boord te zetten

3. Moeilijkheid om bijkomende toestellen te plaatsen (vislier, galgen en kabels nemen veel plaats in)

4. Technische ongemakken (grote sleet aan kabels door gebruik van talrijke rollen, vislier staat bloot, onmogelijkheid om drijvend net te gebruiken)

Rendement verhogen

In het begin dezer nota werd melding gemaakt van het feit dat het voornaamste doel was het rendement der mechanische toestellen en der bemanning nog te verhogen. De oplossing van deze kwestie werd gezocht in twee voorname richtingen:

1. Op een fabrieksschip van ongeveer 70 m. lengte zijn voorzieningen voor het verwerken, zelfs tot conserveren, en bewaren en de verwerking van afval tot vismeel voor een reis van drie maanden aanwezig.

2. Een vloot van klassieke treilers welke een fabrieksschip van ongeveer 10.000 ton - 120 m. - bevoorraden en waarvan de opbrengst vervoerd wordt naar de thuishaven door een ferrydienst.

Beide oplossingen hebben dit gemeen dat de bewerking en de verwerking van de vis geschiedt op de visgronden zelf.

Voordelen

De visserij van op de achterstevan heeft volgende voordelen die men op een gewoon visservaartuig - dat op de zijde vist - niet kent:

De reling is veel hoger.

Bovendeck veel beter beschermd tegen de zee.

Het inhalen en te water laten van het net over het hellend vlak verloopt eenvoudiger en sneller.

De opbrengst per trek is groter.

Het bewerken van de vis geschiedt beschermd

Vorbereidend werk gebeurt volledig onder dek terwijl het schip volle vaart loopt

De vislier is beschermd en kabels lopen over minimum aantal rollen

Ruimte voor plaatsing visverwerkingsmachines

Ook in ons land plannen

In het Engels blad <<Fishing News>> van 20 januari 1956 lezen we het

volgende over de voordelen van vaartuigen die aldus opgevat werden:

<<De bemanning is voortdurend beschermd tijdens het inhalen van het net, het gutten en alle ander werk welke aan boord aan de vis wordt verricht. Er zijn minder mensen nodig aan dek om het net aan boord te brengen. Het systeem is meer soepel dan de huidige vangstmethodes en de pelagische treil welke thans meer en meer gebruikt wordt, kan met meer gemak en grote vangsten worden aangewend.

Het schip zelf bekomt meer stabiliteit en kan zelfs in zwaar weer zijn bedrijvigheid verder uitoefenen, vooral daar het tegen de wind in kan liggen wanneer het net ingehaald wordt.

De visvangst langs één zijde is uit de mode. Visserij van op de achterstevan is de toekomst. Zelfs de middenslag- en kustvisserij zouden uit dit nieuw stelsel belangrijke voordelen kunnen halen.

Men heeft met allerlei middelen lang gepoogd de huidige vangstmethodes te verbeteren, nieuwe modellen visplanken werden ontworpen, maar tenslotte heeft de dieptemeter ons geleerd dat het er vooral op aankomt boven de grond te vissen, en dit is mogelijk dank zij het nieuwe type van vaartuig.>>

Deze woorden werden uitgesproken door een der experts welke medegewerkt heeft om de <<Fairtry>> tot stand te brengen en bewijzen maar al te zeer dat de voordelen der hekvisserij niet alleen kunnen toegepast worden op de grote schepen, maar even goed op middenslag- en kustvissersvaartuigen. Aldus werden in Engeland drie nieuwe types van vaartuigen ontworpen: van 120, 140 en 240 voet lengte.

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

Deze maandelijks rubriek is gebaseerd op HVB van 1956.

KORT

Z.598 Ora et Labora in de vaart - Zondag 9 december 1956 werd de nieuwe Z.598 Ora et Labora van Louis Utterwulghede gedoopt in Zeebrugge. Het houten vaartuig van 20 m. werd gebouwd op de Scheepswerven Leon De Graeve. Het vaartuig vaart met een motor Anglo-Belge van 150 pk. De bemanning voor de maidentrip bestond uit stuurman Jacques Utterwulghede (zoon van de reder), motorist Leopold Calus en de matrozen André Utterwulghede en Marcel Lonneville.

O.348 Lucky Star gedoopt - Op 15 december 1956 vond in Oostende de doop plaats van de O.348 Lucky Star. Het houten vaartuig van 23,50 m voor Charles Gonzales (Oostende) en Gustaaf De Busschere (Bredene) werd gebouwd op de werf Wwe J. Deweert en Zonen in Oostende.

O.337 Marjolène vergaan - Op terugweg naar Oostende zonk de O.337 Marjolène (1922, in 1948 verbouwd bij Seghers Oostende, 270 pk) van Rederij J. Arts & Cie uit Koekelare, voor de Britse kust. Oorzaak van het ongeval was een lek waardoor het stalen vaartuig water maakte. De bemanning moest uiteindelijk het schip verlaten en werd door een reddingsboot overgebracht naar Brixham. De bemanning bestond uit schipper Willy Pincket, stuurman Emiel Callebout, motoristen Dominique 'TJaeckx en Antoine Tyssen, matroos Willy Van Drom en lichtmatroos Guido Osstyn.



