

- * Oostends Visserijdok wordt 300 meter ingekort
- * John Derudder over de gezonken Z.36 Arca
- * Miel Utterwulghe maakt balans op van quotacommissie



Het station te Oostende, gezien vanuit de jachthaven (datum foto onbekend).

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

Oostends Visserijdok 300 meter ingekort

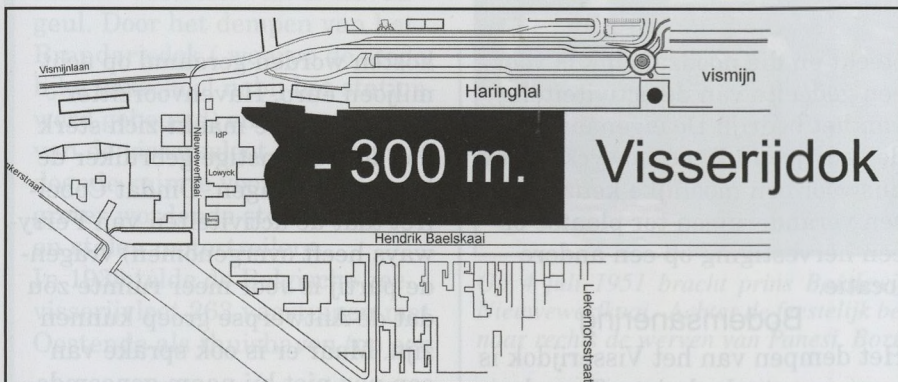
HET 70 JAAR oude Oostendse Visserijdok wordt volgend jaar gedeeltelijk gedempt om bijkomende stapelruimte te creëren voor containers en andere havengoederen. De verhandeling van zeecontainers via de haven van Oostende neemt jaar na jaar toe en dat doet ook de nood aan terminals toenemen. In het Oostendse havengebied is de beschikbare grond schaars en versnipperd.

HET AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF Haven Oostende speurt al enige tijd naar mogelijkheden om het opslagteritorium uit te breiden. Het dempen van het Visserijdok over een lengte 300 m. (ongeveer tot aan de Liefkemoesstraat) en de inlijving van de bedrijfsterreinen aan de kant van de Nieuwewerfkaai is een ingreep die een supplementaire terminal van zeven hectare oplevert. Een volledige verrassing was de bekendmaking van het plan niet. Deze mogelijkheid was reeds opgenomen in het Strategisch plan voor de haven van Oostende dat eind 2005 publiek werd gemaakt. In het strategisch plan staat: 'Een

gedeeltelijke demping van het Visserijdok kan nodig zijn om voldoende ruimte te bieden voor de groei van haventrafieken. Hierbij moet het functioneren van de visserijactiviteiten gevrijwaard blijven. Nieuwe activiteiten op de kop van het Visserijdok en het gebruik van het Visserijdok voor andere dan visserijactiviteiten, moeten onderling afgestemd worden met de ontwikkelingen op Oosteroever. Daarom worden ook geen nieuwe milieubelastende productiebedrijven op de kop van het Visserijdok (Nieuwewerfkaai, Vismijnlaan en H. Baelskaai) en op het (eventueel te dempen deel van het) Visserijdok toegelaten.'

Bermudadriehoek

Ingewijden wisten dus wat er op komst was. Nu de heraanleg van het wegennet in het havengebied in volle uitvoering is moest de toekomst van het Visserijdok niet langer onbesproken blijven. De weliswaar korte Nieuwewerfkaai krijgt in het nieuwe verkeersplan een strategische rol toebedeeld. Het verkeer door de straat zal aanzienlijk toenemen, zeker wanneer de nieuwe terminal op het opgevolde Visserijdok gerealiseerd is. De gevolgen voor de bedrijven langs de Nieuwewerfkaai, de scheepswerf Industriële des Pêcheries (IdP), Shipyard Lowyck en metaalconstructiebedrijf Bema, laten zich raden. De bedrijven aan de overkant van de straat, binnen de zogenaamde 'Bermudadriehoek', gevormd door de Nieuwewerfkaai, de Vismijnlaan en de Ankerstraat hebben nog wat respijt. Maar de mogelijkheid om ook die gronden op termijn als haven terrein in te lijven wordt wel degelijk in overweging genomen. Vorige maand kregen de directieleden van AG Vismijn Oostende (Yves Miroir, Vincent Dewaele, Freddy Pollet) en de bedrijfsleiders van IdP, Lowyck en Bema op de zetel van AG Haven Oostende tekst en uitleg over het concrete plan om één derde van het Visserijdok tegen 2010 te dempen. Voor de vismijn zelf heeft dit geen onmiddellijke gevolgen. De vismijn blijft waar ze is, zei havenvoorzit-



VLOOT REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvloot.be



Het Visserijdok wordt aan de kant van de Nieuwewerfkaai met 300 meter ingekort. Het Havenbedrijf wil op termijn ook de zgn. 'Bermudadriehoek', gevormd door de Vismijnlaan, Nieuwewerfkaai en Ankerstraat, ook inpalmen. (foto gw)

ter Johan Vande Lanotte, maar het management blijft wel zoeken naar een partner om een nieuwbouw te realiseren. De uitspraak drukte speculaties over een verhuis van de vismijn de kop in omdat ook vastgelegd werd dat het resterende gedeelte van het Visserijdok exclusief behouden blijft voor de activiteiten van vissersvaartuigen. Voor het aantal vissersvaartuigen dat tegenwoordig in Oostende komt veilen is een ingekort Visserijdok nog voldoende groot.

AG Haven Oostende wil tegen het einde van het jaar een volledig akkoord met IdP, Lowyck en Bema, waarbij deze laatste het kleinste probleem vormt en wellicht zelfs in de pas twee jaar oude werkplaats op de huidige plaats kan blijven. De beslissing ligt het moeilijkst voor IdP. De scheepswerf baat een scheepslift uit die ver is het Visserijdok

steekt en die noodzakelijk is voor een gedeelte van de activiteiten van het bedrijf. De eigenaars van de bedrijven IdP en Lowyck staan dus voor een moeilijke keuze tussen veranderingen ter plaatse of een hervestiging op een andere locatie.

Bodemsanering

Het dempen van het Visserijdok is geen recente denkpiste. Toen de werking van de Oostendse vismijn eind jaren negentig op een dieptepunt stond, en volgens sommige politici ten dode opgeschreven was, werd de idee ook reeds naar voor geschoven. De beperkte diepgang van het dok en de kaaimuren maken het dok ongeschikt voor gebruik door vrachtschepen. Van deze beperking wordt nu gebruik gemaakt om een gedeelte van het dok te dempen. Het hele dossier moet tegen het einde van het jaar rond zijn zodat de werken volgend jaar kunnen starten. De

kosten worden geraamd op acht miljoen euro. Havenvoorzitter Vande Lanotte maakt zich sterk dat de toekomstige gebruiker de kosten zal dragen. Omdat Cobelfret (dat de activiteiten van Ferryways heeft overgenomen) vragende partij is voor meer ruimte zou dat de Antwerpse groep kunnen zijn. Maar er is ook sprake van een nog niet bij naam genoemde derde havenoperator die naast TransEuropa Ferries en Cobelfret vanuit Oostende zou opereren. Het opvullen van het dok kan niet zomaar gebeuren. Door de jarenlange industriële activiteiten en de achtergebleven olieresiduen is de bodem van het Visserijdok bedekt met een dikke vervuilde sliblaag. Die laag moet eerst volledig afgegraven worden. Pas na de bodemsanering zullen de nodige vergunningen om met het opvulwerk te starten afgeleverd worden. (gw)

Oostends Visserijdok 400 m. verlengd in 1937

'Weldra werd er vastgesteld dat het vlotdok met 125 m. breedte en 360 m. lengte ontoereikend was, zodat in 1837 een aanvang werd gemaakt met de verlenging van dit vlotdok tot 760 m.', lezen we in een boekje dat de liberale oud-schepen van de vissershaven Emile Vroome in 1957 publiceerde (1)

Het huidige Visserijdok ontstond door de verlenging van het bestaande vlotdok dat onvoldoende plaats bood voor de Oostendse vissersvaartuigen. In 1937 werden de werken voor de verlenging van het dok met 400 m. tot 760 meter gestart. In oktober 1938 kon het nieuwe visserijdok in gebruik genomen worden. Het zuidelijke uiteinde van het dok was voorzien voor scheepsherstellingbedrijven. Pas 1947 kwamen de bedrijven van de derde handelskom (nu stadshuis) over.

