

HVB
74
HET VISSERIJBLAD

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

jaaroverzicht visveilingen
leegloop oostendse kustvisserij
compleet nieuw kader rederscentrale

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



Het eerste exemplaar van HVB zag het daglicht op 25 februari 1933. Hoe zag de visserij in die tijd uit? Deze foto, die ons de Oostendse garnaalvisserijshaven uit 1934 toont, kan ons helpen er een zicht op te krijgen. (Met dank aan Gino Provost.)

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

Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

Jacques Bogaert: "Uitvaren kost soms meer dan de opbrengst"

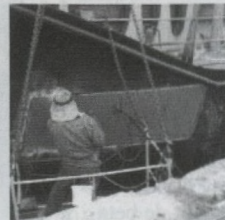
Leegloop bij Oostendse kustvissers



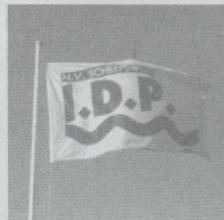
Jacques Bogaert (rechts) en zoon Alain. (foto gw)

De (voorlopig?) laatste kustreder in het rijtje uitstappers is Jacques Bogaert (69) die zijn houten vaartuig 0.148 *Snipe* kwijt wil. Na het wegvallen van de 0.533 *Virtus*, de 0.225 *Norman-Kim*, de 0.100 *Emilie*, de 0.536 *Zeevalk* en een 0.116 *Caroline* die nog nauwelijks uitvaart is de Oostendse kustvissersvloot teruggevallen op negen vaartuigen van minder dan 70 brutoton. Tien jaar geleden telde het kleinste vlootsegment nog 22 vaartuigen. Met vijf kustvissers staat de kustvisserij in Zeebrugge er overigens niet beter voor.

Nieuwbouw
Alle herstellingen,
ombouw en onderhoud



Visserijschepen - Werkschepen
Dienstvaartuigen - Pontons
Motorenrevisies - Mechaniek - Uitlijning
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS



Scheepslift 1000 ton (45 x 13,5 x 5,2 m)

Draaiwerk tot 6,30 m TC

Kraanverhuur



Scheepswerf I.d.P. N.V.

Vismijnlaan 5 - 8400 Oostende - Tel. 059-32 18 64 - Fax 059-32 08 13
Tel. na bureluren: 0477-777 664 - E-mail: info@idp-shipyard.be - Website www.idp-shipyard.be



COLOFON

HVB 74

HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine
van de zee**

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

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

UITGEVERIJ:

VZW Liefkemores.
Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

HVB,

Brusselstraat 12,
8450 Bredene

Pas op: geen fax meer!

E-mail:

het.visserijblad@telenet.be

ISSN: 0776-6912

Omslagfoto Guido Walters

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

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

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

Laat u niet
(vis)kisten
Neem een
abonnement

De 20-jarige Jacques Bogaert.



Vorig jaar verkocht Fernand Verleene de O.533 *Virtus* die nu in de oude vissershaven van Zeebrugge op restauratie wacht.

Eddy Eerebout en Valère Vansteene deden de O.100 *Emilie* naar de sloop en Albert Desmit stootte de O.536 *Zeevalk* af. De vaartuigen worden uit de vaart genomen. Het motorvermogen van die kleine vaartuigen wordt overgeschreven op grote boomkortreilers. Met dit papieren vermogen kunnen grote vaartuigen voortaan aanspraak maken op hogere vangstquota voor de voornaamste vissoorten. Ook de O.225 *Norman-Kim* van Florent Daems is door de sloopregeling uit de vlootlijst geschrapt. Het oudste houten vaartuig wordt gerestaureerd nu in Zeebrugge.

Het wegvallen van verschillende kustvissers betekent dat er ook leegstand dreigt op de Oostendse Vistrap, waar 16 kustvissers aanspraak kunnen maken op verkoopstanden. Omdat er intussen

Jacques Bogaert met vader Albert voor de O.52 Asiatic.



Jacques Bogaert (vooraan) aan boord van de O.780 Stormvogel



meer plaatsen beschikbaar zijn dan vaartuigen kunnen een paar kustreders nu al twee stalletjes innemen. *“Het is ooit anders geweest”*, weet Jacques Bogaert die nog meemaakte dat er een zeventigtal kustvaartuigen aan de

kaai lagen. *“Er werd toen in het garnaalkot, nu het Noordzee-aquarium, geloot voor de volgorde van verkoop. Toen mijn vader eens als 68ste werd uitgeloot gooide hij uit ‘coleire’ zijn vangst in het dok*

want op het einde van de veiling kreeg je nog nauwelijks geld voor je vangst.”

Oorlogsscheepje

Jacques Bogaert, zoon, kleinzoon en achterkleinzoon van Oostendse vissers, liep school aan de stedelijke visserijschool John Bauwens (1949-1951), toen nog in de Schippersstraat. Als 11-jarige knaap moest hij zijn vader al bijstaan bij het nettenbreien. Drie jaar later ging hij als laver aan boord van de O.780 *Stormvogel* van zijn vader Albert Bogaert. *“Het was een houten oorlogsscheepje dat enkele jaren later (1963) water maakte en gezonken is. We zaten toen zonder vaartuig. Ik ging dan maar aan de carferryboten werken, maar kon daar niet aarden. Toen mijn vader het kustvaartuig Z.52 Asiatic van weduwe Willem Rammelo uit Zeebrugge kon kopen heb ik nog drie jaar met hem op de vernummerde O.52 Aziatic gevaren”*, herinnert Jacques Bogaert zich zijn jongerentijd. De volgende jaren kon hij zich bij-scholen en in juni 1966 werd hij schipper-motorist op de O.740 *Hoop en Moed*, ex-N.740 van zijn oom André Bogaert.

Gehuwd met Nelly Claeys en vader van vier kinderen wilde Jacques Bogaert uiteindelijk op eigen benen staan. Hij keek uit naar een tweedehands vaartuig in Nederland, maar viel uiteindelijk in 1973 de O.148 *Snipe* van Charles Deblauwe, die bij de Vissersverbroedering van Louis Aspeslagh aan de slag kon. De O.148 was een houten treilertje dat in 1957-58 werd gebouwd op

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

de scheepswerf August Loy aan de Nieuwe Werfkaai in Oostende.

“Als garnaalvisser heb ik met het vaartuig steeds mijn brood kunnen verdienen. Mijn vrouw stond meer dan twintig jaar aan de Vistrap in voor de verkoop. Ook een van mijn dochters heeft aan de Trap gestaan. Toen we bokken lieten plaatsen leverde dat meer vis op. We visten vanaf toen steeds minder op garnaal. Na 28 jaar visserij liet ik het varen over aan de bemanning, , waaronder mijn 46-jarige zoon Alain, waarop ik al jaren kan rekenen en fungeerde ik als invaller. De laatste twee jaar was de opbrengst echter ondermaats. Vorig jaar liet ik het vaartuig van januari tot maart aan de kant liggen omdat de opbrengst onvoldoende was om mijn schipper Franky Lauwereins (44) en matroos Kris Floorizone (37) een fatsoenlijke verdienste te garanderen. Het vaartuig heeft vorig jaar slechts 147 dagen gevaren, 50 dagen minder dan normaal. Ik wilde het vaartuig laten slopen maar greep naast de premie. Terug overschakelen naar de gar-



Theo Bogaert (rechts) en André Bogaert junior op de O.283, vader André Bogaert aan het venster van de O.790.

naalvisserij is moeilijk omdat mijn vaartuig daar niet meer op voorzien is. Het zou een zware investering in nieuw materiaal vereisen. Dat vind ik niet meer verantwoord. Daarom wil ik van

mijn vaartuig afgeraken, maar een nieuwe slooprondte zit er dit jaar niet in, zo heb ik van overheidswege vernomen. Ik zoek dan maar een andere weg om mijn vaartuig van de hand te doen.”
(gw)

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 (Exploitation Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:
gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuis kopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

e-mail : info@vismijnoostende.be

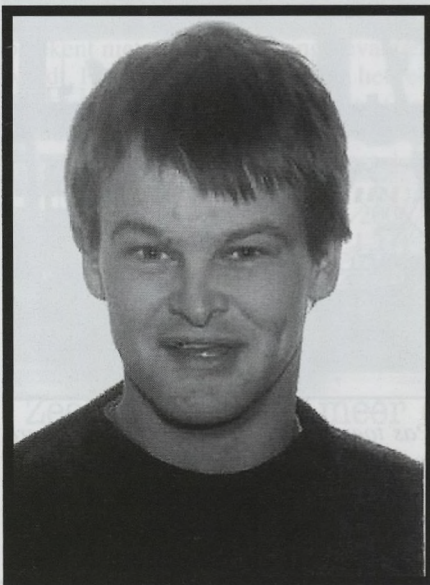
Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Oostendse matroos O.14 Zeemeeuw blijft vermist

Bij het aanlopen naar thuishaven Oostende, in de nacht van zaterdag 30 december, is de 27-jarige matroos Glen Toovey verdwenen. Dat werd pas vastgesteld toen de O.14 Zeemeeuw aan de vismijn afgemeerd was. Een grootscheepse zoektocht leverde geen enkel spoor en tot op vandaag wordt gewacht op zekerheid die er pas zal zijn als het lichaam ergens aanspoelt.

Op zaterdag 27 januari greep in de Oostendse Sint-Petrus- en Pauluskerk een herdenkingsdienst plaats voor de vermiste visser, gevolgd door een bloemenhulde aan het Nationaal Monument der Zeelieden op de zeedijk, vermoedelijke slechts enkele mijlen verwijderd van de plaats waar de zeevisser verdrongen is.

DE TERUGKEER VAN de O.14 Zeemeeuw gebeurde bij hevig stormweer. De vijfkoppige bemanning onder leiding van schipper Guy Anthierens, een zeeman met meer dan twintig jaar ervaring, keerde terug van een vijfdaagse reis in Engelse wateren. Omstreeks 22 u. 30 in de aanloop naar de thuishaven was Glen nog op de brug geweest. De schipper stuurt hem terug naar het bemanningsverblijf, maar Glen is daar niet meer gezien. Vermoedelijk heeft een zware golf de jonge visser overboord geslagen. Het noodlot moet kort na die conversatie toegeslagen hebben. De verdwijning werd pas opgemerkt toen het boomkorvaartuig aanmeerde voor de Oostendse vismijn, naast de O.89 Sandra van reder Albert Steyaert die samen met zijn schoonzoon-schipper ook mede-eigenaar is van de O.14. Toen zij tot de verbijsterende vaststelling kwamen dat er een bemanningslid ontbrak werd de Kustwacht ingeschakeld. De scheepvaartpolitie onderzocht het schip waar de portefeuille en de gsm van Glen nog op de tafel van de eetruimte lag. Even werd gedacht dat hij snel van boord gegaan was, misschien al in de



visserssluis, maar toen zijn bromfiets nog in het pakhuis van de rederij bleek te staan werd van die veronderstelling afgestapt. Onmiddellijk bracht het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRRC) een grootscheepse reddingsactie op gang waarbij vaartuigen van de Scheepvaartpolitie, de reddingsboot Brandaris en een Seakinghelikopter werden ingezet. De zoektocht duurde tot vier uur in de ochtend, waarbij ook van op het strand tussen Oostende en De Haan brandweerlieden met schijnwerpers en zodiacs werden ingezet. Zondagmorgen werd de zoektocht hervat en even voor de middag afgeblazen. De zoektocht had geen enkel resultaat opgeleverd. De Nederlandse Kustwacht werd op de hoogte gebracht omdat het lichaam door de sterke stroming

mogelijks voor de Nederlandse kust zou kunnen aanspoelen.

Timmerman

Glen Toovey was op tweede kerstdag vertrokken voor een korte zeereis waardoor de bemanning oudejaaravond thuis zou kunnen vieren. De jonge visser was eerder aan het werk als timmerman en kwam als IBO-er (individuele beroepsopleiding) in de visserij terecht. Hij had al eerder gevaren op de O.51 Stormvogel vooraleer hij op de O.14 aanmonsterde. Hij was pas enkele maanden in dienst bij de Rederij De Zeemeeuw. De Oostendse matroos werd geboren op 18 september 1979 en is de zoon van Sanja Willie uit Bredene en Ronny Vansteenkiste. Glen heeft nog twee broers en een zus. Hij woonde in Oostende. Behalve dat er op zee een windkracht negen tot tien met westenwinden tot 120 km per uur stond is weinig bekend over de omstandigheden op dat moment aan boord. De bemanningsleden werden door de gerechtelijk instanties overhoord. Het parket gaat er van uit dat Glen verdrongen is maar gaf geen verder informatie vrij. Niemand weet echter waar de visser precies overboord gegaan is. Bij het ter perse gaan van dit nummer was het stoffelijk overschot nog nergens aangespoeld. Na het afsluiten van het gerechtelijk onderzoek komt de zaak wellicht nog dit jaar in behandeling bij de Onderzoeksrade voor de Zeevaart.