De citaten

'Specialist Prins en Dingemane voorspelt alvast dat het mosselseizoen volgend jaar "even slecht" zal zijn.'

Bram Verwijs in
Het Laatste Nieuws,
28 september

'Tegenwoordig wordt kennis en snelheid belangrijker dan het pure zweet of het aantal uren dat iemand klopt.'

Noël Slangen, De Morgen 28 oktober

'Terwijl we van de ene naar de andere vergadering trekken om over TAC's en zeedagen te onderhandelen is de "groene lobby" ook niet blijven stilzitten. Hun jaarlijkse campagne tegen de visserij valt natuurlijk samen met het bekendmaken van de adviezen van ICES die nog steeds wijzen op overbevissing.'

Luc Corbisier in de Rederscentrale,
november 2006

'Koolzaadolie tekent vandaag al tegen 640 euro per ton. Stel dat het 1.000 wordt, of meer, is de biobrandstoffenindustrie dan nog rendabel? En hoe lang zal de overheid de prijs kunstmatig willen blijven dempen met accijnsverlagingen?'

Eddy Feyen in De Tijd 4 november

'In honderd jaar is de vispopulatie drastisch gedaald. Er blijft maar tien procent meer over.'

Philippe Weiler in Het Volk,
29 september

'We dachten alles op te lossen door de oude arbeiders naar huis te sturen en te vervangen door nieuwe werkrachten. Dat is een totaal verkeerde aanpak, die een dynamiek op gang heeft gebracht waarbij mensen almaar vroeger met pensioen zijn gegaan.'

Paul De Grauwe in De Morgen,
4 november

'De zee is geen aquarium, hé. We zullen ze heus niet leegvissen.'

Eddie Cattoor in Het Volk,
29 september

'Het is duidelijk dat je in ons land voor heel wat banen geen Belgen meer vindt die de job willen doen.'

Guy Quaden in De Morgen,
10 november

'Nieuwpoort geldt nog steeds als de plaats als het om kraakverse vis gaat en dat is een troef die we om toeristische en economische redenen moeten koesteren.'

Romeo Rau in Het Nieuwsblad,
21 september

'Los van de relevantie van het probleem (doping, nvdv) dat Dedecker wil opwerpen, is er echter de vraag of de manier waarop hij dat doet, zoden aan de dijk zet.'

Rik Vanwalleghem in De Standaard,
15 september

Romancier van de zee geëerd

Borstbeeld voor Gaston Duribreux



De Oostendse cultuurschepen Johan Verstreken onthulde het borstbeeld in aanwezigheid van beeldhouwer André Huyghebaert, inleider Freddy Dufait, de zonen Yanty en Paul Duribreux en kleinzoon Frédéric.

IN DE INKOM van Hotel Miramar in de Hyacintenlaan in Mariakerke, uitgebaat door zijn kleinzoon, werd vorige maand een borstbeeld onthuld van Gaston Duribreux, de Vlaamse romancier van de zee. De buste in terra-cotta is een werk van de Bredense kunstenaar André Huyghebaert. Het huldebetoon, twintig jaar na zijn overlijden, ging gepaard met een kleine tentoonstelling rond de manuscripten van de streekauteur. Het is de stille wens van de organisatoren dat een bronzen afgietsel ooit een plaats krijgt op een pleintje dat naar de romanschrijver genoemd zal worden.

Met de jaren heeft Gaston Duribreux, romancier van katholieken huize, zijn thematiek verruimd, maar aan de basis van zijn oeuvre ligt de zeevisser en zijn onoverwinbare biotoop, de zee. Zijn vissers waren geen folkloristische figuren, maar gekwelde, fellevende individuen met een aparte tragiek.

Duribreux werd geboren in Oostende op 28 mei 1903 en vestigde zich in 1928 als hoteluitbater in Mariakerke, waar hij het kusthotel Miramar in de Duinenstraat uitbaatte. Schrijven was dan ook een winterbezigheid. Daags voor zijn 83ste verjaardag is hij in zijn geboortestad overleden (27 mei 1986).

In 1934 debuteert hij met *Karoen in 't aanschijn van de zee*, geschreven onder het pseudoniem Jan van Wieren, een verward verhaal waarin de constanten die zijn volgende streekromans zouden

typeren reeds aanwezig waren. Recensent Paul Hardy vatte ze samen (*): de nacht als uitverkoren tijd voor de beslissende gebeurtenissen; de obsessie van de eerste wereldoorlog; de bloedverwantschap; het nemen van het hoogste risico ten einde de eigen grenzen te exploreren; de behoefte om conflicten grondig uit te vechten; de tegenstelling tussen zee en land; het geweten als levenscollectief; een eigenaardige, ietwat weerbarstige humor; de zee als zuiverend element, als onweerstaanbare bekoorster en bovendien als beeld van de eeuwige chaos

In *Bruun* (1939), *De Laatste Visschers* (1940, in het Duits vertaald als *Die Letzten Fischer*), *Derina* (1942), *De Roeschaard* (1943), *Het Gouden Zeil* (1951), *Tussen duivel en diepzee* (1953) en *SchipperJarvis* (1954) wordt die thematiek verder uitgewerkt.