Men mag niet vergeten dat Oostende in de jaren dertig de belangrijkste thuishaven was van de Belgische zeevisserijvloot. Zowel de vismijn ('de Cirk') en de dokken bevonden zich toen nog aan de westkant van de havengeul. Door het dempen van het Brandarisdok (waarop de stedelijke vakschool nabij het station werd gebouwd) en de aangroei van de vissersvloot was er onvoldoende ruimte voor de steeds groter wordende stoomschepen en stalen motortreilers.

In 1938 telde de Belgische zeevisserijvloot 263 vaartuigen met Oostende als thuishaven (op een

totaal van 510). Naar tonnage vertegenwoordigden de Oostendse schepen 76 procent van de vloot. De uitbouw van nieuwe haveninstallaties op de oosteroever was al in 1907 door een commissie aanbevolen. Bij de uit te voeren werken, bekostigd uit de nalatenschap van koning Leopold II, was ook het graven van een nieuw visserijdok opgenomen. De Eerste Wereldoorlog doorkruiste de uitvoering van de plannen. Pas in 1922 werden de werken voor een nieuw vlotdok gestart en de inhuldiging van de nieuwe vissershaven gebeurde in 1934. Het nieuwe vlotdok van 360 m was aangesloten op een sluis die bij de inhuldiging evenmin voldoende schonk. De sluis werd verbouwd (1937) en het visserijdok verlengd tot 760 m. (1938-'39), waardoor de groot-

ste vaartuigen bij elk tij konden binnenlopen.

De vissershaven van Oostende beschikte voor die tijd over een moderne installatie. Aan de noordkant bevonden zich twee slipways voor het droogtrekken van de vaartuigen. Aan de zuidkant was een helling aangelegd voor de scheepswerven. Die bevonden zich toentertijd nog rond het derde handelsdok nabij het stadscentrum (de plaats waar nu het stadhuis staat). Pas na de Tweede Wereldoorlog verhuisden de toen bekende scheepsbouwers Borrey, Denye, Deweert, Hillebrandt, Loy en Panesi naar de Nieuwewerfkaai (foto). (gw)

(1) *De evolutie van de Oostendse vissershaven, een duizendjarige reuzenstrijd*, door Emile Vroome (1886-1971), oud schepen der vissershaven, schepen van financiën en oud-volksvertegenwoordiger.



Op 4 juli 1951 bracht prins Boudewijn een bezoek aan de vestigingen op de Nieuwewerfkaai. Achter de feestelijk bevlagde vaartuigen herkennen we van links naar rechts de werven van Panesi, Borrey, Hillebrandt, Loy, Deweert en Denye.

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

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 Klausing (†), Willem Lanszweert, L.K. Merate, Edmond Volk, Guido Walters (redactie; te bereiken op tel 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

Brandstofadditieven en brandstofbesparing

HET ILVO NODIGDE alle geïnteresseerden uit op donderdag 9 augustus 2007 om 10 uur voor een informatiesessie in de vergaderzaal van ILVO-visserij in de Ankerstraat 1 te Oostende. Consultant Francine Van Der Waarden hield er een uiteenzetting over 'Brandstofbesparing aan boord van vissersschepen door gebruik van brandstofadditieven'.

DE VLAAMSE VISSERIJSECTOR heeft sterk te lijden onder de hoge brandstofprijzen. De intrede van energiezuinige technieken zal op lange termijn onvermijdelijk zijn om de Vlaamse visserij economisch gezond te maken. Het huidige klimaat vraagt echter ook om oplossingen op korte termijn. Er is nood aan eenvoudige ingrepen om de brandstoffactuur van de visserij te drukken. Eén van de mogelijke oplossingen is het gebruik van brandstofbesparende additieven.

Recente testen met Nederlandse en Siciliaanse vissersschepen tonen aan dat gemiddeld 12,5% brandstof kan worden bespaard met behulp van het additief 'MPG-Caps™'. Dit 100% organische brandstofadditief, ontwikkeld door Fuel Freedom International, is sinds 2005 op de markt en reeds algemeen in gebruik in de automobiel- en transportsector. Tegenwoordig doet dit additief ook meer en meer zijn intrede in de visserijwereld. In tegenstelling tot andere brandstofadditieven beweert 'MPG-Caps™' de brandstof niet te wijzigen maar enkel de verbranding ervan te optimaliseren. Meer specifiek creëert het additief een katalytische microlaag op het oppervlak van de verbrandingskamer. Dit zou resulteren in een meer efficiënte verbranding en bijgevolg in een gereduceerd brandstofverbruik en een sterk verminderde uitstoot. ILVO-Visserij is vragende partij om de werking van dergelijke brandstofadditieven op een objectieve manier uit te testen aan boord van vissersvaartuigen.

Brandstof blijft duur

De olieprijs piekte vorige maand op 78 dollar per vat. Dat is het hoogste peil in elf maanden. Die prijsevolutie heeft veel te maken met de toenemende vraag naar olieproducten.

Het Internationaal Energieagentschap dat advies verstrekt aan de Westerse olieverbruikende landen, voorspelde in zijn maandelijks rapport dat de vraag naar olie volgend jaar fors zal toenemen. De toename van het olieaanbod houdt geen gelijke tred met de stijging van de vraag. Ook omdat sommige olie-exporterende landen, waaronder Saudi-

Arabië, weigeren om hun productie te verhogen. De olieproductie staat ook onder druk door de onrust in Nigeria en het aanhoudend geweld in Irak, maar ook van de lage raffinageproductie in de Verenigde Staten en speculatie op de markten.

Voor dit jaar hadden specialisten een gemiddelde olieprijs van 60 dollar per vat naar voor geschoven. Die prognose is nu al achterhaald. Gevreesd wordt dat de olie dit jaar nog duurder wordt als de OPEC-leden hun productie stabiel houden. Dat zal leiden tot dalende voorraden en hoger prijzen op de futuremarkten.

Rederscentrale blijft vaag over vismijntwisten

De Rederscentrale heeft een vaag standpunt ingenomen over de twisten die al verschillende jaren aan de gang zijn tussen de Oostendse en Zeebrugse visveilingen. De reders wijzen erop dat die twisten alleen maar tot een nadelige situatie voor de hele sector leiden. 'Wat die nadelige situatie precies is of zal zijn, is nog niet onmiddellijk zichtbaar', zegt directeur Brouckaert ontwijkend. Toch denkt hij dat het feit dat er door de kopers dit jaar geen compensatie toegekend wordt voor de reizen naar de Golf van Biskaje (zoals de ZV vorig jaar oplegde) al een gevolg zou kunnen zijn van 'de falende verstandhouding' tussen de vismijnen.

Marokko verbiedt sleepnetten

Marokko heeft een strenge visserijet ingevoerd. Vissers die in Marokkaanse wateren nog gebruik maken van sleepnetten riskeren voortaan een zware boete en zelfs een jaar celstraf. De sleepnetten worden in beslag genomen en vernietigd om te verhinderen dat ze het vistuig doorverkopen aan buitenlandse vissers.