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



Voor de eigenaars van de O.14 Zeemeeuw is het opnieuw een harde klap. Het vaartuig, gebouwd in 1973, kwam in 1996 in handen van Albert Steyaert. Twee jaar later brak er een hevige brand uit aan boord van het vaartuig dat zich toen in de Ierse Zee bevond. De verzekeraar beschouwde het schip als totaal verloren, maar de eigenaars slaagden erin om het uitgebrande casco volledig te renoveren tot een zeewaardig vissersvaartuig. In februari 2005 volgde een nieuwe klap voor de rederij toen de 19-jarige Ricardo Schelfhaut een arbeidsongeval aan boord voor de kust van Liverpool niet overleefde. (gw)

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 Pourquaetstraat 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

Pas toen de O.14 Zeemeeuw afgemeerd was aan de kaai van de Oostendse vismijn tegen de O.89 Sandra werd de verdwijning van Glen Toovey vastgesteld.



Na de herdenkingsdienst in de St.-Petrus- en Pauluskerk werd een bloemenhulde gebracht aan het monument der zeelieden ter nagedachtenis van de slachtoffers op zee.

Z.548 veroordeeld in Liverpool

Twee schippers en de eigenaar van de Z.548 Flamingo van de rederij Vaya Con Dios uit Zeebrugge werden einde december in Liverpool veroordeeld tot een boete van 8.000 pond en 3.077 pond kosten, samen ruim 16.000 euro voor twee overtredingen in oktober. De eerste keer had de schipper zich niet gemeld en geen vangstopgave doorgegeven bij het Fisheries Call Centre. Bij het volgende bezoek aan Liverpool deed een andere schipper wel een

vangstopgave, maar meldde het uur van binnenlopen te laat. EU-vaartuigen moeten zich vier uur voor het aanmeren melden. De schipper kondigde zijn komst pas twee uur vooraf aan. Het onderzoek bracht aan het licht dat de vangstgegevens niet correct waren doorgegeven en dat ook het logboek onregelmatigheden bevatte. Beide schippers en reder Luickx verschenen voor het Liverpool Magistrates Court en gaven hun overtredingen toe.

Aanvoer en besomming

Minder vaartuigen, hogere omzet

In 2006 was de *aanvoer* van visserijproducten in onze drie vismijnen zowat van dezelfde orde als in het jaar 2000. De *omzet* daarentegen is de voorbije zes jaar met circa 30 procent gestegen. Het aantal vaartuigen is intussen wel van 130 tot 107 gedaald, zodat de opbrengst per vaartuig in theorie verbeterd zou moeten zijn. Brengen we evenwel ook de buitenlandse aanlandingen in rekening, dan komt er een ander beeld te voorschijn. Omdat de vaartuigen destijds veel meer vis in het buitenland afzetten, blijkt dat het verschil tussen de totale *aanvoer* van onze vloot in 2006 24% lager is dan in 2000. Zetten we deze vaststelling om in cijfers dan geeft dat het volgende:

Eigen havens:

2006	17.982 ton	81,7 milj. €
2000	17.580 ton	62,5 milj. €

Buitenlandse aanlandingen:

2006	2.250 ton	8,8 milj. €
2000	8.942 ton	26,1 milj. €

Totaal:

2006	20.232 ton	90,5 milj. €
2000	26.522 ton	88,7 milj. €

Misschien is 2006 wel een scharnierjaar geweest voor onze visserij. De vlootsamenstelling is grondig gewijzigd. De totale capaciteit is de voorbije jaren nooit in die mate verminderd. Per eind 2006 houden we een vloot van 60.190 kW (-8 %) en 22.686 brutoton (-11 %) over.

Tongprijs

De betere besomming is een gevolg van gestegen visprijzen. De prijsstijging van tong werkt als een hefboom voor de totale omzet. De gemiddelde tongprijs is vorig jaar opgelopen tot 11,8 euro, 17 procent meer dan vorig jaar. De tongaanvoer was goed voor 42 miljoen euro (+7 %). Dat is 51 procent (1 procent meer dan in 2005) van de totale besomming. Voor de omzet van onze vismijnen blijft tong de belangrijkste vissoort. De vismijnen krijgen nu meer tong op de veiling dan zes jaar geleden. Het

betekent niet dat er meer tong gevangen wordt. Het is wel een gevolg van het feit dat er minder tong in buitenlandse (Nederlandse) afslagen aangeland wordt.

Aanvoer in ton

	2000	2006
Kabeljauw	1.697	1.211
Schol	4.938	4.087
Tong	3.488	3.534

Besomming in miljoen euro

	2000	2006
Kabeljauw	4,41	3,63
Schol	8,23	8,06
Tong	29,02	41,64

Ook de aanvoerwaarde van schol is sterk toegenomen (+10 %), maar voor deze soort is de gemiddelde prijs nauwelijks gestegen. De kabeljauwaanvoer daalde sterk (-24 %), een logische weerspiegeling van de belabberde toestand van de kabeljauwbestanden. Dat de gemiddelde kabeljauwprijs omhoog schoot (+16 %) verbaasd dan ook niet. (gw)

Zeebaars brengt meer op dan tong in Nieuwpoort

De totale aanvoer in Nieuwpoort nam opnieuw een duik. Van de 234 ton in 2005 ging het naar 179 ton vorig jaar (-23,6 %). Voor vis alleen (zonder garnaal) kreeg de markt zelfs 45 procent minder vangsten aangeboden. De aanvoer van schol is bijna gehalveerd tot 12 ton en de tongaanvoer bedroeg nog een derde van het jaar voordien. Met 10 ton was er opnieuw een belangrijke hoeveelheid met de lijn gevangen zeebaars op de markt die ruim een euro duurder werd dan het vorige jaar. De garnaalaanvoer was met 102 ton beter dan het vorige jaar. Fors lagere aanvoer was er voor wijting, bot en rog. De totale omzet van de Nieuwpoortse vismijn daalde verder tot af van 901.000 tot 765.000 euro, waarvan 127.700 euro (17 %) afkomstig van tong en 138.600 (18 %) van zeebaars. Met een gemiddelde prijs van 13,58 euro is de bar de ligne van de N.95 *Jonas II* en de BR.20 *Profish*, een sportvisserivaartuig met een beperkte vergunning, de duurste vis op de Nieuwpoortse veiling. De garnaalaanvoer nam met tien procent toe tot 102 ton. Vooral de veilmogelijkheden op dinsdag en donderdag

zorgden voor extra aanvoer van Oostendse kustvisseren. De invoering van het Purus-kwaliteitslabel had dan weer een negatieve invloed op de Nieuwpoortse garnaalaanvoer omdat de garnaalvisseren op de gewone veildagen uitwijken naar Oostende.

Door de bedrijfsbeëindiging van de Zeebrugse groothandelaar Huysseune die heel wat garnaal opkocht in Nieuwpoort werd even gevreesd voor een instorting van de markt. De vrees bleek onterecht omdat zeevisgroothandel Luna Fish uit Nieuwpoort in de markt stapte.

Dit jaar verwacht de Nieuwpoortse vissershaven ook een inbreng van de Z.279 *Ramblers* die hopelijk vernummerd wordt tot N.279. Het Zeebrugse vaartuig werd overgenomen door de onlangs opgerichte rederij BVBA Antwannie van schipper Joachim Moeyaert en motorist Bernd Baert. "Het stadsbestuur hoopt dat de nieuwe rederij in samenwerking met de vishandelaars toetreedt tot de groep regelmatige aanvoerders op onze visveiling", zei schepen André De Zaeyer tijdens de nieuwjaarsreceptie voor de visserij op het stadhuis. (gw)

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende

Tel.: 059 33 99 37 - 0475 32 16 20 - Fax: 059 33 99 38

www.hostyn.be — contact@hostyn.be

Vismijn Oostende klimt naar 41 miljoen

Ondanks een vertraging in de omzetsijging boekt het Oostendse vismijnbedrijf met een besomming van 41 miljoen euro een nieuw record. Voor het vijfde jaar op rij gaat de omzet erop vooruit. In 2006 was er een aangroei met 8 procent, beduidend minder dan vorige jaren en ook onder de verwachtingen, zo geeft de directie toe. De verhandelde hoeveelheid visserijproducten bedroeg 9.900 ton.

"Sinds de oprichting van het autonoom vismijnbedrijf bedraagt de omzettoename toch reeds 26 miljoen euro", zegt manager Freddy Pollet. Hij geeft aan dat het resultaat hoger zou opgelopen zijn zonder de sloop van de vaartuigen en failliete rederijen. Net als de andere vismijnen profiteerde ook Oostende van de goede visprijzen. De gemiddelde prijs lag 12 procent hoger dan het jaar voordien en voor tong zelfs 19 procent.

"Het is zeker geen goede zaak voor de vismijnen dat het tong- en scholquotum niet opgevestigd geraakte. Dat betekent niet alleen omzetverlies voor vismijnen, maar ook de rederijen, bemanningen en vissorteerders missen hierdoor inkomsten. Voor Oostende kwam er nog de terugval van de invoer van de dure IJlandse vis bovenop."

Ook in Oostende overtreffen de cijfers het aanvoergewicht en de besomming van de eigen vloot. Het verschil wordt gemaakt door buitenlandse vaartuigen en van ingevoerde vis die langs de veiling passeert.

Op basis van de gegevens van de Dienst voor Zeevisserij (aanlandingen onder Belgische vlag) zien de Oostendse resultaten er als volgt uit:

Aanvoer: 7.769 ton (-3 %)

Besomming: 35,06 miljoen € (+ 8 %)

Gemiddelde prijs: 4,51 € (+12 %)

Het Oostends marktaandeel zit hiermee op 43 procent van de totale aanvoer en besomming. 38 procent van de schol (1.563 ton) en 45 procent van de tong (1.579 ton) wordt in Oostende aangevoerd. (gw)

ZV rondt kaap van 50 miljoen euro

De Zeebrugse Visveiling realiseerde in 2006 hoge verkoopprijzen waardoor de jaarbesomming de kaap van 50 miljoen euro rondde. Door enkele faillissementen en de sloopregeling vielen enkele vaste aanvoerders evenwel weg. Dat had gevolgen voor het aanvoergewicht dat volgens de ZV-cijfers op 10.778 ton (-9,5 %) afklonk. De totale besomming bedroeg 50,06 miljoen euro (+2,62 %). De goede visprijzen dreven ook de gemiddelde prijs in de hoogte.

	Aanvoer ton	Besomming mil. euro	G.P. euro
2005	11,9	48,7	4,10
2006	10,8	50,1	4,64
Verskil	+1,1	+1,3	+0,55
%	- 9,50	+2,62	+13

Zoals steeds wijken de cijfers van de haven af van deze van de Dienst Zeevisserij. Dat komt door de verkoop van visserijproducten die door derden op de markt worden gebracht. Voor de volledigheid geven we ook de cijfers over de onder Belgische vlag aangelan-

de vis in Zeebrugge:

Aanvoer: 10.033 ton (-7 %)

Besomming: 45,87 miljoen € (+ 5 %)

Gemiddelde prijs: 4,57 € (+11 %)

Op basis van deze gegevens belandde 56 procent van de totale aanvoer en besomming van onze vloot in Zeebrugge. Met 61 procent van de schol (2.512 ton) en 55 procent van de tong (1.944 ton) blijft Zeebrugge nog steeds de belangrijkste aanvoerhaven.

Ook volgend jaar willen de vaste aanvoerders het zo houden (zie kaderstukje). De reders garandeerden de ZV intussen dat ze ook in 2007 al hun tong in Zeebrugge laten veilen. *"We zorgen voor een constante aanvoer en krijgen daarvoor een goede prijs terug",* zegt reder Danny Vlietinck. De reders gaan eind deze maand onderhandelen met het buitenland over quotaruilen. *"We maken ons echter weinig zorgen voor 2007",* zegt reder en voorzitter van de quotacommissie Emiel Wtterwulgh. *"We hebben er goede hoop dat we de 3 procent quotumverliezen kunnen compenseren, ondanks de afgeslankte vloot."* (gw/dh)

Zeebrugse Visserij pleit voor thuishaven

De Vlaamse Redersvereniging (VRV), het European Fish Centre (ZFC), de Zeebrugse Visveiling (ZV), het stadsbestuur van Brugge en de viskopers hielden een pleidooi voor het behoud van Zeebrugge als thuishaven. Dat gebeurde tijdens een overlegvergadering op initiatief van de Oostkust-reders Danny Vlietinck en Emiel Utterwulgh in aanwezigheid van burgemeester Patrick Moenaert, schepen Boudewijn Laloo en MBZ-voorzitter Joachim Coens. De Zeebrugse visserijsector wil zich met economische argumenten verzetten tegen een eventuele uitvoering van het strategisch plan van de hogere overheid die op termijn maar één visveiling in Vlaanderen wil behouden.