Op zijn naam staan een twintigtal romans en verhalen, die hem verscheidene prijzen en onderscheidingen opleverden. Omdat een aantal romans zich in de visserijwereld situeren werd hij wel eens als romancier van de zee omschreven. De schrijvende hotelier wist zich echter te verheffen boven de folkloristische en anekdotische kant van het zeeleven. Het ging hem meer om de diepere zin van het leven. In zijn werk vinden we dan ook zijn eigen gevoelsleven en gedachtewereld terug, waarbij de zee symbool staat voor zuiverheid en eeuw-

igheid. Omdat hij zich altijd streng aan zijn geloof hield kreeg hij ook het predikaat van de laatste katholieke roman-schrijver mee.

In de Nederlandse letteren, waar hij door zijn thematiek een aparte plaats inneemt, behoorde de in vergetelheid geraakte Gaston Duribreux tot de besten van zijn generatie. (gw)

(*) Gaston Duribreux, ontmoeting, Desclee De Brouwer 1963

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Elza Pincket (78), echtgenote van oud-reder Frans Verleene uit Bredene en moeder van Fernand en Tony Verleene. Elza is op 28 oktober overleden in Oostende. Ze werd geboren in Oostende op 9 juli 1928. Het echtpaar huwde op 22 juni 1947 en zou volgend jaar de diamanten bruiloft vieren.

Op 19 oktober overleed Simonne Mihl, weduwe van Oscar 'Chip' Steyaert, eigenaar van de O.142 De Hoop (1942-1947). De begrafenis greep plaats op 26 oktober.

In Oostende overleed op 20 november Henriëtte De Clercq (° Gent, 5 maart 1923). Zij had testamentair de wens uitgedrukt haar stoffelijk overschot af te staan aan de Universiteit Gent, ten dienste van de wetenschap. Henriëtte De Clercq is de moeder van HVB-uitgever Flor Vandekerckhove.

boekbesprekingen



frank neyts

Tijdloos sportvissen

Bij de uitgeverij Het Goede Boek verscheen een eerder ongewoon boek onder de titel "Tijdloos sportvissen". Het werd samengesteld door Hans van der Pauw en biedt een keuze uit de Nederlandse hengelsportliteratuur. Deze hengelsportliteratuur kan zich beroemen op een geschiedenis die meer dan vijf eeuwen teruggaat. Het eerste gedrukte boekje dat met enige goede wil tot dit genre gerekend kan worden, verscheen in Antwerpen en dateert uit 1492. Wat ouderdom betreft, klopt dit Vlaamse boekje de Engelstalige literatuur terzake.

De auteur kreeg in het opstellen van dit boek steun van Dr. J.L. van der Pauw, een historicus met belangstelling voor de hengelsport, maar dan, het laat zich al raden, vooral voor de historische kant ervan, met name de materialen en de

literatuur uit het verleden.

Twee gedreven auteurs staan dan ook garant voor een buitengewoon goede tekst. Niemand die het hengelen nauw aan het hart ligt zou dit boek dan ook mogen missen. Een aanrader voor de wintermaanden wanneer menig hengel in de kast blijft.

"Tijdloos sportvissen" (ISBN 90-240-1035-7) werd op handig formaat met harde kaft uitgegeven. Het boek telt 232 pagina's en kost 'slechts' 17,95 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel. In België worden de publicaties van uitgeverij Het Goede Boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Ninovesteenweg 24, B 9320 Aalst-Erembodegem. Tel. +32 (0)53.76.72.26, Fax +32 (0)53.78.26.91, website: www.agora-books.com.

Nederlandse

Koopvaardij-schepen in beeld

Bij de Nederlandse Uitgeverij De Alk verschenen zopas de eerste twee delen van de "Nederlandse Koopvaardij-schepen in beeld", "Deel 1 : Wilde Vaart" en "Deel 2 : Lijnvaart". Met die publicaties start De Alk met een serie boeken over de Nederlandse Koopvaardij.

In die prachtig uitgegeven boeken worden aan de hand van het mooiste fotomateriaal de schepen die vanaf 1945 deel uitmaakten van de vloten van de Nederlandse rederijen voor het voetlicht gebracht. De vaak magische beelden, voorzien van toelichting, worden voorafgegaan door een korte beschrijving van de rederijen, waarvan de schepen in het boek worden getoond. Per jaar zullen er twee nieuwe delen verschijnen in deze serie.

"Deel 1 - Wilde Vaart" (ISBN 90 6013 281 5) is gewijd aan de rederijen die voor de Tweede Wereldoorlog als



GARDEC

VJn.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

SDSn.v.

Tel. 050 54 51 78
Fax 050 55 03 67

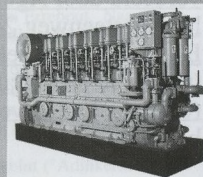
Leveren, plaatsen en herstelling van:
alle dieselmotoren
keerkoppelingen, pompen, compressoren e.a.
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk



Bureel - Werkplaatsen:
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge

GSM 0477 / 41 20 93

24 u / 24 u.



trampvaartrederij zijn opgericht en na 1945 nog in de wilde vaart actief waren.