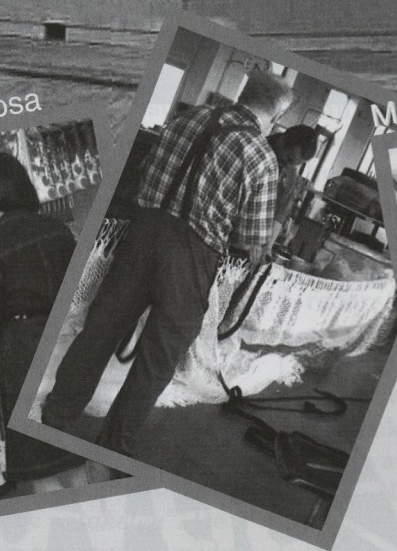
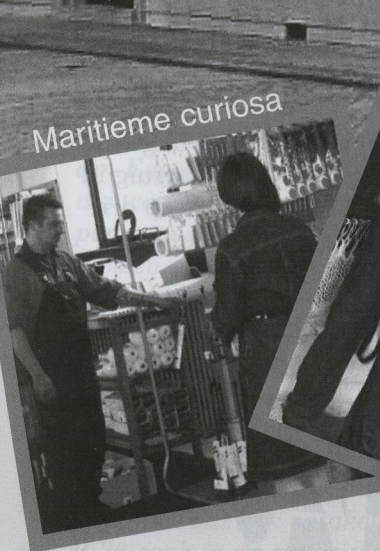
Marokkaanse vissers die hun sleepnetten vrijwillig afstaan aan de overheid mogen rekenen op steun om te investeren in duurzamere activiteiten.

Om de duurzame vissers te belonen zal de Marokko Europees geld gebruiken. In maart sloot Marokko een nieuwe visserijakkoord met de EU. Dit laat 119 Europese vaartuigen toe om jaarlijks 60.000 ton vis te vangen. In ruil krijgt Marokko een vergoeding van 144 miljoen euro om kleinschalige vissers te helpen en om duurzame visserijactiviteiten te ondersteunen.

NIEUW op de
Oostendse Baelskaai!
Vissersrijbenodigdheden

Aanmaken van netten voor zeevisserij, kustvisserij, sportvisserij

BREVISCO bvba
DE WINKEL!
H. Baelskaai 12, Oostende
Tel/fax :0032 (0)59 / 43 72 93



In samenwerking met *Edwin Lauwereins*

Scheeps- en algemene schilderwerken

Verhuur van hoge drukspuit 300, 500 en 700 bar

Privé : Havenstraat 3 — 8400 Oostende

Tel : 0475 / 61 65 89

John Derudder over de in de Ierse Zee gezonken Z.36 Arca 'Zeker geen kwaad opzet in het spel'

Het Zeebrugse vissersvaartuig Z.36 Arca van John (41) en Peter Derudder (39) (BVBA Rederij Arca) is donderdag 12 juli in de problemen geraakt en 's nachts in de Ierse Zee gezonken. De bemanning werd 's morgens gealarmeerd toen het veiligheidssysteem afging. De mannen stelden vast dat er anderhalve meter water in de machinekamer stond. De Ierse kustwacht werd op de hoogte gebracht en stuurde een reddingsteam en pomp-materiaal. Maar de assistentie heeft niet kunnen verhinderen dat het vaartuig geleidelijk zonk. De zes koppige bemanning bleef ongedeerd.



De Z.36 was op 10 juli uit Zeebrugge vertrokken richting Ierse Zee. Aan boord waren de twee eigenaars, hun 17-jarige neef Nicolas (zoon van Patrick Derudder) en

drie Poolse matrozen. De dag van de schipbreuk was het vaartuig in de mist uit Milford Haven op drie mijl uit de kust de netten uit zetten.



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

“Het was helemaal niet windstil, zoals de berichten in de kranten laten uitschijnen, maar er stond een windkracht van 4 tot 5 die later op de dag nog toenam”, zegt John Derudder.

's Morgens omstreeks 9 uur ging het alarm af en kwam Peter Derudder in een ondergelopen machinekamer terecht, waarin olie op het water dreef. Terwijl het waterpeil zienderogen steeg werd de Ierse Coast Guard opgeroepen voor hulp. Ook de O.316 Aegir en enkele Spaanse vissersvaartuigen boden hun hulp aan, maar waren nog te veraf om te helpen. Een Ierse helikopter bracht een pomp aan boord en zorgde ervoor dat Nicolas Derudder en de drie Poolse matrozen veilig in Waterford aankwamen. Schipper John en Peter Derudder bleven tegen het advies van de hulpverleners in nog drie uren aan boord tot de toestand onhoudbaar werd. *“We hadden ook een Engelse pomp gekregen, maar die werkte niet. Op een derde pomp zouden we nog vijf uren moeten wachten”,* vertelt John. *“Ondertussen kwam het schip steeds dieper te liggen. Ik kon met mijn hand over de vrijboord in het zee water steken. Omdat ik dacht dat het schip zou kapseizen vonden we het niet langer nodig om ons leven op het spel te zetten en lieten we ons ook optakelen”.* De Z.36 zonk in de nacht van vrijdag op zaterdag omstreeks 2 uur op een plaats waar de zee zeker honderd meter diep is. In die omstandigheden is een berging zo goed als uitgesloten. *“Onmogelijk is dat natuurlijk niet, maar iemand moet voor de kosten opdraaien. Wij kunnen dat niet betalen”,* zegt John.

“Ik heb zeker geen kritiek op de reddingsploeg. Ze hebben goed werk geleverd, maar redders zijn geen bergers. Wij hebben gesmeekt om meer pompen en een sleepboot die uiteindelijk werd toegezegd. Maar omdat het risico bestond dat de sleep in de rivier Waterford Harbour zou zinken is de sleepboot afgezegd. Was ons schip in de rivier gezonken, dan kon het wrak gemakkelijker gelicht worden dan op de plaats waar het nu ligt. Ik

vraag niet liever dan dat het bovengehaald wordt. Nu heb ik er geen enkel idee waarom het is misgegaan”, beweert John die volhoudt dat er zeker geen kwaad opzet in het spel is.

Renovatie

De Knokse broers Derudder, oudste zonen van ex-reder Gilbert Derudder, kochten de N.36 Donia in 1998 van de Rederij Ishtar (Willy Versluys) en vernummerden het 34-meter lange stalen boomkorvaartuig tot Z.39 Arca. Ze startten een grondig renovatieprogramma voor het schip dat in 1981 in opdracht van Kamiel Versluys en Marcel Desaeuer in Langerbrugge gebouwd werd. De N.36 werd tot op het casco ontmanteld en vernieuwd. Zandstralen, herschilderen, modernisering van de machinekamer, stuurhuis, verblijfsaccommodatie, plaatsing van een nieuwe ABC-motor, keerkoppeling, schroef, schroefas, hulpmotoren en visliet deden de investering oplopen tot 60 miljoen frank. Ondanks de FIOV-steun en rentesubsidies keken de startende reders tegen een zware afbetaling aan. Vijf maanden later, in januari 2000 was de Z.36 klaar voor het echte werk. Waar ze toen niet opgerekend hadden was de stijging van de brandstofprijzen. Toen ze de N.36 kochten betaalde de visserij minder dan zes frank (0,14 euro) per liter. Toen het vaartuig klaar was was de prijs bijna verdubbeld en ondertussen is die kostenpost verdrievoudigd tot 0,48 euro per liter (juni 2007). De Z.36 Arca kwam in februari nog even in het nieuws toen de eigenaar-schipper in Milford veroordeeld werd tot een boete en verbeurd verklaring van het vistuig voor het vissen in de gesloten Celtic Sea Box.

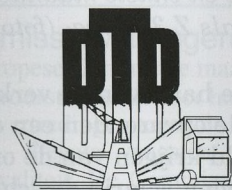
“Het ging ons de laatste tijd wat beter in de visserij na al de tegenslagen die de familie de laatste jaren te verwerken kreeg. We hebben zwaar geïnvesteerd in de renovatie van het vaartuig en moeten nog de helft van de lening afkorten. We betaalden aanvankelijk een verzekeringspremie van 67.000 euro per jaar die we na onderhandelingen met de verzekeraar tot

rond de 40.000 euro konden terugbrengen. Nu komen we dit tegen met een schip dat in februari nog gekeurd is door de Zeevaartinspectie en dus over een bewijs van deugdelijkheid beschikte”, zegt John die intussen ook de insinuaties in de kranten gelezen heeft.