Danny Vlietinck wees in zijn welkomstwoord op de trouwe aanvoerders die hun vangsten voor honderd procent in Zeebrugge laten veilen. *"Er zijn veel inspanningen geleverd om de vis op koeltransporten te laden vanuit Engeland, Denemarken, Frankrijk, Nederland en Ierland. Deze reders hechten dan ook veel belang aan het*

voortbestaan van hun thuishaven, het EFC en de nevenbedrijven op de vismijnsite. Wij vragen uitdrukkelijk dat de overheid niet dezelfde fout meer maakt zoals dat gebeurde met de overheveling van het visserijonderwijs van Heist naar Oostende. Anders zou het wel een kunnen dat de vis in buitenlandse veilingen wordt aangeland", waarschuwt reder Vlietinck. Hij merkte op dat de VRV 70 procent van de Belgische vloot vertegenwoordigt met bemanningen die grotendeels afkomstig zijn uit Heist en Zeebrugge.

"Zeebrugge is een internationaal viscentrum waar de beste prijzen worden gemaakt en waar belangrijke toeleveringsbedrijven gevestigd zijn. De honderd bedrijven op het EFC vormen de ruggengraat voor de veiling en voor de lokale vloot. De VRV vraagt dan ook dat er een zelfde subsidieregeling is voor infrastructuurwerken en investeringen in alle vissershavens. Twee veilingen in Vlaanderen die behoren tot een internationaal netwerk van veilingen zijn best mogelijk. Indien de Vlaamse overheid opteert voor één veiling is er de dringende vraag van de Oostkust-reders dat dit Zeebrugge zou zijn." (dh)

Nieuwe directeur bij de Rederscentrale

Urbain Wintein vervangt voorzitter Jaak Gabriëls

DE REDERSCENTRALE (RC) MAAKTE begin januari in een rondschrijven aan de sector bekend dat "de Heer Luc Corbisier in onderling overleg met de Raad van Bestuur de RC verlaten heeft en vervangen werd door de H. Emiel Brouckaert. Omdat er nood was aan een bijkomende medewerker wordt het directieteam versterkt door de H. Ben Desmyter." De droge mededeling was niet ondertekend door de voorzitter, i.c. Jaak Gabriëls, zoals men zou verwachten, maar door de twee ondervoorzitters Urbain Wintein en Marina Lepeire-Nollet. Daar is een uitleg voor: ook Jaak Gabriëls verlaat de RC en is eind maart voorzitter af. Reder Urbain Wintein, die intussen al voorzitter is van het Zeevissersfonds, wordt zijn opvolger. Daarmee is het volledige kader van de RC hernieuwd.

Ondanks de wrevel over de gang van zaken bij de RC komt het vertrek van Luc Corbisier, net voor de jaarwisseling, toch als een verrassing. Ook de arbeidsovereenkomst met zijn zoon werd beëindigd. Luc Corbisier zal hoogstwaarschijnlijk de vacature bij de Stichting voor Duurzaam Visserij (SDVO) invullen als vertegenwoordiger bij de Europese Regionale Adviescomités (Racs). In die functie moet hij dan wel rapporteren aan ... de RC.

Het directiecomité had intussen de procedure afgewerkt om een opvolger voor te dragen. De keuze is gevallen op de 43-jarige Emiel Brouckaert uit Ramskapelle die na de aanvaarding door de raad van bestuur onmiddellijk in dienst trad.

De nieuwe directeur Emiel Brouckaert is een geboren Heistenaar (01.01.64) die bij de Broeders Xaverianen in Heist school liep en waar onder zijn klasgenootjes heel wat visserskinderen zaten. Ook zijn interesse ging naar de zee. Na zijn middelbare studie ging hij naar de



Directeur Emiel Brouckaert (rechts) en consulent Ben Desmyter.

Hogere Zeevaarschool in Antwerpen. Vanaf 1986 voer hij zes jaar als dekokofficier op containerschepen en chemicaliëntankers en bouwde voldoende vaartijd op voor het behalen van een brevet van eerste luitenant ter lange omvaart. Daarna stapte hij in een management-job bij een containerrederij en kwam uiteindelijk bij Canadian Pacific Ships (CP Ships) in Londen en vervolgens in Frankrijk terecht waar hij in 2001 directeur werd van CP Ships France. In 2005 werd de CP Ships overgenomen door Hapag-Lloyd en werd Emiel Brouckaert directeur business controls, belast met het harmoniseren van de werkprocessen in verschillende Europese vestigingen.

Boerenbond

Ter ondersteuning van de nieuwe directeur werd een andere vacature ingevuld met de aanwerving, in samenwerking

met de Boerenbond, van consulent Ben Desmyter uit Proven. De 23-jarige landbouwerszoon studeerde vorig jaar af als licentiaat politieke en sociale wetenschappen aan de Universiteit Gent. Bij de gemeenteraadsverkiezingen in oktober werd hij op de CD&V-lijst in Poperinge verkozen tot gemeenteraadslid. Van de consulent wordt een ondersteuning van de beleidsvoering verwacht. Hij moet optreden als belangenverdediger bij de diverse overheden. De consulent is ook verantwoordelijk voor de contacten met de Boerenbond om de economische en juridische dienstverlening aan de leden te garanderen. Hij moet ook werk maken van het reactiveren van het ledenblad.

Ex-landbouwminister Jaak Gabriëls nam begin 2004 het voorzitterschap over, nadat Bart Schiltz zijn mandaat tien maanden eerder al ter beschikking stelde en vrede moest nemen met de rol

Alle industriële en sloopsherstellingen

— mechaniek en plaatwerk

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

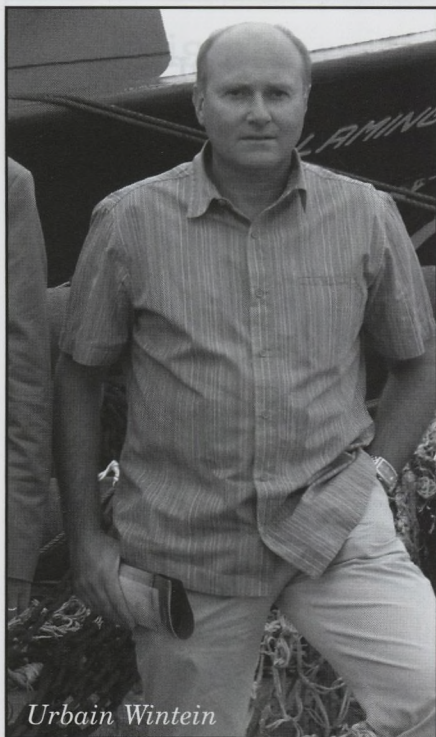
GSM Ludo (0477) 33 54 35



**BEMA
DOET
HET!**

Nieuw overlegorgaan voor kleine reders in de maak

Reder Jean-Pierre Damman van de warrelnetvisser O.554 Goedelieve voelt zich als kleine reder benadeeld bij de hervorming van de quotatoewijzing. De Rekkemnaar peilt nu bij zijn collega's of er interesse bestaat om een nieuwe vzw op te richten die de belangen van de kleine reders ter harte neemt. Jean-Pierre Damman stelt in zijn omzendbrief dat het niet in zijn bedoeling ligt om bestaande organisaties tegen te werken. De nieuwe vzw zal bij voorkeur samenwerken met de Rederscentrale. Als dit niet lukt zal de vzw als zelfstandige gesprekspartner van de overheid optreden. De eerste stap naar de oprichting van het nieuwe overlegorgaan is een informatieve vergadering met alle geïnteresseerde kleine reders.



Urbain Wintein

van tweede ondervoorzitter. De VLD-politicus is in de RC gekomen na herhaaldelijk aandringen van de Zeebrugse Visveiling. "Omdat we binnen de RC niemand vonden en om uit de impasse te geraken werd Jaak Gabriëls gevraagd", zei Schiltz tijdens de persvoorstelling op 20 januari 2004, toen de vreemde keuze voorgesteld werd. Schiltz catalogeerde de aanstelling van een buitenstaander als een tussenoplossing. Ook Gabriëls ontkende niet dat zijn mandaat tijdelijk was, zonder evenwel een termijn te noemen.

Binnen de sector was niet iedereen gelukkig met de keuze. Gabriëls zelf zei dat het zijn voornaamste streven was om op een constructieve wijze de RC een ander gezicht te geven en de versnippering ongedaan te maken. Dat hij daarin geslaagd is valt te betwijfelen. Hij wilde ook de relaties met de Vlaamse overheid optimaliseren en de sector op Europees niveau weer aanvaardbaar maken. "Het kan niet dat een Europees Commissaris onze minister van Landbouw en Visserij behandelt alsof we niet meetellen", was zijn mening.

Na dez tussenoplossing, die drie jaar duurde, komt er met Urbain Wintein opnieuw een reder aan de top van de RC. De 50-jarige Knokkenaar is zaakvoerder van de Rederij Seabird, eigenaar van de Z.121 Deborah. Urbain stapte op 15-jarige leeftijd in de visserij en werd in 1980 reder met de aankoop van de Z.584 Sea Bird. Bart Schiltz, die voor Gabriëls RC-voorzitter was, is intussen ook weg als ondervoorzitter van de patroonsorganisatie. Ook in de mede door hem opgerichte Vlaamse Visserijcoöperatie heeft hij zijn mandaat moeten neerleggen. (gw)

Workshop ILVO

Veiliger op zee

De voorbije tijd is zowel op de Belgisch als op een Nederlands vaartuig een visser overboord geslagen en verdronken. Het slachtoffer van de O.14 Zeemeeuw is nog steeds vermist, het lichaam van de matroos van de garnaalkotter OD.12 The Millers werd twee uur later geborgen. Hadden beide vissers sneller gevonden kunnen worden met overlevingskansen?

'Veiligheid aan boord van vissersvaartuigen' was op 28 december in Oostende het onderwerp van een workshop van het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek. Twee dagen later kwam Glen Toovey om. "Zonder uitrusting waarmee hij visueel of elektronisch opgespoord kon worden", zei de visserijaalmoezenaar tijdens de rouwplechtigheid.

Aanleiding voor de workshop was het Britse rapport over het kapseizen van de Z.122 Noordster in december 2005. Om gelijkaardige ongevallen te vermijden is het meer dan wenselijk dat de bemanningen mogelijke gevaarsituaties kan beter kan inschatten. Minister van de Noordzee Renaat Landuyt pleitte dan ook voor het gebruik van een checklist, waarbij de bemanningsleden telkens hun veiligheidsvest omdoen en het waarschuwingssysteem van het drijvend pak (dat deel uitmaakt van het pakket persoonlijke beschermingsmiddelen dat alle vissers kregen) controleren.

"In de visserijsector is er 2,4 keer meer kans op een ongeval en daarom moeten we vissers en reders met woord en daad overtuigen van het van het nut van checklist", luidde het, maar in de praktijk wordt vrij gemakkelijk over het gebruik van reddingsvesten, veiligheidschoen, handschoenen of helmen gestapt. Het is dan ook geen verplichting. "In de voorbije 20 jaar hadden zo 27 mensenlevens kunnen gered worden", stelde Ronald Carly, Rijkscommissaris van de Onderzoeksraad voor de

Zeevaart.

Ir. Scheepsbouwkunde Sarah Goossens van de Scheepsvaartcontrole gaf een spoedcursus over stabiliteit en de veiligheidsvoorzieningen op gieken en lieren. Rudy Vanagt van Previs instrueerde over veilige werkmethodes en de gevaarszones aan boord. De preventiedienst van het Zeevissersfonds demonstreerde diverse veiligheidsvoorzieningen. Kortom, de workshop was een goed signaal naar de sector. Maar de vaststelling dat er vooral niet-varenden in de zaal zaten maakt dat de informatie de doelgroep niet bereikt. Er zullen in de toekomst meer gerichte workshops nodig zijn om reders, wettelijk gezien de veiligheidsadviseurs van hun bedrijf, en vissers voor meer veiligheid te motiveren. Alleen al het feit dat 1 op 4 arbeidsongevallen in de havens gebeuren is onaanvaardbaar.

In het kader van het Europees Programma 2000-2006 "Visserij buiten doelstelling 1" kende de Vlaamse regering onlangs 223.696 euro subsidie toe aan het Zeevissersfonds voor het project "Preventie arbeidsongevallen aan boord van visserij schepen - Fase II". Het project zal begeleid worden door een stuurgroep. In datzelfde kader kreeg de Rederscentrale cv een subsidie toegezegd van 305.897 euro voor het project "Vis Kwaliteitsbeoordeling". Doel is het bekomen van een geobjectiveerd, gestandaardiseerd en geharmoniseerd indelingssysteem in kwaliteitsklassen voor verse consumptievis.