“Deel 2 – Lijnvaart” (ISBN 90 6013 280 7) is gewijd aan de Amsterdamse rederijen waarvan de lijnvaartactiviteiten vooral op Noord- en Zuid-Amerika waren gericht.

Elk boek telt zowat 120 pagina's en evenveel foto's. Ze worden genaaid gebonden uitgegeven op een formaat van 22 bij 24,7 cm. Elk deel kost 19,90 euro.

Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de Uitgeverij De Alk, Postbus 9006, 1800 GA Alkmaar, Tel 072-511.39.65, Fax 072-512.99.89, Email: info@alk.nl. In België worden de publicaties van Uitgeverij De Alk verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Ninovesteeuweg 24, B 9320 Aalst-Erembodegem. Tel. +32 (0)53.76.72.26, Fax +32 (0)53.78.26.91, website: www.agora-books.com.

Geïllustreerde Zeilschepen Encyclopedie

Bij Rebo Productions verscheen onlangs de “Geïllustreerde Zeilschepen Encyclopedie”, een werk samengesteld door John Batchelor & Christopher Chant.

Vanaf het moment dat de mens ontdekte dat bepaalde voorwerpen op het water kunnen drijven, nam de ontwikkeling van (zeil)schepen zijn aanvang. Zeilschepen maakten de ontdekking van nieuwe werelden mogelijk. Ook zorgden zeilschepen voor het ontstaan van nieuwe beroepsgroepen, scheepsbouw-industrieën en oorlogsvloten. De geleidelijke ontwikkeling van het vaartuig van de eerste, experimentele exemplaren tot de ultieme zeilende vrachtschepen die tot in de eerste decennia van de twintigste eeuw werden gebouwd, is in gelijke mate te danken aan de behoefte aan meer snelheid als aan de ontwikkeling in het ontwerpen van schepen. Dit boek toont het zeer brede scala aan zeilschepen dat de mensheid van 2000 voor Christus tot nu heeft voortgebracht.

De “Geïllustreerde Zeilschepen Encyclopedie” (ISBN 90 366 1845 2) werd met harde kaft uitgegeven, telt 318 pagina's is prachtig geïllustreerd met tekeningen, plannen en foto's. Het boek kost 9,95 euro, rekening houdend met de kwaliteit ervan, een prijke. In België worden de publicaties van Rebo verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Ninovesteeuweg 24, B 9320 Aalst-Erembodegem. Tel. +32 (0)53.76.72.26, Fax +32 (0)53.78.26.91, website: www.agora-books.com.

100 Jaar Wijsmuller

“100 Jaar Wijsmuller. Van uitbrengreizen in 1906 tot samenvoeging met Svitzer” werd uitgegeven door Lanasta. Ruim een eeuw geleden liep een 11 jarige zoon van een kapper van huis en monsterde aan als kleine dekjongen op een veerboot. Het zou leiden tot een eigen bedrijf.

Oprichter J.F. Wijsmuller droeg zijn betrokkenheid bij de maritieme wereld via zijn genen over aan zonen en kleinzonen. Bureau Wijsmuller werd een begrip. Het sleepvaartbedrijf, later uitgebreid met zwaar transport, groeide uit tot een van de belangrijkste spelers op de wereldmarkt. Met de verkoop van het bedrijf in 2001 verdween helaas een stukje ‘Hollands Glorie’, maar de naam ‘Wijsmuller’ blijft ook in de nieuwe constructie gehandhaafd.

Nico J. Ouweland, verbonden aan het Nationaal Sleepvaartmuseum te Maassluis, geeft met dit rijk geïllustreerd boek, met veelal nooit eerder gepubliceerd fotomateriaal, een bredere kijk op de geschiedenis van Wijsmuller.

“100 Jaar Wijsmuller” (ISBN 90-8616-009-3) telt 160 pagina's en werd op een formaat van 22 bij 27 cm genaaid en gebonden uitgegeven. Het boek kost 32,50 euro.

Bestellen kan bij de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Lanasta, Slenerbrink 206, 7812 HJ Emmen. Tel/Fax : +31(0)591.618.747, e-mail : info@lanasta.com.

Vikings

Plunderen en verkrachten is een ongewone manier om een blijvende verbondenheid op te bouwen. Nochtans deden de Noorse Vikings hun reputatie alle eer aan, maar zij werden in hun spoor gevolgd door handelaars die handelsnederzettingen vestigden in Engeland, Schotland en Ierland. Handel en vriendschap bloeiden open. Uiteindelijk werd Groot-Brittannië Noorwegens belangrijkste handelspartner voor meer dan 10 eeuwen.

De Noors-Britse Kamer van Koophandel viert dit jaar haar honderdjarig bestaan. Ter gelegenheid van die verjaardag schreef Gunnar Jerman een interessant boek onder de titel “A Bridge Across the North Sea”. Het boek stelt dat de Noordzee over al die eeuwen niet als een hinderpaal maar eerder als een bruggenhoofd tussen de twee landen heeft gefungeerd.