Onderzoek

In opdracht van het parket werd de Scheepvaartpolitie belast met het opstellen van een proces verbaal over het ongeval. Het parket

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



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor

Federaal secretaris
zeevisserij

Jules Peurquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059 55 60 85

Fax: 059 70 51 33

E-mail:

Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:
gewestelijk secretaris

0476 23 40 28

Heiststraat 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be



De ex-N.36 Donia werd eind 1999 grondig verbouwd aan de kaai in Zeebrugge en enkele maanden later door de nieuwe eigenaars in de vaart gebracht als Z.36 Arca. (foto gw)

wil aan de hand van de verklaringen van de opvarenden een duidelijker beeld krijgen van de omstandigheden waarin de schipbreuk zich kon afspelen. Er werd alvast geen melding gemaakt van een aanvaring en gezien de Z.36 niet aan het vissen was is het vastslaan van de netten eveneens uitgesloten. Een andere vraag die open blijft is hoe snel een in compartimenten opgedeeld vaartuig kan zinken. Volgens de eerste verklaringen hield Nicolas Derudder wacht op de brug. De andere bemanningsleden bevonden zich in hun kajuit of sliepen nog.

“Ik heb er geen probleem mee dat de ze de zaak grondig onderzoeken en dat ze onze boekhouding inkijken. We zijn trouwens al onderzocht door de Zeevaartpolitie. In mijn geval urenlang en ik moest mij beschikbaar houden. Peter heeft intussen al opnieuw vaart gevonden. Ik ga straks ook op zoek naar werk, want ons leven gaat verder”, zegt John. “We hebben er alles aan gedaan om ons schip te redden. We moeten nu afwachten hoe de verzekering zal reageren en wat de behandeling door de Onderzoeksraad zal opleveren.” (gw)

Zinken Z.36 roept herinneringen op aan O.66 L'Ebauche

DE ONDERZOEKSRaad voor de Zeevaart in Oostende heeft in de loop der jaren al verschillende dossiers moeten afsluiten met de vaststelling dat de juiste oorzaak van het ongeval niet meer kon achterhaald worden. Dat was het geval in de zaak van de O.66 die op 2 februari 1996, vertrokken uit Waterford, na een ontploffing aan boord 90 meter diep gezonken is in de Ierse Zee zonder slachtoffer te maken. De Onderzoeksraad oordeelde (twee jaar na het ongeval) dat de feiten die in de vordering van de

Rijkscommissaris werden aangehaald slechts vermoedens zijn, en elk op zich niet voldoende zwaarwichtig om het bewijs te leveren dat het vaartuig wederrechtelijk tot zinken werd gebracht. Wij brengen dit ter sprake omdat een procureur in een van de persartikels die naar aanleiding van het zinken van de Z.36 verschenen is geciteerd werd en naar deze zaak verwijst. De behandeling van het dossier rond de O.66 nam acht jaar in beslag en eindigde uiteindelijk met een vrijspraak voor de strafrechtelijke kant van

de zaak. De rederij greep in deze zaak wel naast de verzekeringspremie omdat de schadeloosstelling bijna integraal naar de schuldeisers ging. De burgerlijke procedure tussen de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood en de rederij (intussen in vereffening) zou daarentegen nog niet afgesloten zijn.

Ook na het zinken van de Z.45 Herakles een jaar eerder, op 10 februari 1995, moest de Onderzoeksraad vaststellen dat het merkwaardig was dat het alarm van de bilges tot twee keer toe niet gewerkt heeft. De Raad oordeelde uiteindelijk dat de juiste oorzaak van de schipbreuk nooit meer zal kunnen achterhaald worden. Het vaartuig ligt 50 meter diep, ter hoogte van Land's End.

Ook in het onderzoek naar het zinken van de Z.36 Arca zal het wellicht moeilijk worden om een duidelijk beeld te krijgen van de oorzaak van het ongeval. Intussen kan het wel nog enkele jaren duren voor de Onderzoeksraad of een andere gerechtelijke instantie een definitief oordeel heeft geveld. Voor de eigenaars van een gezonken vaartuig is dat geen aangenaam vooruitzicht. (gw)

Activiteitenkalender voor vissers

AUGUSTUS

- 11-12** Visserijdagen Breskens
- 12** Garnaalfesten (Vosseslag, De Haan)
- 15** Zeewijding Heist
- 18** Mosseldag Yerseke
- 18** Dag van de garnaal in Lauwersoog
- 23-25** Havendagen Zierikzee
- 29** Dag Vlaamse garnaal in Nieuwpoort
- 29-01** Visserijdagen Harlingen

SEPTEMBER

- 1** Dag Nederlandse zeevisserij, Harlingen
- 1-3** Visserijdagen Den Oever
- 15** Zeeuwse Visserijdag, Vlissingen

Vishandelaars Raf Huysseune opgepakt in fraudeonderzoek

BEGIN JULI VIEL het gerecht binnen in de woningen van vishandelaar Raphaël Huysseune (75) en zijn zoon Jan (48), in het kader van een onderzoek naar fraude bij de visverkoop. Ook de bankkluisen van de familie werden in opdracht van het parket geopend. Deze ontwikkeling is ontluisterend voor de bekende visgroothandelaar die onlangs zijn bedrijf stopzette en in Nieuwpoort nog een huldiging kreeg.

In opdracht van de onderzoeksrechter werd bij de vishandelaar gezocht naar bewijzen voor groot-schalige fraude en belastingsontduiking bij de verkoop van in het buitenland aangekochte vis. Vishandelaar Raphaël Huysseune en zijn zoon Jan, nu uitbater van een horecabedrijf in Oostende, werden opgepakt en intussen heeft de raadkamer de aanhouding met een maand verlengd.

1860

De geschiedenis van het familiebedrijf BVBA Raphaël Huysseune gaat terug tot 1860 en het is hiermee een van de oudste visbedrijven van de kust. De bedrijfsgebouwen nabij de oude vismijn van Zeebrugge werden 1934 opgetrokken en met de jaren uitgebreid door aankoop van panden in de buurt. Na de Tweede Wereldoorlog kende het bedrijf een geweldige internationale expansie en telde tot 120 arbeidsplaatsen. De laatste jaren maakte het bedrijf evenwel verlies en daalde de omzet van 13,5 miljoen euro (2001) tot 8,1 miljoen (2005). De voorbije jaren liep de tewerkstel-

ling steeds verder terug tot een dertigtal werknemers. Vorig jaar verkocht Raf Huysseune zijn bedrijfsgebouwen en -gronden aan de Vismijnstraat in Zeebrugge (6.000 m²) aan een bouwpromotor. Even was er sprake dat de firma een nieuwe maar afgeslankte vestiging zou openen in het European Fish Centre naast de Zeebrugse Visveiling, maar daar is uiteindelijk niets van in huis gekomen. Enkele jaren geleden was er ook sprake

dat de succesrijke maar intussen gesloten restaurants Fisbone en Moby Dick van de Oostendse gebroeders Marchand een gedeelte van de gebouwen zouden overnemen.

Door de sluiting van het bedrijf verloren alle werknemers hun job. Enkele afgedankte personeelsleden werden in het kader van het onderzoek ondervraagd over de werking van het bedrijf en dat heeft blijkbaar bezwarend materiaal opgeleverd. Meteen ging een grootschalig onderzoek van start dat intussen al enkele maanden loopt. (gw)

ILVO onderzoekt impact klimaatverandering

Het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek in de Ankerstraat te Oostende onderzoekt de impact van de klimaatverandering op de visserij. Daarbij gaat de aandacht naar de stijging van de zeespiegel, het verzwaren van stormen, wijziging van het zoutgehalte, de variaties in de neerslag en temperatuurwijzigingen. Al deze veranderingen kunnen de visserij beïnvloeden. De studie die over vier jaar loopt zal besluiten met het voorstellen van aanpassingsmaatregelen.

Jaarboek visserij 2007

Vorige maand meldden we al dat het Jaarboek Visserijnieuws uit is. We deelden u evenwel een onvolledig bankrekeningnummer mee. Het boek kan besteld worden door 50,95 euro te storten op rek. 280-05.80.665-60 met vermelding 'Visserij Jaarboek 2007'

Faillissementen

* EUROMAR NV, Hortensialaan 28, 8300 Knokke-Heist (Paulus Marc, Paulus Patrick), failliet verklaard op bekenenis op 26 juni 2007.