**Kerstverkoop
Zeebrugse Visveiling**

De Zeebrugse Visveiling en de Lions Club Zeebrugge Mareitime organiseerden in de eindejaarsweek de traditionele Kerstverkoop in de Zeebrugse vismijn ten voordele van de sociale werken van de serviceclub. De verkoop van de vis, geschonken door verschillende rederijen uit Zeebrugge en Heist, gebeurde per mondeling opbod en bracht 3.190 euro op. De gulle kopers die een flinke duit neertelden waren Carrefour, La Bretagne en Gourmet Seafood. (dh)

**Z.596 De Zwerver weer
in de vaart**

Woensdag 3 januari maakte de Z.596 De Zwerver een technische proefvaart onder toezicht van de Scheepvaartinspectie. Het vaartuig van de rederij BVBA Deo Volente (Casier) uit Oostende lag 17 maanden aan de kant voor herstellingswerken na een aanvaring met een containerschip in 2004 in de buurt van de Thorton Bank. op zee. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om ook het stuurhuis te vervangen en andere ingrijpende aanpassingswerken uit te voeren.

Duurdere garnaal

De garnalaanvoer in eigen havens is vorig jaar gedaald tot 407 ton (-7 %). De gemid-

delde prijs op jaarbasis steeg tot 4 euro, een toename met 34 procent. De prijsstijging was vooral in de tweede helft van het jaar merkbaar. Een betere garnaalprijs was trouwens het opzet van de lancering van het Purus-kwaliteitslabel. Een ander effect was dat Belgische vaartuigen minder garnaal in buitenlandse havens (Nederlandse natuurlijk) verkochten. De gemiddelde prijs bedroeg er 3,2 euro of 20 procent lager dan de Belgische garnaalprijs.

Minder opgehouden vis

Vorig jaar werden 240 ton visserijproducten (1,3 % van de aanvoer) aan de markt voor menselijke consumptie onttrokken. Dat is heel wat minder dan het jaar voordien. De opgehouden vis bestond vooral uit kraakbeenvissen als roggen (50 ton) en hondshaai (54 ton).

38 quotaruilen

In het kader van het quotabeheer werden vorig jaar 38 quotaruilen met andere lidstaten afgesloten. Hierdoor kon het initiële tongquotum met 23% verhoogd worden. De visserij op schol en kabeljauw werd er respectievelijk 26 en 73 procent beter van. Door het gevoerde quotabeleid werd een vroegtijdige sluiting van enkele belangrijke viszones vermeden.

Mosselkooien op drift

Tijdens de felle storm van vorige maand geraakten vijf drijvende mosselkooien voor de kust van Nieuwpoort op drift. Ook de kooi aan de Oostdyckbank werd losgerukt en de kooi op de Westhinderbank werd uitgezet is spoorloos. Volgens de Kustwacht zijn er nog geen kooien opgemerkt die het scheepvaartverkeer kunnen hinderen.

**Vlaamse mosselen
geregistreerd**

Het European Meat Industry Office heeft toestemming verleend om de merknamen 'Vlaamse mosselen-moules flamandes' en ook 'Belgische mosselen-moules Belges' als trademark te registreren. De merknamen en de logo's moeten de mosselen uit ons land meer naam bekendheid geven.

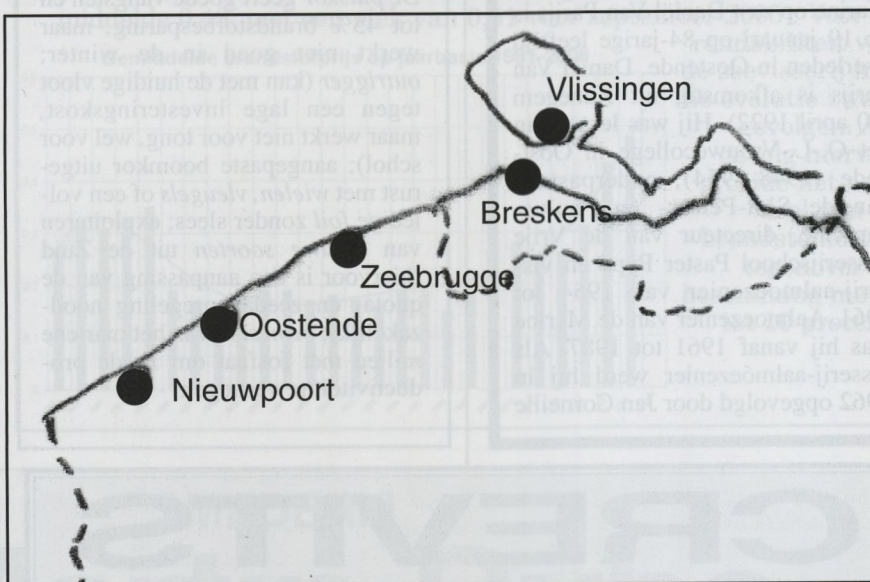
**Scheepvaartmuseum
Amsterdam twee jaar
gesloten**

Wie plannen heeft om in de komende maanden het Scheepvaartmuseum in Amsterdam te bezoeken zal voor een gesloten deur staan. Het prestigieuze museum is tweeënhalf jaar dicht voor renovatiewerken. De museumcollectie is ondergebracht in een gebouw dat 350 jaar oud is. Het museum trekt jaarlijks 200.000 bezoekers.

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

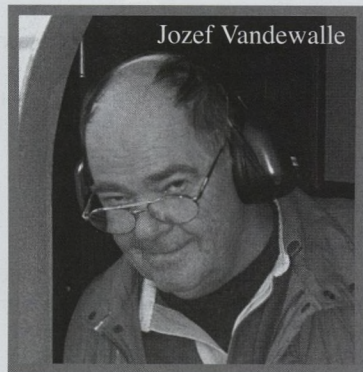
F. Lokerse privé tel (+31) 117 380 685 of (+31) 651 314 190

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

Jozef en Charles Vandewalle overleden



Jozef Vandewalle

De 60-jarige Blankenbergse reder van de B.65 Artevelde, Jozef Vandewalle, is op 5 januari overleden. Hij werd geboren te Heist op 27 april 1946 en was gehuwd met Monique Huyghe. Het echtpaar had vier zonen, waarvan er nog twee in de visserij werkzaam zijn.

Tien dagen na zijn zeven jaar jongere broer Jozef, overleed ook visser Charles Vandewalle uit Zwankendamme, echtgenoot van Monique Verbeke waarmee hij twee zonen en een dochter kreeg. Charles Vandewalle werd geboren te Brugge op 29 januari 1939 en is op 15 januari 2007 overleden.

Daniël Van Parijs

Gewezen hoofdaalmoezenier bij de Marine op rust Daniël Van Parijs is op 19 januari op 84-jarige leeftijd overleden in Oostende. Daniël Van Parijs is afkomstig uit Kanegem (30 april 1922). Hij was leraar aan het O.-L.-Vrouwecollege in Oostende (1948-1954), onderpastoor van de Sint-Petrus- en Paulusparochie, directeur van de Vrije Visserijschool Paster Pype en visserij-aalmoezenier van 1954 tot 1961. Aalmoezenier van de Marine was hij vanaf 1961 tot 1987. Als visserij-aalmoezenier werd hij in 1962 opgevolgd door Jan Corneille

Ben Daalder kondigt het einde van de boomkorvisserij aan

Op 27 december 2006 organiseerde de sectie Technisch Visserijonderzoek van ILVO-Visserij een workshop voor de Vlaamse sector. Naast het hoofd van de sectie Technisch Visserijonderzoek, Hans Polet, werden nog vier sprekers uitgenodigd: Nancy Fockedeij (Vlaams Instituut voor de Zee); Ben Daalder (Federatie van Visserijverenigingen, Nederland); Charles Beuckels (Rederij Surcouf, N 86) en Albert Steyaert (Rederij De Zeebries, O 89).

Opvallend was dat de Nederlandse Ben Daalder er niet meer of minder dan het einde van het tijdperk van de boomkorvisserij aankondigde. *'De ontwikkeling van de boomkor is lange tijd een succesverhaal geweest voor de reders. Het keerpunt is evenwel bereikt, er is geen toekomst meer voor de boomkorvisserij. De hoge brandstofprijzen zullen aanhouden en zodra de prijs boven de 30 cent stijgt komt de boomkorvisserij in de rode cijfers.'* Gevolg is dat die schepen waardeloos worden waardoor er een enorme kapitaalsvernietiging gebeurt in de vloot.

De Nederlandse reders proberen alternatieven aan te reiken. Daalder somde ter zake enkele projecten op: De *pulskor* geeft goede vangsten en tot 45% brandstofbesparing, maar werkt niet goed in de winter; *outrigger* (kan met de huidige vloot tegen een lage investeringskost, maar werkt niet voor tong, wel voor schol); aangepaste boomkor uitgerust met *wielen*, *vleugels* of een volledige *foil* zonder slees; exploiteren van *nieuwe soorten* uit de Zuid (hiervoor is een aanpassing van de quota- en zeedagenregeling noodzakelijk); *bemesten* van het mariene milieu met fosfaat om zo de productiviteit te verhogen.

Handelsvoorstel

Platinum Ocean, een firma uit Thailand wenst in contact te komen met fabrikanten van diepvriesproducten, meer bepaald diepgevroren vis en zeevruchten. De importeur van schaaldieren, oesters, makreel, mosselen en andere levert haar producten aan warenhuizen en restaurants. Wie contact wil opnemen kan dat via platinum_ocean@hotmail.com.

Adreswijzigingen

Het Zeevisserijfonds, de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling en Previs delen mee dat ze naar aanleiding van renovatiewerken aan de pakhuizen van Oostende tijdelijk verhuizen naar de Slijkensesteenweg 2 te 8400 Oostende. Het telefoon-, faxnummer en e-mailadres blijven ongewijzigd.

Ook Luna Fish NV van Franky Christiaens is verhuisd. Coördinaten zijn thans Ierse Zeestraat 'D' te 8380 Zeebrugge (Tel 050 28 13 35). Facturatie gaat naar Havenstraat 10 te 8620 Nieuwpoort.

TE KOOP

Nieuw!

2 zoetwaterpompen

DAF

1 zoetwaterpomp

VALMET

1 verdeelkast

2 kranen

Meer info op

0475 35 34 72

CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmatten - 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



Het eerstvolgende HVB in uw brievenbus op 2 maart

Uitkomsten van de Belgische zeevisserij 2005

Structureel rendabiliteitsprobleem blijft

Het jaarlijkse statistisch onderzoek 'Uitkomsten van de Belgische zeevisserij' (*) is een analyse van de rentabiliteit van de zeevisserijbedrijven. De resultaten voor het jaar 2005 zijn vorige maand gepubliceerd. Dit onderzoek gebeurt reeds sinds 1981 op basis van boekhoudkundige gegevens die door de rederijen, op vrijwillige basis, ter beschikking worden gesteld. Het overzicht voor 2005 is gebaseerd op 67 bruikbare uittreksel (56 %) van de 119 vaartuigen die in dat jaar actief de professionele zeevisserij beoefenden.

VOOR HET ONDERZOEK wordt de vloot opgedeeld in een klein vlootsegment (KVS) waarin de vaartuigen tot 221 kW (300 pk) vallen en een groot vlootsegment (GVS) waarin de vaartuigen van meer dan 221 kW zijn ondergebracht. Dit is een indeling die ook bij het quota-beheer wordt gehanteerd.

Het KVS (28 uittreksels) bestaat uit kustvissers (11), eurokotters (15) en andere vaartuigen tot 221 kW (2).

Het GVS (39 uittreksels) is opgedeeld in vaartuigen van meer dan 221 kW tot 662 kW (5) en boomkorvaartuigen van meer dan 662 kW (34). De samenstellers van de analyse kregen minder uittreksels binnen dan het jaar voordien (nu 67, vorige keer 71), terwijl de vloot slechts met één vaartuig verminderde. Voor een paar categorieën kwamen slechts enkele uittreksels binnen, eigenlijk onvoldoende om statistisch te verwerken. De werkwijze (vrijwillige medewerking tegen een kleine vergoeding) krijgt ieder jaar kritiek van de Europese wetenschappelijke instanties, zodat een aanpassing van de regelgeving overwogen wordt.

Het structureel rendabiliteitsprobleem is niet nieuw en wordt ook door de analyse van 2005 bevestigd. De permanente druk van de olieprijs op de winstmarge en de winstgevendheid werd zelfs sterker.

Voor de tweede keer werd in het kader van het nationaal programma voor gegevensverzameling in de visserij (Data Collection Regulation), die de lidstaten verplicht in te staan voor de verzameling van een uitgebreid gamma gegevens, meer informatie opgevraagd met betrekking tot het eigen en vreemd vermogen en de investeringen tijdens het boekjaar.