De handel met Groot-Brittannië heeft lange tijd de basis gevormd voor de Noorse economische vooruitgang en welvaart. Oorspronkelijk verscheepte Noorwegen walrstanden, vis en bont naar Groot-Brittannië terwijl het graan, laken en keramiek uit dit land invoerde. Jarenlang bleef hout de basis van de Noorse export. Dat bleef zo tot op van-

daag, maar de uitvoer van olie en gas heeft de exportwaarde van hout ruimschoots overtroffen. Britse bedrijven tekenen voor meer dan één derde van vreemde investeringen in Noorwegen, terwijl de Noorse investeringen in het VK dubbel zo hoog liggen dan in omgekeerde richting.

Het samenvatten van 1.000 jaar geschiedenis en handel tussen de twee naties op amper 96 pagina's was voorwaar geen gemakkelijke opdracht, een taak dat voortreffelijk werd ingevuld door Gunnar Jerman.

“A Bridge Across the North Sea. Norwegian-British Chamber of Commerce 1906-2006”, werd als hardback uitgegeven door de gelijknamige kamer van koophandel. Bestellen kan bij de Norwegian-British Chamber of Commerce, Charles House, 5 Lower Regent Street, Londen SW1Y 4LR, UK.

Scheepskennis Stabiliteit

Na het verschijnen van het succesboek “Scheepskennis” (later met evenveel succes ook in de Engelse taal uitgegeven) verscheen onlangs bij Uitgeverij Dokmar in Enkhuizen een aansluitend boek onder de titel “Scheepskennis Stabiliteit”. Klaas van Dokkum, Kees Koomen en Jakob Pinkster tekenden als auteurs.

Als men het over een ‘stabiele persoonlijkheid’ heeft, heeft iedereen daar wel een bepaald idee over, maar is het meestal moeilijk te verwoorden. Hetzelfde geldt voor een ‘stabiel schip’. Men heeft daar zo zijn eigen idee over. ‘Stabiliteit’ is niet tastbaar of aanwijsbaar, maar toch voor alle type schepen vastgelegd in veel regelgeving. Stabiliteit behoort voor elk bemanningslid verplichte kennis te zijn. Het heeft direct met de veiligheid van het schip en zijn bemanning te maken, maar ook met de bescherming van het milieu.

De stabiliteit wordt in dit boek zodanig verwoord en gevisualiseerd dat het het voor ieder direct toegankelijk is. Het boek is zeer bruikbaar voor zelfstudie op alle niveaus van de relevante beroepsopleiding. Ook voor de pleziervaart is het een uitermate geschikt hulpmiddel om zich de kennis van de stabiliteit in korte tijd eigen te maken. Een echte aanrader !

“Scheepskennis Stabiliteit” (ISBN 90 806330 9 7) werd op A4-formaat als softback uitgegeven, telt 112 pagina's en kost 29 euro. Bestellen kan rechtstreeks bij de uitgeverij op de website www.dokmar.com. Eind dit jaar verschijnt er van deze titel ook een Engelse versie.



FREDDY L. RIGAUX

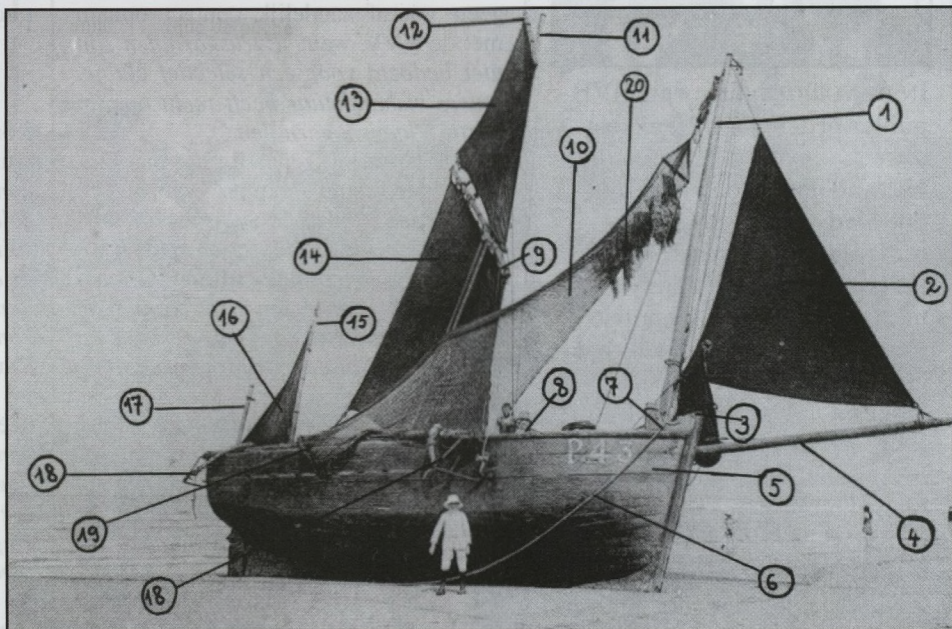
BIJDRAGE
TOT DE STUDIE VAN
DE VISSERSTAAL
TE DE PANNE

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 'Bijdrage tot de studie van de visserij op de Panne' (Heembibliotheek 'Bachten de Kupe', nr. 10-1976, D/2132/1976/1), een interessant woordenboekje, bijeengegemaakt door Freddy L. Rigaux.