* Curator Annick Alders deelt mee dat er een vaartuij met rechtsgeldige vis-

vergunning van 750 kW te koop is volgens het faillissement van de rederij. Wie interesse heeft kan telefoneren op het nummer 050 / 33 89 91.

Commissie wil hogere boetes

De Europese Commissie maakte bekend dat ze voorstander is voor hogere boetes voor overtredingen tegen de visserijwetgeving, illegale vangsten en geknoei met kwaliteit. De Commissie vindt dat het schorsen van de visvergunning erg effectief. Volgens de Commissie moeten de straffen in verhouding zijn met de waarde van de vangst.

Aanleiding tot deze mededeling is dat de Europese vissers steeds lagere boetes blijken te krijgen. De gemiddelde boete is gedaald van 4600 euro in 2003 naar 1500 euro in 2005.

De voorbije jaren bleef het aantal boetes ongeveer gelijk op 10.000. De meeste overtredingen betroffen illegale vangsten en voor manipuleren van controleapparaten aan boord. Europees Commissaris voor Visserij Joe Borg meent dat er veel meer overtredingen zijn dan deze 10.000 die door de lidstaten worden doorgegeven. De EU-landen moeten sinds 2001 hun boetes melden aan Brussel. De Commissie kan hierdoor nagaan of sommige landen hun eigen vissers de hand boven het hoofd houden.

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

Aanvoer inktvissen blijft toenemen

Tijdens het eerste halfjaar lag het aanvoergewicht van de onder Belgische vlag gevangen visserijproducten bijna 7 procent hoger dan in dezelfde periode vorig jaar. Deze stijging is volledig toe te schrijven aan de vervijfoudiging van de aanvoer van inktvissen. De aanvoer van demersale soorten (waarbij tong en schol de belangrijkste soorten zijn) ging er met 2 procent op achteruit. De stijgende aanvoer van rog, ponen en St. Jakobsschelpen die zich al enkele jaren aftekent houdt stand.

Bij de demersale vissoorten valt de grote daling van de tong- (-13 %) en kabeljauwaanvoer (-25 %) op. Daartegenover staat een hogere aanvoer van schol (+7 %). De verdubbeling van de aanvoer van langoestines heeft dan weer weinig invloed op het totaalcijfer omdat de aanvoer van Noorse kreeftjes weinig gewicht in de schaal legt (22 ton op een totaal van 8.819 ton of 0,25 % van het totale aanvoergewicht).

De eerste zes maanden bezorgden onze vismijnen een totale besomming van 42,5 miljoen tegenover 39,8 miljoen voor de eerste zes maanden van vorig jaar (+6,7 %). Het aandeel van de demersale vissoorten tegenover de totale omzet viel van 96 op 92 procent terug.

De fel toegenomen aanvoer van schol ging gepaard met een prijsdaling die zich vooral in juni doorzette. Over zes maanden genomen nam de gemiddelde tongprijs toe (+23 %), maar ook deze platvis kende een prijsdaling in juni.

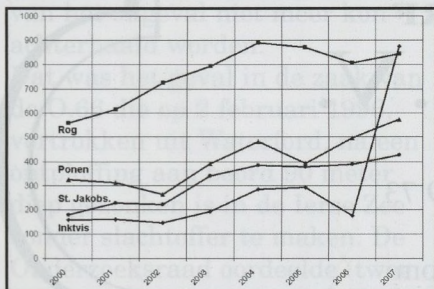
Op basis van de eigen aanvoer boekten alle havens tot op heden een hogere aanvoer en besomming dan vorig jaar. (gw)

Aanvoergewicht januari-juni:

	(tussen haakjes het marktaandeel)
Oostende	4197 ton (47,6 %)
Zeebrugge	4.549 ton (51,6 %)
Nieuwpoort	73 ton (0,8 %)
Totaal	8.819 ton (100%)

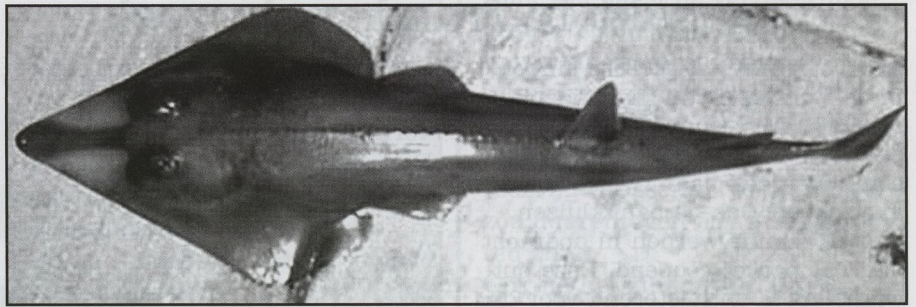
Besomming januari-juni:

Oostende:	19,7 miljoen (46,5 %)
Zeebrugge:	22,4 miljoen (52,7 %)
Nieuwpoort:	0,37 miljoen (0,9 %)
Totaal:	42,5 miljoen euro (100%)



Vergelijking aanvoer januari-juni 2000 met 2007: Rog +51 %; Ponen +76 %; St. Jakobsschelpen +39 %; Inktvis +450 %

Vioolrog in Scheveningen

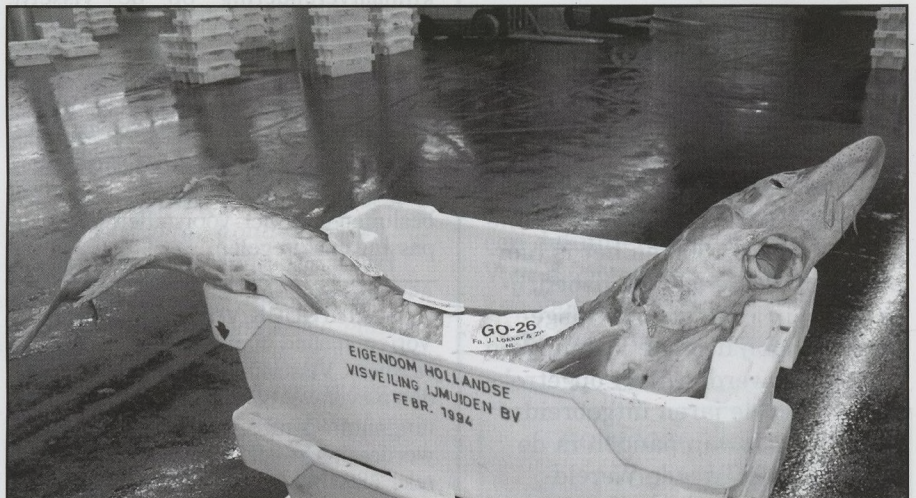


In een partij uit het Verenigd Koninkrijk aangevoerde vis troffen ze begin vorige maand in de visafslag van Scheveningen een vioolrog aan. De rogachtige vis woog 27 kg. De vioolrog heeft een ronde staart en heeft geen schubben. Hij voelt blubberachtig aan, vergelijkbaar met de snotolf. Bij verkoop bracht het zeldzame zeedier 50 euro op.

De gewone vioolvis (*Rhinobatos rhinobatos*) behoort tot de rogachtigen, maar heeft kenmerken van haaien. Op de ronde staart zit een goed ontwikkelde staartvin. Het langgerekte lichaam is afgeplat, aangepast aan het leven op de zeebodem.

Tot het zelfde geslacht behoort de tot 2 meter lang wordende gitaarvis (*Rhinobatos cemiculus*).

Nederlandse steur geen beschermd diersoort?



De bemanning van de GO.26 *Arend-Jan* uit Goedereede kreeg drie weken geleden een mooie steur van meer dan één meter en 33 kg zwaar in het net. Het zeedier werd dertig mijl uit de kust gevangen en samen met de rest van de vangst verkocht in IJmuiden. Een vishandelaar betaalde 600 euro voor de steur die bij de horecagroothandel ISPC met vestigingen in Nederland en België belandde. Het dier werd in de vestiging in Gent tentoongesteld en naar verluidt nadien verorberd.