Besluiten

* De hoeveelheid onder Belgische vlag aangevoerde visserijproducten: 21.545 ton of een vermindering van 8,7 % t.o.v.

2004. De totale aanvoerwaarde bedroeg 86,3 miljoen euro (+0,5 %). De rederijen halen 49 procent van hun inkomsten uit tong, 2 procent meer dan het jaar voordien. De gemiddelde prijs (jaarbasis) van bijna alle economisch belangrijke visserijproducten ging hoger behalve voor kabeljauw en St.-Jacobsschelpen.

* De besomming daalt voor het klein vlootsegment, houdt stand bij de grotere vaartuigen.

* Onder invloed van de hogere brandstofprijzen zijn de totale kosten t.o.v. de besomming doorgaans toegenomen. Het aandeel van de brandstofkosten stijgt voor alle types vaartuigen

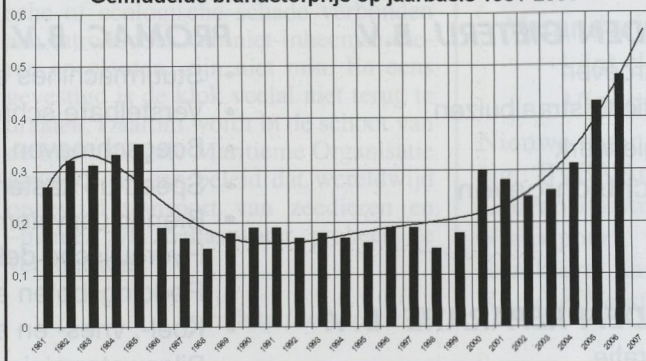
* Op basis van de beschikbare gegevens is er geen duidelijke lijn te trekken over de evolutie van de personeelskosten. Voor alle categorieën liggen ze evenwel lager dan vijf jaar geleden

* Ten opzichte van 2004 is er nog een zeer uitgesproken achteruitgang van de 'winstevendheid' vast te stellen bij de grote boomkorvaartuigen. De andere groepen vertonen een verbetering van deze parameter. Enkel de groep boomkorvaartuigen onder de 221 kW zit boven de drempel van 5 procent. In 2003 kwam geen enkele categorie vaartuigen boven deze drempel.

* Het eigen vermogen is over het algemeen verhoogd. Binnen het groot vlootsegment blijft het evenwel stabiel.

Na de significante stijging van de olieprijs in 2004 (jaargemiddelde van 0,26 naar 0,31 of +19 %) is de trend nog versterkt in 2005 (jaargemiddelde 0,43, met een piek van 0,51 voor september 2005).

Gemiddelde brandstofprijzen op jaarbasis 1981-2006



rendabiliteit van de zeevisserij had die evolutie zware gevolgen. Als gevolg hiervan groeide het aandeel van de brandstofkosten tegenover de besomming met 5 tot 10 procent.

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

Belgische kustwateren tellen 90 vreemde dier- en plantensoorten

UIT EEN ANALYSE van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) blijkt dat zich in Belgische kustwateren niet minder dan 90 niet-inheemse dieren of planten hebben genesteld. Hoewel dit maar een beperkt aantal is van de fauna en flora aan onze kust, is hun invloed niet gering. Ook het tempo waarmee exotische soorten aangroeien lijkt te zijn toegenomen. Japanse oesters en Amerikaanse zwaard-schedes zijn voorbeelden van schelpen die ten koste van andere organismen in enkele decennia zijn uitgegroeid tot de meest dominante weekdieren van onze kust. Zo dreigt de uit Amerika afkomstige brakwatermossels de filtersystemen voor koelwatertoevoer in grote bedrijven langs de Schelde te blokkeren.

Het probleem is niet nieuw. De snelheid waarmee dat gebeurt is dat wel. Zo blijkt dat het tempo waaraan nieuwe soorten zich vestigen, sinds 1990 verdrievoudigd is ten opzichte van de peri-

ode 1970-1990. Vóór 1970 kregen 23 uitheemse zee- en brakwatersoorten (of zo'n 25% van het totaal aantal nieuwe soorten vandaag) hier voet aan wal. Na 1970 ging het alleen maar sneller. Van de 90 momenteel geregistreerde uitheemse soorten spannen schaaldieren (21 soorten) de kroon, gevolgd door macro- en microalgen (18), schelpen en slakken (15) en ringwormen (8). Bijna de helft van alle soorten is afkomstig uit de Stille Oceaan, een vierde uit Noord-Amerika.

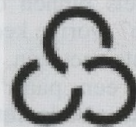
Nieuwe zeedieren en planten komen hier veelal terecht als verstekeling op de romp of in de ballastwatertanks van schepen of met levende transporten van te kweken exotische soorten. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) schat dat jaarlijks 3 tot 10 miljard ton ballastwater wereldwijd wordt vervoerd. Eens ter plaatse verliest dit ballastwater zijn functie en wordt het geloosd, met inbegrip van de eventueel meegereisd organismen. De IMO schat dat dagelijks 3000 plant- en diersoorten zo de wereld rondreizen. Hebben ze het naar hun zin in de nieuwe omgeving en slagen ze erin zich voort te planten, dan is er meestal geen weg terug. Als ze dan ook nog schadelijk blijken te zijn voor

hun nieuwe leefomgeving of voor de lokale economie, kan bestrijding van de exoten handenvol geld kosten. Dat ondervonden Canada en de Verenigde Staten na de introductie van de drie-hoeksmossel (*Dreissena polymorpha*) in de Grote Meren. Deze Europese zoetwatermossel begroeiende en blokkeerde in geen tijd sluizen, inlaatpijpen en schepen. Analoge problemen deden zich in de jaren zeventig voor met de introductie van de Amerikaanse kamkwal (*Mnemiopsis leidyi*) in de Zwarte Zee, de Zee van Azov en Kaspische Zee. Dit vraatzuchtig kwalletje deed er de volledige visserij op ansjovis ineenstorten.

Noordzee

Ook in de zuidelijke bocht van de Noordzee laat de vestiging van nieuwe soorten sporen na. Met name in havens en op kunstmatige substraten kunnen niet-inheemse soorten tot 20 procent uitmaken van de totale biodiversiteit. Een sprekend voorbeeld is de Japanse oester (*Crassostrea gigas*), bij consumenten beter bekend als de 'creuse' of holle oester. Deze lekkernij werd begin de jaren zestig geïmporteerd in Noord-West-Europa, om de tanende kweek van de lokale 'platte' oester te compenseren.

VAN VOORDEN-PROMAC



VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

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

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

- Scheepreparatie
- Zink anoden
- Slijtsloffen
- Droogsystemen voor werkkleding

PROMAC B.V.

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

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN

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

PROMAC

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



Ensis-messen aangespoeld op Oostends strand (foto gw)

Mede door het warmer wordende klimaat heeft deze nieuwkomer zich wijd verbreid in ondiepe Europese kustgebieden en groeit nu massaal in havens en op strandhoofden. In de Oosterschelde en de Waddenzee overwoekert de Japanse oester de bodem ten nadele van de ruimte voor voedsel, mossels en andere schelpdieren.

De Chinese wolhandkrabben (*Eriocheir sinensis*) vestigden zich bij ons reeds in de jaren dertig, vermoedelijk als larven meegekomen met ballastwater. Het is een zoetwaterkrab die naar zee trekt om er eitjes te leggen, en het vooral goed doet in riviermondingen. Daar waar de soort talrijk aanwezig is, kan ze door haar graafwerken schade toebrengen aan dijkconstructies.

Van recenter datum is de komst van de Amerikaanse zwaardschede (zie foto bovenaan, *Ensis directus*). Deze 'messen' werden in 1979 voor het eerst in Duitsland aangetroffen om zich van daaruit o.a. zuidwaarts te verspreiden over grote delen van Noord-West-Europa. Tegenwoordig zijn deze lang-

werpige schelpen alomtegenwoordig aan onze kust en lijken ze verwante soorten weg te drukken.

Economische schade is er dan weer ten gevolge van de introductie van de uit Amerika afkomstige brakwatermossels (*Mytilopsis leucophaeata* en *Rangia cuneata*). Men vermoedt dat de eerstgenoemde soort Europa bereikte als aangroei op scheepsboegen. Vandaag de dag is ze een plaag in koelwatersystemen langs de Schelde, waar ze warmte-wisselaars en leidingen volledig kan overwoekeren en verstopen.

De potentiële risico's en de economische of ecologische schade verbonden aan introducties van niet-inheemse dieren en planten, zijn niet min. En eens gevestigd is de klok veelal niet terug te draaien. Daarom wordt in de schoot van de Internationale Maritieme Organisatie gewerkt aan een beleid dat wereldwijd ongewild transport van zeedieren en -planten via ballastwater probeert te verhinderen.

Info: <http://www.vliz.be>

Brieven

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

SOS kustvisserij

Visquota, hoge brandstofprijzen, uitkoopregelingen... Het zit de visser niet mee. En meest getroffen is de kustvisserij. De groep van minder dan 300 pk zou in zijn geheel buiten alle beperkingen gehouden moeten worden.

Laat de visquota alleen gelden voor schepen van meer dan 300 pk. Gebruik voor deze groep geen uitkoopregelingen (slooppremies). De gelden die deze regelingen kosten zou men beter gebruiken om te investeren in de ontwikkeling van energiezuinige kustvaartuigen.

Het oneigenlijke gebruik om motorvermogens van kleine schepen over te schrijven naar een groter schip (papiervermogen) zou bij wet verboden moeten worden.

De kustvisserij is een garantie dat vis als verse waar in de winkel terecht komt en helpt zodoende een dam op te werpen tegen de opmars der vissticks.

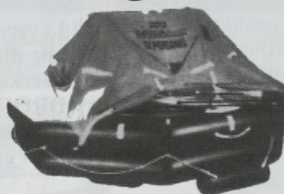
Henk de Bruin, Rotterdam

Verandering in de officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Nieuwe eigenaar: Z.279 Ramblers, eig.: BVBA Antwannie, Sint-Laurentiusstraat 1, 8620 Nieuwpoort. (voorheen: BVBA Ramblers, Laurierstraat 34, 8301 Knokke-Heist)

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

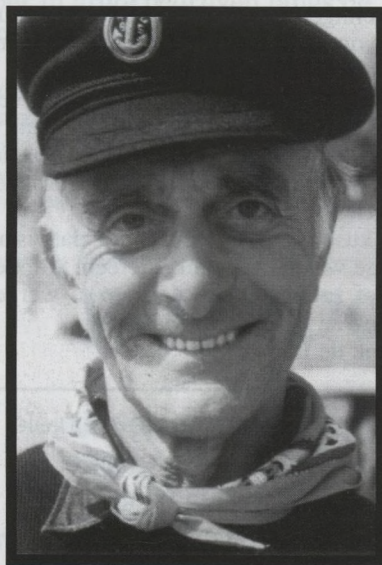
reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlottten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Theofiel Everaert

Op 12 december is geweest visser en jachthavenmeester op rust Theofiel Everaert (85) in Wenduine plots overleden. De Everaerts waren afkomstig uit de Philippine, Boekhoute, Kieldrecht. Theofiel werd geboren op 13 september 1921 in Philippine. Tijdens de tweede wereldoorlog was hij matroos bij de Royal Navy. Na de bevrijding kwam hij in de visserij terecht. De weduenaar van Elsie Thompson schakelde om gezondheidsredenen over op een job aan de wal en werd havenmeester in Zeebrugge. HVB interviewde Everaert in haar editie IX/2005. (dh)



Ronny Rouzée



Wijlen Glen Toovy en Ronny Rouzée (rechts), toen ze nog samen scheid gingen op de O 51 Stormvogel

Visser Ronny 'Santa' Rouzée (61) is op 5 januari 2007 overleden.

De Oostendse visser was tot voor enkele maanden nog aan het werk op de O.51 Stormvogel. Ronny Rouzée werd geboren op 1 januari 1946 als zoon van Harry Rouzée (+) en Lucienne Vanzielegem en woonde op de Oostendse Vuurtorenwijk.

Alfred Van Waes



Van Alfred Van Waes (71), oom van Willy Van Waes en in het interview met die laatste in het vorige HVB-nummer vernoemd, hebben we het plotse overlijden in Zeebrugge laattijdig vernomen.

Alfred Van Waes, echtgenoot van Adoline Labat, werd geboren in Brugge op 3 juni 1935 en overleed op 29 november vorig jaar. (dh)

GARDEC

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

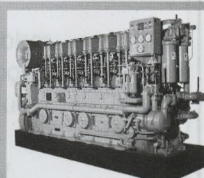
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

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

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



Bureel - Werkplaatsen:
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge
GSM 0477 / 41 20 93
24 u / 24 u.