Op 1 januari 1912 telde De Panne 97 kleine en 2 grote zeilvaartuigen. Na de oorlog week de visserskern uit naar Nieuwpoort en Oostende. In 1938 bestond de vloot van De Panne nog maar uit 9 halfgedekte vaartuigjes en 7 gedekte motorsloepen. Na WO II was de plaatselijke visserij omzeggens verdwenen. De auteur wilde met het verdwijnen ervan 'de woorde-schat van onze vissers optekenen voor het te laat zou zijn en die voor het nageslacht bewaren.' Voor de XXIste eeuwse lezers van HVB halen wij er de beschrijving uit van de beroemde 'panneschuit'. 'Vissersvaartuig van De Panne, vóór de Eerste Wereldoorlog algemeen in gebruik, dat 's zomers op

Dat het verduidig is dat zei men destijds van papier

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



1. Fokkemast; 2. Grote knuiver; 3. (Gestreken) fok aan de fokkere; 4. Boom of knuiverboom; 5. Berkhout of dikke plank; 6. Bijtouw; 7. Galoche; 8. Bollaard; 9. Taljevangree; 10. kor; 11. Grote mast; 12. Marszeilree; 13. Marszeil; 14. Grootzeil of taljevang; 15. Druilmast of achtermast; 16. Druil; 17. Lantaarnstok; 18. Korijzer; 19. Korrestok; 20. slepers.

allerlei vis en 's winters op haring en sprot viste. De panneschuit met logger-tuig naar Frans model voerde drie masten en was helemaal gedekt. De fokkemast stond verticaal achter de voorsteven en voerde een vierkante fok en een knuiver, die op de knuiverboom werd uitgezet. De grote mast in het midden, met taljevang en topzeil (marszeil of kapiejo) getuigd, kon tijdens het vissen gestreken worden om de windvang te verminderen. De druilmast met driehoekige druil stond aan bakboord op de verschansing. De afmetingen van de panneschuit: 9 m tot 10 m lang bij 3,20 tot 3,40 m breed en 1,70 m hol (1) Ze werd op de plaatselijke scheepswerven van olme hout gemaakt. (2) Maximaal draagvermogen 15 ton. De allerlaatste panneschuiten konden door hun afmetingen (12 m lengte en 3,50 m breedte) moeilijker aan het strand varen en hadden bijgevolg Nieuwpoort als thuishaven. De lichtere panneschuiten, de boots, waren half overdekt en hadden een voordek, dat lichtjes lager lag. Ze

visten 's zomers op garnaal en 's winters insgelijks op haring en sprot. De tuigage was dezelfde als bij de zwaardere panneschuiten. In het begin van deze eeuw betaalde men voor een panneschuit zonder tuigage ongeveer 3.000 fr. en helemaal opgetuigd 4.500 fr.(3)

De bemanning bestond doorgaans uit 3 man en een scheepjongen. Tijdens de visserij op volle haring kon de bemanning tot negen man oplopen. Na de Eerste Wereldoorlog verdween de panneschuit snel en werd het zware loggertuig door het lichtere kottertuig vervangen. (...)

(1) Medeged. door Henri Schoolaert (°Adinkerke 1890 -).

(2) In 1905 bevonden er zich in De Panne drie scheepswerven, met name J. Denye (in de volksmond 'Jantje Nys'), Arthur De Mol en Levien Errebut. Naar mededelingen van A. Calcoen (°Adinkerke 1888 - † De Panne 1974) en mevrouw J. Desaeveer-Jungblut (°Adinkerke 1888 - De Panne 1974) had men in 1894 in de Transvaalstraat de scheepswerf van Germonprez. In de jaren twintig heeft A. Vanhove nog enkele pannekotters gebouwd, onder meer voor Karel Lambrecht, Pieter Decrop en Dies Decrop.

(3) Medeged. door André Jungblut (°Adinkerke 1897 -).

Schipper Kurt Deman: 'Verder kijken dan de kinderziektes van de Puruslancering'



IN DE VORIGE editie van HVB publiceerden we uittreksels uit een openbare tribune die vishandelaar Romeo Rau in het blad van de Rederscentrale gepubliceerd had. Daarin bekritiseerde hij de manier waarop de Vlaamse Visserijvereniging (VVV) het garnalenstreeklable Purus lanceert.

Rau, die ook voorzitter is van Promovis Nieuwpoort, had in die vrije tribune niet alleen interessante opmerkingen geuit over de lancering van het label voor de dagverse Vlaamse garnaal, hij beschuldigde de VVV ook van 'kwaad opzet' en van het moedwillig 'berokkenen van schade' aan de vishandel.

Schipper Kurt Deman, medeoprichter van de VVV, besloot de handschoenen op te nemen en ging met Rau in debat.