De Nieuwpoortse vissers van de N.86 *Surcouf* die op 11 februari ook een steur aanvoerden hebben hun vragen bij die gang van zaken. Zij mochten het dier niet op de markt brengen omdat het om een beschermd diersoort ging.

“De wettelijke bescherming van de steur geldt in heel Europa. De vangst van een steur moet gemeld worden en levende exemplaren dienen terug in zee gezet. Ondanks campagnes als ‘Red de steur’ zijn weinig vissers daarvan op de hoogte”, zegt bioloog Jan Haelters van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM), die bevestigde dat de steur absoluut niet had mogen verkocht worden. *“Indien onze dienst op de hoogte was geweest van de aanwezigheid van de steur in Gent zou het dier in beslag genomen zijn. Nu kunnen we spijtig genoeg niet meer achterhalen om welke soort steur het precies ging. Wij zullen de Europese Commissie en de internationale conventies die de bescherming van de steur behartigen inlichten over het voorval.”*

'Quotacommissie levert goed werk'

EEN VAN DE grootste zorgen van de visserijsector is de zekerheid dat de vloot het jaar rond kan vissen. Om dat mogelijk te maken moet het opvissen van de gequoteerde doelsoorten gespreid verlopen. Dat gebeurt al jaren door het instellen van dagplafonds en een resem andere beperkende maatregelen die regelmatig bijgesteld worden. Het is de quotacommissie die de Dienst voor Zeevisserij en de Vlaamse overheid hierin adviseert. Dat overleg is de voorbije jaren tot redelijke tevredenheid van de reders verlopen. Het grootste verwijt dan men kan maken is dat de regelgeving tot een ingewikkeld kluwen verworpen is, maar de lijn die gevolgd wordt is nooit ten gronde in vraag gesteld. Natuurlijk is er kritiek op de lage



Miel Utterwulghe

dagplafonds, maar de krappe quota verplichten de leden van de commissie voorzichtig te zijn en veel alternatieven zijn er niet. De voorstanders van individuele quota kregen de kans om zich te melden, maar uiteindelijk is er welgeteld één vaartuig dat daar gebruik van maakt.

DE OPRICHTING VAN de quotacommissie was destijds een van de eisen van de Vlaamse Redersvereniging (VRV) die in 1993 werden ingewild om een splitsing van de Rederscentrale (RC) te voorkomen. Het was ook de periode dat de verstandhouding tussen de RC (onder voorzitterschap van Jef Deroose) en de ambtenaren van

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

het Ministerie van Landbouw en de Dienst Zeevisserij te wensen overliet. VRV-voorzitter Bart Schiltz haalde het voorzitterschap van de als belangrijke beschouwde quotacommissie naar zich toe en werd bijgestaan door onder-voorzitters Emiel Utterwulghe (Oostkust) en wijlen Louis Pieters (Midden- en Westkust).

In 1996 heeft Miel Utterwulghe de leiding van de quotacommissie op zich genomen. De commissie telt elf leden, onder wie negen bestuursleden van de RC en twee andere reders. Of ze goed werk verricht hebben vernemen we misschien binnenkort uit het verslag van de *Task Force Visserij* die op 26 juli een evaluatiebijeenkomst hield onder voorzitterschap van ingenieur-directeur Marc Welvaert, diensthoofd bij de Dienst voor Zeevisserij.

In die task force zitten vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid (Departement Landbouw- en Visserijbeleid, Dienst Zeevisserij, ILVO), de RC, SDVO en de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij.

Minder dagplafonds

Het aangepaste quotabeleid, in voege sinds 1 februari 2006, is erop gericht de Belgische quota zo effectief en efficiënt mogelijk op te vissen. De sterke spreiding van de Belgische quota over diverse visgronden, maakt dit beheer moeilijk.

Voortaan gebeuren de quotatoewijzingen meer en meer op kW-basis en voor langere en gelijklopende periodes dan voorheen. Dat laat aan rederszijde een betere planning toe. Als algemene regel gebeurt de toewijzing voor het groot vlootsegment op basis van het motorvermogen. Dagplafonds worden waar mogelijk afgeschaft. Voor een aantal bestanden werd echter nog geopteerd voor toewijzing op basis van een aangepast systeem van dagplafonds. Het nieuwe quotabeleid voert ook een regeling met plafonds op visreisiniveau. Om het systeem nog flexibeler te maken kunnen voortaan vaart- en/of communautaire zeedagen ingeleverd worden in ruil voor extra vangsten.

Het kustvlootsegment kan dan weer zo goed als vrij vissen. Deze

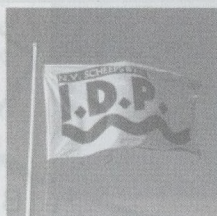
vaartuigen zijn, behalve voor kabeljauw, niet aan quota gebonden.

Grote interesse

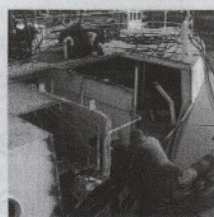
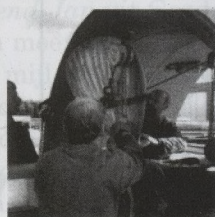
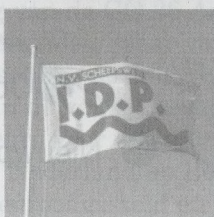
Miel Utterwulghe is erg tevreden met de werkwijzen en de werking van de quotacommissie. *"Ik vind dat we goed werk leveren. Belangrijk is dan er de voorbije jaren nauwelijks discussies waren. De voorstellen worden bij consensus genomen. Hoogstens één keer kwam het de voorbije acht jaar tot een stemming. Dat wil niet zeggen dat onze adviezen door de Dienst voor Zeevisserij voor honderd procent worden ingewilligd, maar onze voorstellen blijven toch grotendeels overeind"*, zegt de voorzitter.

"Maandelijks hebben we een vergadering en we stellen vast dat de Dienst voor Visserij een grote interesse vertoont voor onze werking. Om de drie maanden wijden wij een vergadering aan de problematiek voor het klein vlootsegment (vaartuigen tot 300 pk), waarvan trouwens twee vertegenwoordigers in de commissie zetelen. Dat dat toevallig twee Nederlandse reders-schippers zijn ligt niet aan ons."

Nieuwbouw
Alle herstellingen,
ombouw en onderhoud

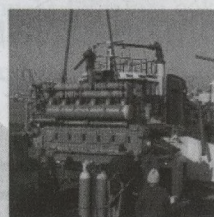
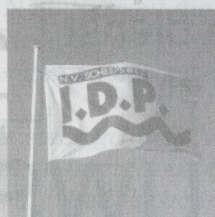


Visserij-schepen - Werkschepen
Dienstvaartuigen - Pontons
Motorenrevisies - Mechaniek - Uitlijning
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS



Scheepsliift 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 bureeluren: 0477-777 664 - E-mail: info@idp-shipyard.be - Website www.idp-shipyard.be





Binnen de quotacommissie wordt het opvissen van de quota op de voet gevolgd en het formuleren van voorstellen voor de verdeling van niet-opgevisste bestanden is een belangrijke aangelegenheid. "Voor het groot vlootsegment bestaat onze werkwijze uit het vastleggen van de quota van alle belangrijke doelsoorten voor de eerste zes maanden van het jaar. Daarna bekijken we de situatie voor de volgende vier maanden en naar het einde van het jaar toe stellen we een advies op voor de laatste twee maanden. Voor het klein vlootsegment starten we met een regeling voor tien maanden en bekijken daarna wat er ons te doen staat voor de laatste twee maanden", legt Miel Utterwulghé uit.

Problemen

"Ons grootste probleem is dat de sommige visbestanden niet meer in verhouding zijn tot de quota. Onze vloot heeft ondermeer grote moeite om het tongquotum in de Noordzee op te vissen. Niet omdat wij de vangstcapaciteit niet hebben, maar omdat de tong er steeds moeilijker te vinden is. Zoals er nu gevestigd wordt bestaat zestig procent van de tongaanvoer uit slibtong en dat is geen ideale situatie. In de Golf van Biscaye kunnen we in belangrijke mate zelf de grootte van de gevangen tong bepalen door dieper te vissen. Bijkomend voordeel van op een diepte van 100 tot 160 meter te vissen is dat je meer zeeduivel als bijvangst maakt.