De Belgische visserijvloot (26)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

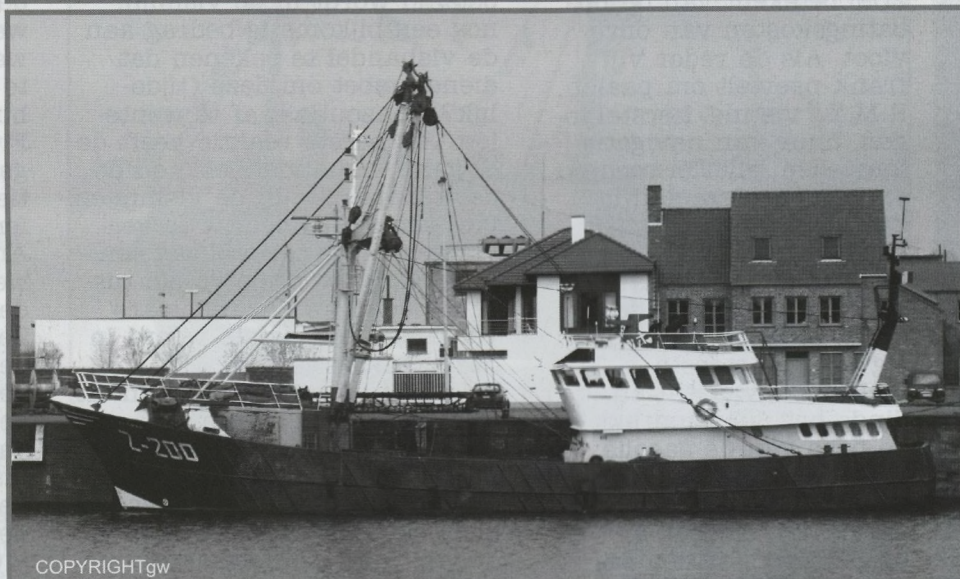
Z.198 Kees Forf

Lengte: 36,89 m.
Breedte: 7,58 m.
Tonnage: 292 bt
Bouwjaar: 1998
Werf: Pools casco van 33 in opdracht van Maaskant, Stellendam 4 m verlengd bij Metz, Urk afgebouwd bij Van der Werff & Visser in Irnsum (Ned)
Motor: ABC (2006)
Vermogen: 957 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
NV Rederij Noordpas, 8380 Zeebrugge (1998)
BVBA Urk 198, 8400 Oostende (2006)



Z.200 Wagram

Lengte: 33,08 m.
Breedte: 7,57 m.
Tonnage: 249 bt
Bouwjaar: 1990
Werf: West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp en Zeebrugse Scheepswerven NV (afwerking)
Motor: ABC (2000)
Vermogen: 750 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
BVBA Carpe Diem, 8301 Knokke-Heist (1990)
BVBA Rederij Brandon Star, 8300 Knokke-Heist (1998)
BVBA Rederij Brandon Star, 8300 Knokke-Heist (2002)
Geschraapt op 5 oktober 2006 en gesloopt



Z.201 Job

Senior

(ex-Z.201 Linqunda
ex-Z.206 Volharding)

Lengte: 23,94 m.
Breedte: 6,48 m.
Tonnage: 139 bt
Bouwjaar: 1996
Werf: Maaskant, Stellendam (casco), Van der Werff & Visser, Irnsum (Ned)
Motor: Caterpillar (2001)
Vermogen: 221 kW
Uitrusting: boomkor- en bordenvisserij
Eigenaar
Z.201 Linqunda:
NV Noordpas, 8301 Knokke-Heist (1996)
Gezonken en geborgen in 1997
BVBA Verleene, 8301 Knokke-Heist (1998)
Z.206 Volharding:
NV Artimon, 8370 Blankenberge (1999)
Z.201 Job Senior:
NV Artimon, 8301 Knokke-Heist (2002)



Over dure mazout, subsidies en samenwerking

De prijs van de gasolie is maar al te dikwijls een oorzaak dat vele reders met de handen in het haar zitten. Een motor die dag en nacht moet blijven draaien van het ogenblik af dat het schip de kaai verlaat tot het weer aan de vismijn ligt, is een gulzig schrokker die niet minder gaat eten omdat zijn voedsel duurder wordt.

Onze zeevisserijvloot verbruikt jaarlijks ongeveer 60.000.000 liter gasolie, een reuzencijfer dat nog hoger wordt als men weet dat de prijs die voor de gasolie gegeven wordt 20% betekent van de uitbatingskosten van onze vloot. Als de reder vijf frank neertelt om paaien, R.M.Z., vistuig, herstellingen, huur van navigatietoestellen, allerlei rechten, enz., te betalen, dan is daar één frank bij voor gasolie.

Dit was verleden jaar het geval, en toen was de toestand al niet te rooskleurig voor de meeste middenslagvaartuigen. Sinds het Suez-konflikt is de prijs van de gasolie gestegen van 1,80 fr tot 2,30 fr de liter voor de zeevisserij en mag er binnenkort nog een stijging van 0,15 fr de liter verwacht worden.

Op dit ogenblik is de post mazout bijgevolg gestegen met 28 % en zal voor de reder die vijf frank neertelt voor zijn uitbatingskosten, reeds 1,25 of ? hiervan besteed hebben aan gasolie. Of liever, wanneer hij in 1956 vijf frank uitbatingskosten had, zal hij in 1957 - door de prijsstijging van de mazout - 5,25 fr moeten neertellen, zo de andere kosten niet stijgen en wanneer de gasolie aan 2,30 fr blijft.

Voor de ganse Belgische visserijvloot betekent dit

voorlopig 30.000.000 fr meer uitbatingskosten, of 5 % van de totale waarde van de aangevoerde vis (600.000.000 fr), zodat voor iedere 100 fr vis die hij verkoopt in de vismijn de reder - naast zijn gewone kosten - nog 5 fr ekstra moet betalen aan de mazouthandelaar.

Er kunnen nu wel allerlei remedies gezocht worden om aan deze meer-uitgave het hoofd te bieden. 1956 was - niettegenstaande de visprijzen - voor vele reders een slecht jaar en in de huidige omstandigheden ziet het er niet naar uit dat 1957 beter zal worden. De Engelse reders hebben besloten, boven de prijs die betaald wordt in de vismijn, nog een bijkomstig bedrag aan de vishandel te rekenen dat dienen moet om deze (tijdelijk?) mazoutlast af te wentelen. Als eerste reactie heeft de Engelse vishandel besloten de aankooprijzen in de vismijnen met een zelfde bedrag te verminderen. Er zal nog wel een <<hartig>> woordje vallen tussen reders en vishandelaars vooraleer het laatste woord in deze zaak is gezegd.

Er wordt ook gesproken, en dit in eigen middens, van een regeringssubsidie te vragen. Het is misschien een middel om sommige reders te sussen: er is een subsidie gevraagd, dus er wordt iets gedaan, maar of er gevolg zal aan gegeven worden, is een ander paar mouwen. De regering zit immers met een zeer slappe portefeuille: de beschikbare kredieten voor de wereldtentoonstelling 1958 werden veiligheidshalve reeds ingekrompen, er worden allerlei middelen gezocht om aan geld te geraken en tenslotte moest dergelijke subsidie aan de zeevisserij toegekend worden zouden er heel wat andere nijverheden opstaan en hetzelfde eisen, en dat zijn dan nijverheden die - volgens de regering - veel levensbelangrijker zijn voor onze economie dan de zeevisserij.

Er bestaan echter andere mogelijkheden, waarbij dan wel van regeringstussenkomst zou kunnen sprake zijn, maar waarvoor de reders eerst de handen zouden moeten in elkaar leggen en die zeker uitslag zou brengen.

Wanneer we de <<opgelegde>> mazoutprijzen vergelijken, komen we tot eigenaardige vaststellingen. De zeevisserij betaalt te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort: 2,20 fr de liter. Terwijl de internationale prijs te Antwerpen 2,05 fr de liter bedraagt. Om dit prijsverschil te rechtvaardigen voeren de mazoutmaatschappijen aan dat het vervoer van Antwerpen naar de kust ongeveer 0,10 fr de liter kost. Dit cijfer zouden we wel kunnen aanvaarden wanneer hetzelfde vervoer om te Zeebrugge de Belgische en buitenlandse koopvaardij en de Franse vissersvaartuigen in gasolie te bevoorraden praktisch niets kost. Want die betalen dezelfde prijs als te Antwerpen en overal ter wereld, terwijl een paar honderd meter verder de Zeebrugse visserijvloot 2,30 fr de liter moet betalen voor dezelfde gasolie.

Te Vlissingen waar de koopvaardij, Nederlandse en Franse vissersvaartuigen komen tanken is de prijs dezelfde als te Zeebrugge en te Antwerpen: 2,05 fr. Er zijn wel een paar Belgische visserijreders die in de tijd een kontrakt hebben afgesloten en nog van deze voordelen kunnen genieten. Maar - en dit onder druk van de Belgische mazoutrust - heeft deze firma laten weten dat ze niet meer Belgische vissersschepen kon bevoorraden omdat er geen voldoende mazout ter beschikking was. Te Zeebrugge vertelt men dat de Belgische vissersvaartuigen deel uitmaken van de binnenlandse markt, terwijl de maatschappij enkel nog mag zorgen voor de bevoorrading van de buitenlandse markt - ook de Belgische koopvaardij. Dit voor de 0,10 fr transportkosten. Voor de overige 0,15 fr

per liter voeren de mazout-maatschappijen aan dat de Belgische visserijreders geen kontrakt willen afsluiten en uitsluitend op krediet betalen. We zouden wel eens willen zien welke reder geen kontrakt zou afsluiten als ze hierdoor de mazout iets goedkoper zouden krijgen en we hebben nooit vernomen dat er reders zijn die minder moeten betalen omdat ze hun facturen komptant regelen.

De cooperatieve maatschappij die goedkoper wil werken, kontrakten afsluit voor welbepaalde hoeveelheden en de leveringen onmiddellijk betaalt krijgt de mazout enkel aan de prijs die hen toelaat aan dezelfde prijs als de andere verdelers te werken.

Vervoer, kontrakt, betaling en al zovele argumenten zijn allemaal LARIE. Wat geen larie is, is het feit dat de mazoutmaatschappijen jaarlijks 60.000.000 kwartjes verdienen aan de zeevisserij of het kokette sommetje van 15.000.000 fr. Hiervoor kan men heel wat leugens verkopen.

De reders zouden moeten meer eendrachtig zijn, ze begrijpen niet welke macht ze op die wijze zouden bezitten, een macht die zelfs minstens 15.000.000 fr per jaar zouden opbrengen, zoals onder meer in Denemarken en Zweden, waar de visserij zelf haar gasolie invoert, zoals de boerenbonden in ons land en andere landen, die jaarlijks miljoenen kunnen opzij leggen omdat ze zelf hun gasolie invoeren.

Het is zelfs niet uitgesloten dat er wel meer dan 0,25 fr per liter zou kunnen verdiend worden. Maar in dergelijke voorwaarden moet men kunnen rekenen op allen: mazout opslaan kost geld en zo ze niet tijdig genoeg afgenomen wordt, verhogen de algemene kosten en bijgevolg de totale kostprijs. Men moet kunnen rekenen op allen. Dat weten de trustmaatschappijen heel goed en hun dreiging is: prijzenboycott: iets onder onze prijs verkopen – wat ze heel goed kunnen – en dan stellen we de vraag hoeveel reders zouden er in dit geval hun cooperatieve trouw

blijven?

Dat ware nochtans de beste oplossing van het mazoutprijzenvraagstuk. En hiervoor zou er wel een regeringssubsidie te bekomen zijn. Maar hiervoor moet kunnen gerekend worden op de standvastigheid van alle belanghebbers en die is nog minder zeker dan een regeringssubsidie op de kostprijzen. Er zijn te veel mensen die er alle belang bij hebben dat de visserij verdeeld blijft, onder andere ook de gasolietrust. (J.H.K.)

HET GEBEURDE

50

Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1957.



Z.562 Luc maakt rondvaart met de genodigden ter gelegenheid van de doop.

KORT

Z.468 St. Petrus te water – Bij scheepswerf De Graeve in Zeebrugge ging in begin februari 1957 het houten casco voor de Z.468 St. Petrus te water. Het vaartuig van 19 m. is bestemd voor René Vlietinck.

Z.562 Luc gedoopt – Zondag 3 februari 1957 vond in Zeebrugge de doop plaats van de Z.562 Luc (23,80 m). Het houten vaartuig werd gebouwd op de werf Jules Haerinck voor rekeing van Gustaaf Haerinck en vishandelaar Rudolf Bailly-Danneels. De bemanning voor de maidentrip met de MaK-motor van 240 pk bestond uit Henri Van De Velde (stuurman), Louis Sarrazyn (motorist), Leopod Van Dierendonck, Louis De Waele en Omer Van Torre.