OP 10 NOVEMBER liet Deman (rechts op de foto bovenaan) Rau (links) weten dat het absoluut nodig is verder te kijken dan de kinderziekten die inderdaad met het lanceren van Purus gepaard gingen. Deman: 'Zoals dat bij elk nieuw initiatief het geval is, ging ook de lancering van Purus met vallen en opstaan. En het is dan ook logisch dat mensen als Romeo Rau met argwaan naar ons kijken. Het is daarbij echter bijzonder jammer dat een instantie als de Rederscentrale direct klaar staat om ons een veeg uit de pan te geven, terwijl ze daar tegelijk nalaten om bijvoorbeeld verslag uit te brengen van de bijzonder geslaagde lanceringdag van Purus en van de gunstige evolutie die Purus inmiddels heeft op heel het Vlaamse garnaalgebeuren. Garnalen tegen dumpingprijzen zijn er momenteel niet meer te krijgen en ik denk dat dit een goede zaak is voor elkeen die met het pro-

duct te maken krijgt.'

In de brief zegt schipper Deman tot Rau dat het geen zin heeft elkaar verwijten te maken. Hij vindt het dan ook jammer dat Rau, als spreekbuis van Promovis geen voorafgaandelijk contact opnam met de VVV, want 'Purusgarnalen zijn niet bedoeld voor een selectief clubje. Iedere vishandelaar heeft recht op zijn portie Vlaamse garnalen.'

Dat de lancering gepaard ging met kinderziekten erkent schipper Deman: 'Ja, ik geef toe: Purus is ontstaan uit een soort frustratie en daardoor hebben we ons in de communicatie wat teveel laten drijven op emoties en druk vanuit de media. Maar ons doel was eerbaar en absoluut nodig: de Vlaamse garnaalvisserij redden!'

Zoals u weet,' zo gaat Deman verder, 'zijn we op 12 augustus gestart met ons kwaliteitslabel. Mochten we dit kunnen overdoen, dan hadden we gewacht tot september of oktober. Dan hadden we een aantal kinderziekten kunnen vermijden. Zo hadden we dan bijvoorbeeld ook beter kunnen communiceren met de schipper van de N 58 en deze collega volledig informeren over de HACCP-kwaliteit waarnaar we streven en over de voorwaarden om toe te treden tot onze coöperatieve.'

Successen

Het is er Deman dan ook niet om te doen de problemen weg te moffelen. Maar hij wil de Romeo Rau tegelijk ook wijzen op het succes dat het label inmiddels ook in de kleine Nieuwpoortse haven al behaald heeft: 'In september waren al twee Nieuwpoortse schepen bij ons aangesloten. De reders en bemanningen van de N 93 en N 79 kregen daardoor al 4,20 euro voor hun garnalen i.p.v. de 1,5 euro waarmee ze voorheen tevreden moesten zijn.' Maar er is natuurlijk meer te zien in de visserij dan alleen maar Nieuwpoort. Deman: 'We kunnen vandaag, na drie maanden Purus, al aantonen dat de rederijen die mee in onze coöperatie gestapt zijn er beter aan toe zijn dan de vorige jaren. Het is een resultaat dat tot stand komt ondanks de kosten die Purus met zich meebrengt, ondanks de toegenomen die- selprijs en ondanks de tegenkantingen in de sector. Velen hebben nu eindelijk wat middelen om de opgestapelde schulden te korten.'

Ook is de VVV bezig met de aangehaalde kinderziekten weg te werken. Zo is er het probleem dat de Purusgarnalen uitsluitend ongepeld beschikbaar waren

en dan nog in kleine, gesloten verpakkingen. Deman: 'Op vraag van de kleinhandel aan de kust hebben we nu ook Purusgarnalen in bulk in de aanbieding, zowel gepelde als ongepelde.'

Rau wil samenwerken met VVV

Romeo Rau antwoordde vervolgens Kurt Deman: 'Ik ben zeer blij dat je contact opneemt. Ten eerste om enkele misverstanden uit de baan te ruimen en ten tweede om de handen in elkaar te slaan om zodoende beiden sterker uit dit verhaal te komen.'

Rau benadrukt in zijn antwoord dat hij met Purus op zich geen probleem heeft: 'Waarom zou ik? Als zoon van een visser weet ik maar al te goed wat het is om dag in dag uit de zee op te moeten. Ik ken de opofferingen die op sociaal vlak gemaakt moeten worden en het risico dat julie op zee lopen. Ik heb een aangeboren respect voor jullie beroep.'

Tegelijk spiegelt hij het overlevingsprobleem van de garnaalvisseren aan dat van de kleinhandelaar: 'Een prijs van 1,50 of zelfs 2,50 euro is onvoldoende om rederijen te laten overleven. Maar soms wordt er gewoon teveel garnaal aangevoerd opdat het product tegen een redelijke vergoeding zijn weg naar de consument zou vinden. Een handelaar die weet dat hij in zijn zaak maar 100 kg kan verkopen kan er toch geen 200 kg aankopen op de veiling? Als hij het toch doet, vertaalt het overaanbod zich uiteraard in een slechte prijsvorming.' Dat sommigen daarvan profiteren erkent Rau, 'maar weet dan wel dat dit een kleine groep is die maar weinig debiet heeft en niet zwaar weegt op de prijsvorming.'