Op andere visgronden is de toestand beter. In de West (VIIId) zitten we dan weer goed op schema. De grootste problemen draaien echter rond de kabeljauw en schol in de Noordzee die sterker aanwezig zijn dan de vangstadvisen aangeven. De reders begrijpen best dat we de zee niet moeten leegvissen, want in de toekomst moet er ook nog vis zitten. Wij pleiten wel om, zonder de visserij-inspanning te verhogen, de maatse vis te mogen aanvoeren. De Nederlandse en Schotse oostkustvissers zitten trouwens met hetzelfde probleem. Nu moeten de vissers aanzienlijke hoeveelheden vis zonder overlevingskans overboord zetten." (gw)

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

De Utterwulghes: portret van een redersfamilie

Een geslacht in de zeevisserij

ALBERT UTTERWULGHE OF 'Berten van de mageren van kattens' is een naam die net als die van zijn twee broers Leon en Emiel in Heist nog steeds weerklank heeft. De Utterwulghes zijn misschien niet de oudste, dan toch wel een van de oudste vissersgeslachten in Heist.

ALBERTS ZOON EMIEL (58) loopt in de sporen van zijn vader. 'Patriarch' Albert Utterwulghes (1915-1994) was voorzitter van de Rederscentrale Oostkust, ondervoorzitter van de Rederscentrale (RC) en vervulde nog een dozijn mandaten in de visserijsector. Ook Emiel Utterwulghes vervult verschillende bestuurs-

functies. Het voorzitterschap van de quotacommissie is daarbij zijn belangrijkste mandaat.

Emiels overgrootvader en grootvader waren nog kleine vissers die vanop het strand van Heist met hun houten garnaalzeilschuit de zee optrokken. Zijn vader heeft tijdens zijn leven de hele evolutie van zeilschip tot moderne boomkortrawler meegemaakt. De drie broers waren 'goed van aanpakken'. Zij waren dan ook betrokken bij de bouw van een tiental houten en later stalen vissersvaartuigen, waarvan de Z.539 *Zeemansblik* (in 1965 verloren gegaan nabij het eiland Wight) in 1947 de eerste was. Gedurende een periode hadden ze vier vaartuigen in handen: de Z.510

Zeemansblik, Z.549 *Albrecht Rodenbach*, de Z.559 *Gudrun* en de Z.569 *Blauwvoet*; namen die later bij nieuw gebouwde schepen steeds terugkeerden.

Het gezin van Albert Utterwulghes en Annie Groen telde drie kinderen. Miel, gehuwd met Anna-Merie Deconick, Lena huwde visser Eric De Waegenaere, Miel en de ongehuwde zus Greta staan tot op vandaag nog in voor de zorg van hun 89-jarige moeder.

Miel volgde de Vrije Visserijschool in Heist waar hij de nodige brevetten voor dek en machine behaalde. Hij is 14 jaar oud als hij tijdens de vakantiemaanden meevaart als

scheepsjongen op de Z.549 *Albrecht Rodenbach*, een houten vaartuig van 76 brutoton met een Industriebusmotor van 180 pk.

"Ik moet eerlijk toegeven dat het leven aan boord mij toen misvallen is. Ik was zeeziek en kon mij niet inbeelden dat de rest van mijn leven zich aan boord zou afspelen", vertelt hij nu over die periode in



Familiefoto met Emiel en Anne-Marie Utterwulghes-Deconinck, dochter en meter Christy Utterwulghes, Peter Bart De Waegenaere, Eric en Lena De Waegenaere-Utterwulghes ter gelegenheid van de doop van de Z.510 Dennis in september 2000. (foto gw)

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluikaai 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 - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKENDE SERVICESTATION -

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

1963.

Maar in vissersfamilies was er meestal geen andere keuze. Vanaf 1966 werd Miel aangemonsterd op de Z.569 *Blauwvoet*, een periode die hem beter bevallen is aangezien zijn leven zich in de daaropvolgende 23 jaar op zee afspeelde.

“De Z.569 was amper zes maanden oud toen ik inscheepte. Volgens de maatstaven van toen was het een zeer modern stalen schip. Het comfort was niet meer te vergelijken met de levensomstandigheden op de oude vaartuigen”, vertelt Miel over het 300 pk-schip. Enkele jaren later stapte hij over op de Z.559 *Gudrun* die door zijn toekomstige schoonbroer Eric De Waegenaere werd gevoerd. In 1979 zorgt vader Albert dat de rederij van zoon Miel en schoonzoon Eric de Z.510 *Zeemansblik II* van Albert ‘Tchettie’ Pauwaert kan overnemen. Het vaartuig werd later verkocht in Ierland (Dunmore East) waar het als schelpenvissers actief was en zou nu Fleetwood als thuis-haven hebben.

Overschakeling

De middenslagschepen van de Utterwulghes waren plankenvissers die hard visten in de Kreeftenput. *“Met de bouw van de nieuwe Z.59 Gudrun, een honderd procent zusterschip van de Z.510, wilden Eric en ik eigenlijk een vaartuig dat in de zomer met de planken op langoestines en in de winter met de bokken voor platvis kon gaan. Dat is er niet van gekomen omdat scheepsbouwer Roger De Graeve ons voor dezelfde prijs een groot boomkorvaartuig van 35 meter en een ABC-motor van 1.200 pk kon leveren”*, zegt Miel Utterwulghes. De oude Z.559 *Gudrun* werd verkocht aan Medard Vandenbroucke die het vaartuig jarenlang exploiteerde als sportvisser *Nobus*. De nieuwe Z.59 *Gudrun* werd eind september 1985 onder grote belangstelling gedoopt met EG-commissaris Willy De Clercq als peter en de echtgenote van minister van Verkeerswezen Herman De Croo als meter. Reder Eric De Waegenaere was de schipper, toen bijgestaan door Freddy Lagast, Georges Delanghe, Werner De Waegenaere, Yvan Vanelverdinghe en Johan Vandenberghes.

In 1989 houden Miel en Eric het als schipper voor bekeken. De Z.510 wordt eind 1999 verkocht aan Danny Devos die het schip vernummert tot Z.84 met behoud van

de naam.

Miel Utterwulghes en zijn echtgenote blijven intussen niet gespaard van pijnlijk leed. Hun 21 jarige zoon Dennis is in 1995 het slachtoffer van een dodelijke werkonval aan boord van de Z.510 in de haven van Zeebrugge.

Z.510 Dennis

Het nieuwe vaartuig dat de reders in 2000 lieten leggen kreeg dan ook de naam van de jonge hulpmotorist. De opdracht voor de bouw van de vierde en grootste Z.510 (38 m.) wordt bij scheepsbouwer Reimerswaal in Nederland uitbesteed. De scheepswerf liet het casco in Brailla Roemenie bouwen. (Voor foto en meer details over het schip, zie rubriek ‘De Belgische zeevisserijvloot’ elders in dit nummer.)

“Het Roemeense casco heeft ons weinig financieel voordeel opgeleverd, maar al bij al heeft de werf een zeer degelijk schip afgeleverd. Onder de moderne vaartuigen in de vloot is de Z.510 het vaartuig dat het minste brandstof verbruikt. Dat heeft alles te maken met de verhoudingen van de reductiekast in combinatie met een schroef van 3.600 mm”, vertelt Miel Utterwulghes die met dit nieuwbouwproject - en zonder opvolger - zijn laatste co-operatie met schoonbroer Eric realiseerde.