O.299 Breughel in Oostende – Het zusterschip van de O.299 Rubens (57,54 m) voor de NV Motorvisserij (eveneens gebouwd bij Cook, Welton & Gem-

mell in Beverly) kwam begin februari 1957 toe in Oostende. Door het overlijden van voorzitter Pieter Delbaere vond de dooplechtigheid in beperkte kring plaats. De bemanning van schipper Arthur Allary bestond ondermeer uit Oscar Coopman (stuurman), Julien Germonpré (bootsman), Oscar Huys (1^{ste} machinist), Robert Demaerel (telegrafist). De diepzeetrawler werd aangedreven door een stoommachine op stookolie C.D. Holmes van 1.450 pk.

O.142 Hermes te water – Dinsdag 14 februari 1957 vond op de scheepswerf Borrey in Oostende de stapelloop plaats van de houten O.142 Hermes voor reder Arthur Makelberghe.



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 in deze rubriek 'Onze zeevisserij', een inleidend werkje over de Nederlandse visserijsector, bijgeschreven door P. Meyer en in een ons onbekend jaar (maar na WO II) gepubliceerd in de 'Ahoj bibliotheek' van de Rotterdamse uitgeverij Wyt.

Voor al het slot van het achtentachtig bladzijden tellende werkje over de Nederlandse visserij trekt onze aandacht. Het negende hoofdstuk van het boekje heeft het over geloof & bijgeloof van de vissers. Op zich is dat niet merkwaardig, want het onderwerp vind je in elke gelijkaardige studie en het behoort dan ook tot de klassieke visserijfolklore. Merkwaardig evenwel is dat er voor wat het bijgeloof betreft verwezen wordt naar 'het te Oostende verschijnende "Nieuw Visserijblad"' (zoals HVB na de oorlog genoemd werd) waarin een reporter blijkbaar verslag uitbracht van zijn wedervaren op zee. Auteur Demeyer neemt het stuk over. Het beschreven voorval speelt zich af aan boord van de Christ Mahlman (zie kaderstukje) die zich 'op een windrige Aprilmorgen' van een ons

Dat het verduldig is dat zei men destijds van papier

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

onbekend jaar bij Selvognes bevindt, in het zicht van de IJslandse kust. 'Die dag scheen een ongeluksdag te worden: het visnet werd reeds twee opeenvolgende keren gescheurd opgehaald. Eerst met een ruim tien meter lange, walglijk stinkende walvisgraat erin... en nu met twee enorm zware stenen. Telkens zonder één enkele vis.' Dat kon geen toeval meer zijn, zo redeneerde de kapitein: 'Er is een malfiet aan boord!' Iemand moest de zondebok worden en uiteraard werd daarbij gewezen naar onze reporter ter plaatse. De kok legt de ongelukkige man vervolgens uit met een malfiet is: 'Een malfiet is eigenlijk een klein vogeltje, dat zich alhier rond de boot vertoont wanneer er onweer op komst is: aldus is hij een voorbode van ongeluk. Maar een vreemdeling op een vissersboot kan eveneens als een malfiet beschouwd worden.'

Wijselfijk besluit de reporter zich die dag een beetje afzijdig te houden. Hij trekt zich in het officierkamertje terug en besluit zich voor het eerst op die reis te scheren. Dat had hij niet mogen doen, want: 'Enige ogenblikken later toette de stoomfluit het middagsein. De marconist, de stuurman, de machinist en de kapitein traden binnen. Zij zagen mijn geschoren gezicht, ik hun ruige stoppelbaarden. De mannen bleven pal staan, tegelijk de ogen wijd open op mij gevestigd; geen één verroerde, sprak een woord; ze stonden er vast, als gehypnotiseerd.'

Het is maar met veel tegenzin dat de kapitein bereid is weer het woord tot de reporter te rich-

ten: 'Nu hebt ge ons in de spullen gebracht, maakt ge het ons topzwaar, dreigt ons te kapseizen. Gij zijt een malfiet, het loopt de spuigaten uit: eerst niest ge over het net en doet aldus de korre scheuren, nu hebt ge de stoppels van uw smiekel geschrapt, om ons een lekke barkas te bezorgen, om ons naar de haaien te zenden. De zee-raaf zit reeds een half uur op de fokkemast, voorspelt storm.'

Gelukkig was er ook een manier om het allemaal weer ongedaan te maken, zo wist de kapitein: 'Zo ge ons weer in goede koers wilt brengen, zo ge oprecht wenst dat we u opnieuw kunnen loodsen, schiet dan subiet hoge gummlaarsen aan, trek een oliejas aan en zet u een zuidwester op de kop. Daarmee verzoent de kaaimens zich met water, lucht en vis. Alleen zo verstikt ge de malfiet in u!'

Zo gezegd, zo gedaan. En kijk, een wonder geschiedde: 'Doch zonderling... een uur later vlerkte de zeeraaf op en verdween, de zon priemde door het overtrokken geluchte, de wind verzwakte, de zee werd zacht golvend, het net werd vol mooie kabeljauw en grote schelvis opgehaald; de lach blonk in de ogen en lag om de lippen der vissers, de kapitein kwam naar me toe, sloeg met platte hand op mijn schouder en verzekerde met warm tintelende stem: "De malfiet is van boord!"'

De stoomtreiler O 126 Christ Mahlman (zie foto, bj 1926, kiellengte 42,67 m; br 7,32 m, 575 pk) kwam bij de NV Oostendsche Reederij in dienst in 1935. Na de oorlog keerde het terug in de visserij vanaf 1946. In 1949 ging het onder Belgische vlag in Duitsland varen en in 1950 kwam het terug in handen van de Oostendsche Reederij die het nog hetzelfde jaar liet schrappen. Het werd verkocht aan een Poolse rederij en in 1964 gesloopt. (Uit '50 jaar IJslandvaart', verkrijgbaar in het Noordzee-aquarium en het museumschip Amanidine te Oostende.)



boekbesprekingen



frank neyts

Van werkbeest tot luxejacht

Onder de lange titel "The Lone Ranger Story. From Salvage to Super Yacht" (een uitgave van Seafarer Books) schreef John Julian een prachtig boek over de hoogzeesleepboot "Simson", die na een lange levensloop als werkbeest, de wereldzeeën bleef bevaren, maar dan als luxejacht.

De "Simson" werd in 1973 te water gelaten en werd gedurende twintig jaar door het Duitse Bugsier Company wereldwijd ingezet voor sleep- en bergingswerk. Toen de huidige eigenaar, Peter B. Lewis, zijn zakenleven wegens gezondheidsredenen stil moest zetten ging hij met zijn zoon op zoek naar een

schip om er de wereld mee rond te trekken. Na een uitgebreide zoektocht viel hun oog in 1997 op de "Simson S". Intussen was de sleepboot in 1993/94 in Malta al een eerste keer omgebouwd tot een lange afstands privé jacht van Jack Setton. De naam van het schip werd door Lewis veranderd naar "Lone Ranger" en de tweede verbouwing van de sleepboot tot een superluxejacht kon van start. In het boek illustreert de auteur dat het opzet van de eigenaars bijzonder goed geslaagd is. Zonder blozen gaan de eigenaars er prat op dat ze met de "Lone Ranger" het allerbeste expeditie-jacht ter wereld bezitten. En uit het boek moet blijken dat deze stelling werkelijk opgaat.

Het prachtige werk biedt niet alleen de geschiedenis van het schip als zeesleper, ook huidige functie als superjacht wordt prachtig in de verf gezet. Een echte aanrader.

"The Lone Ranger Story" (ISBN 0-9550243-0-7) telt 160 pagina's en werd op 'landscape-formaat' met harde kaft uitgegeven. Aankopen kan via de boekhandel of bij de uitgeverij, Seafarer Books, 102 Redwall Road, Rendlesham, Woodbridge, Suffolk IP12 2TE, UK. Tel. +44(0)1394.420789. e-mail: info@seafarer-books.com.

Nederlandse visafslagen

Met 36.200 ton vis (37,1 procent van de totale aanvoer in Nederlandse visafslagen) en een omzet van 110,3 miljoen euro versterkt Visafslag Urk zijn marktpositie. Insula in Harlingen volgt op de tweede plaats met 11.400 ton (-5,8 %) en een besomming van 32,9 miljoen euro (-10,4 %). Met deze resultaten was Harlingen de grootste verliezer. Den Oever boekte de sterkste aanvoerstijging (+21 %) en omzettoename (+24 %). De totale aanvoer (-3,7 %) en omzet (-0,1 %) ging er lichtjes op achteruit.

Aanvoer 2006 in ton

Urk	36.114 (37,1 %)
Harlingen	11.415 (11,7 %)
IJmuiden	9.221 (9,5 %)
Lauwersoog	9.209 (9,5 %)
Den Helder	7.536 (7,7 %)
Stellendam	6.100 (6,3 %)
Vlissingen	5.941 (6,1 %)
Den Oever	4.409 (4,5 %)
Scheveningen	3.887 (4,0 %)
Breskens	2.156 (2,2 %)
Colijnsplaat	1.270 (1,3 %)
Totaal	97.258 (-3,7 %)

Besomming (in miljoen euro)

Urk	110,2 (33 %)
Harlingen	32,9 (9,9 %)
IJmuiden	37,0 (11,1 %)
Den Helder	32,8 (9,8 %)
Vlissingen	27,7 (8,3 %)
Stellendam	25,9 (7,8 %)



Slijkensesteenweg 2
B-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

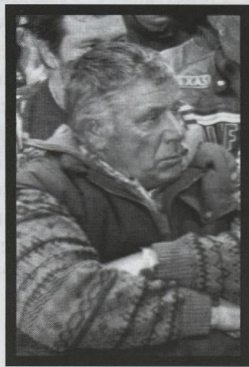


Slijkensesteenweg 2
B-8400 Oostende

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

Lucien Desmit (72) plots overleden



Reder-schipper Lucien Desmit is op zondag 14 januari in de vroege ochtend in het bijzijn van zijn kinderen aan de gevolgen van een zwaar hartinfarct overleden. De nacht van vrijdag op zaterdag voordien werd de stoere visser onwel en naar het Henri Serruys-ziekenhuis overgebracht waar hij de strijd verloor. Op vrijdag 19 januari reed de lijkwagen nog eens langs de vertrouwde Visserskaai vooraleer de Oostendse vissersgemeenschap afscheid kon nemen van Lucien, in een overvolle Sint-Petrus en Pauluskerk. De 72-jarige Lucien Desmit, peetvader van de Oostendse kustvisserij, had in al zijn eenvoud en eigengereidheid veel aanzien in het visserskwartier. "Een boom met diepe wortels in de Oostendse kustvisserij en de traditie van de vissersgemeenschap", zo schetste men hem tijdens de afscheidsdienst. Als visserszoon geboren op 20 december 1934 volgde hij les aan de John Bauwensschool in de Schippersstraat. Veertien jaar oud ging hij al samen met zijn oudere broer Norbert mee op zee met vader Albert die het houten

schipje O.234 Simone van wwe Vanlerberghe kocht en omdoopte tot de eerste Renilde, een naam die verwijst naar de moeder van Luciens vader. Later volgde de O.206 Renilde en in 1969 erfde Lucien de O.21 Renilde die uiteindelijk vervangen werd door de O.190 Renilde, het vaartuig waarmee hij garnaalkoning werd. In 1983 verwierf hij ook het visserij-opleidingschip O.29 Broodwinner.

Lucien Desmit was gehuwd met Delphine Vanbesien (1958) waarmee hij vijf zonen en een dochter kreeg. "Fientje" zorgde samen met Ingrid voor de verkoop op de Vistrap. Ondertussen zijn er al elf kleinkinderen bijgekomen.

Als ook Luciens zonen in de visserij stappen breidt de familiale vloot zicht uit met de O.152 Aran, O.191 Natacha en O.536 Zeevalk.

Lucien ging tot in de jaren '80 op zee en werd dan walkapitein die de touwtjes van de familiale onderneming strak in hand hield. In 2000 liet Lucien een Nederlandse kottor ombouwen tot een quasi nieuw O.190 Renilde. De laatste maanden was hij nog op zoek, ondermeer in Nederland, naar een vervangingsvaartuig voor de verouderde O.29 Broodwinner.

Met het overlijden van Lucien Desmit verliest de Oostendse kustvisserij een markante persoonlijkheid die opgroeide in de periode dat de bootsjowerie nog een hechte gemeenschap vormde.

Lucien regelde al zijn zaken per brommer, want een rijbewijs voor een personenwagen had hij niet. Met de valhelm om de arm snorde hij ontelbare keren van de Visserskaai naar de vismijn en de Baelskaai. De helm zette hij nooit op. "Als ik tegengehouden word zeg ik aan de politie dat ik hem juist afgezet hem", vertelde hij aan al wie daar opmerkingen over maakte.