Rau maakt verder duidelijk dat hij met de VVV wil samenwerken: 'Nu, ik blijf erbij dat er nood is aan een constructief forum tussen de aanvoeders, de veilingen en de afnemers. Want ook de veilingen en de handel hebben het hard te verduren. Als je kijkt wat er vandaag nog overblijft van de vishandel die, laat ons zeggen, twintig jaar geleden actief was, dan heb je het wel begrepen. Hopelijk kunnen we de koppen binnenkort eens bij elkaar steken om te zoeken naar een win-win situatie voor ieder.' (fv)

De Belgische visserijvloot (24)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

Z.185

Emerald Star

Lengte: 36,92 m.
Breedte: 8,28 m.
Tonnage: 296 bt
Bouwjaar: 1983
Werk: Industrielle des Pêcheries,
Oostende
Motor: Wärtsilä (1999)
Vermogen: 882 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
PVBA Shamrock, 8400 Oostende
(1983)
NV Rederij Shamrock, 8301
Knokke-Heist (1990)



Z.186 Shannon

Lengte: 36,98 m.
Breedte: 8,30 m.
Tonnage: 333 bt
Bouwjaar: 1991
Werk: Industrielle des Pêcheries,
Oostende
Motor: MaK (1990)
Vermogen: 957 kW
Uitrusting: boomkor
Eigenaar:
BVBA Louis Crevits & Zn, 8380
Lissewege (1991)
NV Shannon, 8380 Lissewege
(1994)
BVBA Rederij De Parel, 8300
Knokke-Heist (1999)



O.187 Grietje- Hendrika

(ex-O.187 St. Antonius)

Lengte: 23,99 m.
Breedte: 6,78 m.
Tonnage: 109 bt
Bouwjaar: 1989
Werk: Industrielle des Pêcheries,
Oostende
Motor: Mitsubishi (2001)
Vermogen: 221 kW
Uitrusting: boomkor
Eigenaar:
O.187 St.-Antonius:
BVBA Rederij Antares, 8400
Oostende (1989)
BVBA St. Carolus, Oostende (1998)
BVBA Juno, 2600 Antwerpen (2001)
O.187 Grietje-Hendrika:
BVBA De Ridder, 8301 Knokke-
Heist (2005)



Gerestaureerde O.225 wordt tot Petrus omgedoopt

Voor de O.225 Norman Kim, bouwjaar 1957, tot voor kort het oudste vaartuig van de vloot, is de restauratie reeds aan-gevat. Niet door gewezen visser Gerrit "Ricky" Lycke uit Zeebrugge die het vaartuig van Florent Daems van de sloop redde. Hij heeft wel het stuurhuis weggenomen en de romp doorverkocht aan een vzw die in de maak is. De mensen achter het restauratieproject zijn Michel Beulens en zijn echtgenote, zoon Sammy en Rik Descamps die al onmiddellijk de handen uit de mouwen staken. Volgend jaar is het 50 jaar geleden dat de O.225 met de naam Siol (in 1963 omgedoopt tot Jan-Florent) op de scheepswerf van August Loy in Oostende van stapel liep. Dan wordt het gerestaureerde vaartuig herdoopt tot "Petrus".

De ex-O.225 ligt in de oude vissersshaven van Zeebrugge waar ook de gewezen vissersvaartuigen Z.580 Poseidon (hout, 1983), O.533 Virtus (staal, 1965) en een 70 jaar oude Deense romp door amateurs in ere hersteld worden of op eerherstel wachten. Voldoende vaartuigen om er een site voor varend erfgoed op te starten.

"In Brugge hebben ze daar geen belangstelling voor", zegt Michel Beulens die de restauratiewerken wel ziet zitten. *"De O.225 is nog in zeer goede staat en jaarlijks gekeurd. Onder de waterlijn mankeert niets aan de dubbele spanten en de wandplanken. Aan het droge gedeelte zijn alleen wat planken aan vervanging toe en hier en daar is een lek in de dekvloer. En natuurlijk komt er een stuurhut op met het uitzicht van weleer."*

Tijdens de komende winter zal vooral onderdeks gewerkt worden. *"Als gepensioneerde kan ik er iedere dag aan werken. Door het wegnemen van de boomkorstokken, de galgen, de stormkap en een aantal niet-oorspronkelijke onderdelen werd het vaartuig meteen vijf ton lichter gemaakt. Dat gewicht is al vervangen door 7.000 kg beton waardoor het vaartuig mooi op het water ligt. De voorbije weken is ook de machinekamer uitgewassen en opnieuw geschilderd. In het logies leggen we een nieuwe vloer en de vijf kooien waarover het vaartuig beschikt worden mooi opgefrist, net als het visruim dat een andere bestemming krijgt. Scheepsbouwer Jan Vandamme maakt twee houten masten en er komt ook zeildoek bij te pas."*

Het is de bedoeling dat het vaartuig een blikvanger wordt op een aantal feestelijkheden en rondvaarten maakt met toeristen.



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



Rik Descamps (links) en Michel Beulens hebben een hele karwei voor de boeg.