Lucien deed alles op zijn manier en op de uitvaartdienst klonk het ook zo in "I did it my way". Zo hebben de vele honderden die hem gekend hebben en aanwezig waren op de uitvaart hem ook ervaren. (gw)



Lucien Desmit mocht in 1980 de garnaaltrofee in ontvangst nemen uit de handen van burgemeester Goekint en havenschepen Henri Dumarey. Het was een van de zeldzame gelegenheden dat hij in kostuum met das te zien was. (foto gw)

De citaten

'Vis is nu toch een echt luxeproduct geworden.'

Luc Sabbe in Visaktua, december 2006



'De trein van de vermindering van Europa is een denderende machine geworden die in een hels tempo voortraast. Dat die machine zich te pletter dreigt te rijden is evident.'

Kris Van Haver in De Tijd, 16 december

'Als we de verhalen horen van sommige vissers die vertellen wat ze zoals meemaken aan boord van de schepen (...) is het bijna niet te geloven wat er niet meer slachtoffers zijn van een "arbeidsongeval".'

Patrick Van Craeynest in zijn nieuwjaarsboodschap tot de reders

'Europeanen wisten steeds dat de ene stap zou leiden tot de volgende verbetering. Dat heeft Europa heel ver gebracht. Maar nu zit het proces vast. De constitutionele eenwording heeft gefaald. Een nieuwe weg voorwaarts moet worden gevonden. Anders begint voor Europa de neergang.'

Georges Soros in De Volkskrant, 16 december

'Waarom hebben de arbeiders van Lipton een koffiepauze?' (Anoniem)

'Er moeten dringend keuzes worden gemaakt. Ofwel gaan we voor onze Belgische visserij, ofwel eten we straks allemaal talipia of Nijlbaars. Of gekweekte zalm.'

Renaud Vermote in zijn nieuwjaarsboodschap tot de reders

'Vandaag beleven we het paradoxale: we liggen wakker van de klimaatswijziging én van het behoud van een autofabriek.'

Dries Lesage in De Morgen 21 november '06

'De tijd dat "gevochten" werd voor een "minimum vitalis" van onze vloot van rond de 200 schepen (...) ligt nochtans niet zover achter ons.'

Freddy Pollet in zijn nieuwjaarsboodschap tot de reders

'De komende jaren zal de Nederlandse vissector grote offers moeten brengen voor de gewenste ontwikkeling van een verantwoorde visserij.'

Visserijnieuws, 4 januari

'Er is hoop (...) want intussen hebben de integere bonzen het roer overgenomen in redersmiddens.'

Ivan Victor in zijn nieuwjaarsboodschap tot de reders

Waarom schrijf je "afzonderlijk" aan mekaar en "allemaal tegelijk" in twee woorden? (Anoniem)

André Adams zet puntjes op de 'i'

'Z.442 Constant-Nera was eerste omgebouwde plankenvisser die kapseisde'

IN HET INTERVIEW met oud-visser Leon Bossier in het vorige HVB-nummer (HVB I/2007, p. 16 e.v.) komt de Z.442 *Constant-Nera* ter sprake. In de tekst staat dat Leon Adams, samen met zijn schoonbroer Wiefried Amandels en Leon Bossier, het houten vaartuig van reder Staf Serie kochten. André Adams (54), zoon van Leon, liet ons weten dat dit niet correct is. *"Leon Bossier of HVB vergiste zich. Bossier maakte wel deel uit van de bemanning, maar was geen partij bij de verkoop van het vaartuig"*, zegt André Adams, die de fout graag rechtgezet ziet uit respect voor zijn overleden vader. Ook een foto kreeg een verkeerd onderschrift. De afbeelding (die we hernemen op volgende bladzijde) toonde de Z.442 Ajax en niet de Z.442 Constant-Nera.

Voor HVB is deze rechtzetting aanleiding genoeg om weer eens in de visserijgeschiedenis van de gewone man te duiken.

ANDRÉ ADAMS HEEFT het vaartuig Z.442 *Constant-Nera* van kindsbeen af gekend (19,31 bt, oud nummer Z.46, gebouwd in 1941 op de werf Crabeels in Oostende), dat zijn vader in 1954 tot *Jeanine-André* omdoopte. Als zesjarige jongen kwam hij reeds aan boord van de schuit: *"Het vaartuig had een AWA-motor van 50 pk. Toen het motortje in 1957 om zeep draaide door een gebroken krukas kon mijn vader met de hulp van Pros Vandenberghe een nieuwe Mercedes-motor van 100 pk installeren. Pas rond 1960 werden de bokken geplaatst"*, vertelt André Adams.



Leon Adams in het stuurhuis van de Z.442 in 1953



André Adams

Op 15 april 1961 bedreef de Z.442 de boomkorvisserij op de Raan en het Schooneveld toen het bakboordnet vast sloeg. Het vaartuig maakte water en sloeg snel om. De bemanning, bestaande uit Leon Adams (schipper), Henri Luickx en Julien Lowyck zaten op de kiel toen ze werden opgepikt door de Z.475 Annie en vervolgens met de Z.401 Marie-Rita in Zeebrugge aan de wal gebracht. Het was de eerste keer dat een omgebouwde plankenvisser kapsaide. Het wrak stond lange tijd op de zee kaarten vermeld en was in visserskringen bekend als 'het

wrak van Adamtje'. André Adams, gewezen leerling van de visserijschool in Heist, voer zelf nooit mee op de Z.442 Jeannine-André. Zijn vissersloopbaan begon als jongen op de Z.442 Ajax, een houten vaartuig (bouwjaar 1944) dat toebehoorde aan zijn vader en aan René 'Kriek' Savels. Het werd in 1974 gesloopt. Vader Leon ging daarna nog mee als motorist bij Raymond (Den Draaier) Claeys en met de Z.507 Breughel van zijn zoon André. Leon Adams gaf het varen in 1984 op, maar bleef nog tot 1990 wal-kapitein. De echtgenoot van Rosette Neyts overleed, 77 jaar oud, op 16 februari 2003.

Z.207 Adamtje

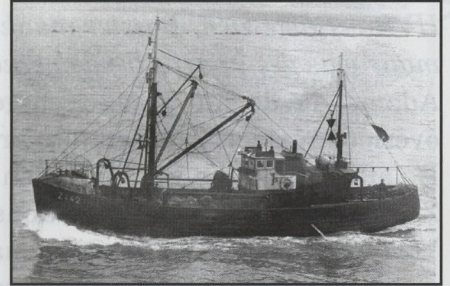
André Adams, gebreveteerd schipper-motorist, heeft ook een nieuwbouw gerealiseerd. In 1985 liet hij de eurokotter Z.207 Adamtje bouwen op de scheepswerf Industriële des Pêcheries (IdP) in Oostende, samen met machinist Wilfried Amandels. Het vaartuig kwam in september 1985 in de vaart. In 1990 verkocht de rederij Adams-Amandels het vaartuig aan André Balbaert en Erwin Vandewalle (Rederij Permeke), een verhaal dat slecht afliep. Uiteindelijk kwam de Z.207 Adamtje als garnalkotter in de



De Z.442 Jeannine-André, nog zonder bokken. De ombouw voor de boomkorvisserij gebeurde omstreeks 1960. De Z.442 was het eerste omgebouwde vaartuig dat kapsaide. Dat gebeurde op 15 april 1961. De bemanning bestaande uit schipper Leon Adams, Henri Luickx en Julien Lowyck kon zicht redden.

Zuiderzeehaven Wieringen terecht.

Tot 1998 hield André Adams een viswinkel nabij de jachthaven van Blankenberge. Een paar slechte seizoenen deden hem terugkeren naar de zee. Hij werkt nu alweer vijf jaar bij de Vlaamse Gemeenschap, eerst als matroos, dan als motorist en nu als schipper van een redeboot bij het loodswezen in Vlissingen. (gw)



Deze foto uit de vorige editie van HVB kreeg een verkeerd onderschrift. We zien de Z.442 Ajax en niet de Z.442 Constant-Nera, zoals we schreven.

Scheepstekenaar Herman Jansen overleden

Scheepstekenaar Herman Jansen uit Monnickendam is op 11 januari overleden. De 76-jarige zaakvoerder van Scheepsbouwkundig Bureau Herman Jansen was de ontwerper van tientallen kleine en grote Nederlandse en in Nederland gebouwde Belgische vissersvaartuigen, waarvoor hij ook de stabiliteitsberekeningen uitvoerde. Hij werkte nauw samen met Maaskant Shipyard en ontwierp ook tal van casco's die in Polen werden gebouwd. De zaak wordt voortgezet door zijn zoon die tien jaar geleden tot het bureau toetrad.

Activiteitenkalender voor vissers

FEBRUARI

- 09 Huldiging Verdienstelijkste aanvoerders, Stadhuis Oostende (17 u.)
- 16-17 Opendeurdag Visserijschool Urk (Ned)

Purus zendt zijn garnalen uit



Op de landbouwbeurs *AgriFlan- ders* (11 tot 14 januari) in de Flanders Expo te Gent viel de promotiestand op van Purus, het erkende streekgerecht van Vlaamse garnaal. De Vlaamse Visserij Vereniging (VJV) die het streekproduct promoot mocht daarvoor gebruik maken van de stand van Carrefour en visverwerker Donaas De Vos van La Bretagne.

De VJV was ook present in het kader van de *'Week van de Smaak'* waar Purus eveneens op veel bijval kon rekenen. In kader van diezelfde actie leerden kinderen van de basisscholen van Oostende, i.s.m. Horizon educatief, Purusgarnalen pellen en er gerechtjes mee maken. Daarmee hield het niet op. Op maandag 22 januari troffen wij de garnaalvisser aan op de nieuwjaarsreceptie van het *Convivium Slow Food Dijle* (Mechelen en omstreken), waar ze in het Witloofmuseum te Kampenhout, voor 60 cateringorganisaties die de 'Slow Food' promoten, een demonstratie van Purus garnaal ten beste gaven.

Secretaris Willy Versluys van de VJV deelt mee dat zijn vereniging op 16 april uitgenodigd wordt te Dresden (Duitsland), waar het product voorgesteld wordt aan 600 internationale jonge koks, tijdens de Europese Top van de *'Jeunes Restaurateurs d' Europe'*. Verder heeft de VJV ook een afspraak gemaakt met Palm Breweries om vanaf mei 2007 in heel Vlaanderen, maar specifiek in West-Vlaanderen, de historische connectie tussen de Vlaamse grijze Garnaal en het Rodenbach-

bier (ook een erkend streekproduct) te promoten door het organiseren van diverse publicitaire acties waarbij ook het eerste erkend varend erfgoed, de garnaaalschuit 'Crangon', ingeschakeld wordt.

VJV-ondervoorzitter Jan Ackx heeft onlangs contacten gelegd voor afzet van de Purusgarnaal in Noord-Frankrijk en voorzitter Kurt Deman onderneemt stappen om de relatie met de Rederscentrale, waar een nieuwe directeur zijn intrede heeft gedaan (zie elders in dit blad) te verbeteren. Jo Van Caenegem, die Purus petert, onderzoekt de mogelijkheid om het label als Vlaams Streekproduct ook voor Vlaamse **gepelde** grijze garnaal te verkrijgen. Anderzijds heeft hij de procedure opgestart voor het verkrijgen van een *Europese* label voor ongepelde Vlaamse grijze garnaal. Het ziet er allemaal veelbelovend uit, toch is het niet allemaal rozengeur en maneschijn bij de

VJV. Versluys: *'Door gebrek aan steun van de overheid gaat alles wel iets langzamer. We moeten immers ook zien dat we de touwtjes financieel aan elkaar kunnen knopen. Dat is jammer, want daardoor verliezen we uiteraard veel tijd, geven enkele garnaalvisser er de brui aan en kunnen we de markt, die we stilaan aan het veroveren zijn, niet voldoende snel opvolgen. Gelukkig doen verschillende van onze leden, via het afstaan van een deel van hun garnaalvangst, een ferme duit in de zak.'*

Maar we gaan wel vooruit. Intussen is de eerste, eigen koelwagen van de VJV al de weg opgestuurd en we bouwen aan een samenwerkingscontract met de Nieuwpoortse vismijn.

Uiteraard blijven we erin geloven. We gaan de Vlaamse garnaalvisser nieuwe impulsen geven zodat die eeuwenoude, traditionele visserij kan overleven op een moderne, rendabele manier.'



Member of Maintenance Partners N.V.



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

Etamo
Uw Turbo - topper

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

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

Speciale tarieven voor de visserijsector

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



Volle kracht?



Bel ons voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers



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

voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers!

Neem contact met ons op:

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

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

Power and productivity
for a better world™