Het redersduo kreeg een nieuwe opdoffer te verwerken als de Z.59 *Gudrun* op 9 augustus 2003 aan de grond loopt nabij Lowestoft. Het vissersvaartuig kwam in dikke mist in aanvaring met een vrachtschip en zonk. Gelukkig konden schipper Bart De Waegenaere en de vijfkop-pige bemanning in de reddingsboot ontkomen en later opgepikt worden door een reddingshelikopter. Zijn zuster en zwager Eric De Waegenaere, die met hun zonen Bart en Kris twee schippers in huis hebben, namen het jaar daarop, de moderne B.462 *Vidar* van de wijlen Eddy Crevits over. (gw)



‘Patriarch’ Albert Utterwulghes (rechts) met scheepsbouwer Roger De Graeve bij de stapelloop van de derde Z.510 Albrecht Rodenbach (nu Z.84) in mei 1989 te Zeebrugge. (foto gw)



‘Moet dan onze huidige vissersvloot, waar we zo trots op waren en die van oudsher bij Nederland hoort, nu ook gaan eindigen op het scheepserkhof (...)?’

Louwe de Boer in
Visserijnieuws, 13 juli

‘Het is weer eens gebleken dat die peilingen wettelijke oplichterij zijn. Die mannen kunnen beter met dobbelstenen gaan gooien.’

Jean-Marie Dedecker in
De Volkskrant 16 juni

‘Op deze basis moet niet verwacht worden dat de Belgische vloot zal groeien... Zelfs een status-quo zou al een groot succes zijn.’

Emiel Brouckaert in de
RC van juli 2007

‘Een belastingverlaging is maar echt als ze gepaard gaat met het schrappen van bepaalde overheids-uitgaven. Als dat niet gebeurt, draait men de burger alleen een rad voor de ogen.’

Stefaan Michielsens in
De Tijd 07 juni

‘Als je twintig jaar commentaar geeft op lopende zaken, ga er dan maar rustig vanuit dat 75 procent gelul blijkt te zijn geweest.’

Maarten van Rossem, in
Volkskrant Magazine, 20 mei

‘Met een klein gezelschap bezocht ik een paar weken geleden (...) een vissersboot. (...) Ik wijs nog even naar het kruisbeeld dat opvallend en centraal in de stuurcabine hangt en we zijn weg.’

Roger Vangheluwe in de
RC van juli 2007

‘Alhoewel iedereen de peilingen achteraf in vraag stelt, worden ze alsmaar gretiger uitgesmeerd in de pers.’

Noël Slangen in De Morgen 16 juni

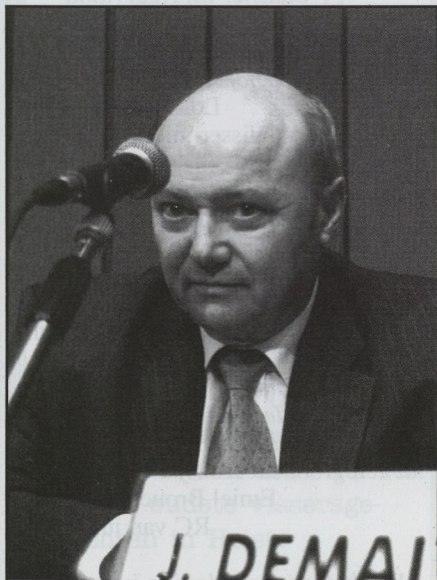
‘Ooit zijn we (...) erin geslaagd de groenteveilingen (...) intenser te laten samenwerken (...). Ook in zeevisserijsector moet een hechte samenwerking tussen alle geledingen met eenzelfde resultaat mogelijk zijn.’

Johnny Demaiter in de
RC van juli 2007

‘Als de overheid de privé-sector bij wet tot openheid verplicht, mag ze zelf wel het goede voorbeeld geven.’

Morris Tabaksblat in
De Tijd 18 april

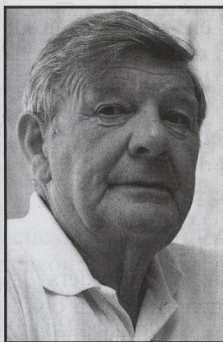
Johnny Demaiter
met pensioen



Johnny Demaiter kreeg met ingang van 1 juni eervol ontslag uit zijn ambt van directeur-ingenieur. De hoge ambtenaar van de Afdeling Landbouw- en Visserijbeleid bij het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in Brussel was geen onbekende in Oostende. Als hoofd van de Dienst voor Zeevisserij was hij wekelijks in Oostende. Johnny Demaiter ging met pensioen en mag de eretitel van zijn ambt voeren. Op de Dienst voor Zeevisserij is ingenieur Marc Welvaert aangesteld als leidinggevend ambtenaar.

TE KOOP
EEN ONTHUIDMACHINE VOOR
VIS
MERK "CRETEL"
ZO GOED ALS NIEUW
GSM.0032495542219

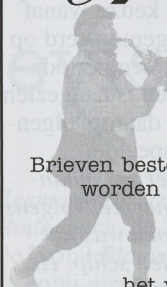
Maurice Braet (81) overleden



Op 15 juli overleed Maurice Braet in het RVT Lindenhove te Knokke-Heist. Maurice, geboren op 6 december 1925,

kwam niet uit een vissersfamilie, maar zijn werkkraft, kennis en de wil om te slagen waren zijn sterke punten om het in de sector waar te maken. Hij leerde de theorie en het handwerk voor de visserij in de avondschool. In 1939 monsterde hij aan op de Z.32 Louis-Gerard van rederschipper Eugène Verpoorter. Als de oorlog uitbreekt verricht hij tijdelijk ander werk, maar komt in 1942 terug in de visserij op de Z.41 De Twee Gebroeders van Leon Vantorre en vaart in de volgende jaren op verschillende andere schepen. In 1964 wordt hij eigenaar van de B.603 Jean-André, een vaartuig dat hij omdoopt tot Z.603 Roland. Tien jaar later verkoopt hij zijn schip aan de Oostendse reder-zakenman Lou Aspeslagh en wordt er tot aan zijn pensioen tewerkgesteld in het magazijn voor scheepsbevoorrading. Maurice bleef tot het einde geïnteresseerd in de visserij en werd goed op de hoogte gehouden door zijn dochter Katrien die in de Zeebrugse vismijn werkt. (jd)

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.

Het imago van de
Oostendse haven

Ferryways is failliet. Onbegrijpelijk is dat in een tijd van 'boom' op de ro-romarkt. Britse havenbedrijven bouwen volop containerterminals om de capaciteit te verhogen.

Cobelfret heeft het leep gespeeld, maar het imago van de haven van Oostende heeft alweer een flinke deuk gekregen. Ferryways, oorspronkelijk eigendom van heet Antwerpse D&W Agencies, had nooit verkocht mogen worden aan cabelfret, want deze reder is Oostende vijandig.

De belangrijkste containertrafiken liggen nu stil en daardoor ook de contianertreinen. Dit is gevaarlijk, want de NMBS zal weinig zin hebben om nog centen in Oostende te investeren. Dat kan op zijn beurt grote gevolgen hebben voor de Oostendse haven. Er moet dus snel een betrouwbare en financieel sterke reder komen die de boel weer opstart.

H. de Bruin, R'dam

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!**

De Belgische visserijvloot (32)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

Z.510 Dennis

Lengte: 37,96 m.
Breedte: 8,69 m.
Tonnage: 388 bt
Bouwjaar: 2000
Werf: Braila, Roemenië (casco) en
Reimerswaal BV, Hansweert (NI)
Motor: MaK (1999)
Vermogen: 957 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
BVBA Zeemansblik, 8380
Zeebrugge



COPYRIGHT gw

B.518 Drakkar

Lengte: 37,81 m.
Breedte: 8,56 m.
Tonnage: 384 bt
Bouwjaar: 1998
Werf: De Graeve, 8380 Zeebrugge
Motor: MiaK (1998)
Vermogen: 957 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
NV Drakkar, 8380 Lissewege
NV Drakkar, 8200 Brugge (2007)



COPYRIGHTgw

Z.519 Enterprise

(ex- Z.519 Rachel Sarah)

Lengte: 22,07 m.
Breedte: 6,08 m.
Tonnage: 98 bt
Bouwjaar: 1993
Werf: De Graeve, 8380 Zeebrugge
Motor: Caterpillar (2001)
Vermogen: 221 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar
Z.519 Rachel Sarah:
BVBA Rederij White Horse, 8000
Brugge (1993)
BVBA Rederij Rachel Sarah, 8200
Brugge (1999)
(failliet 23.09.04)
Z.519 Enterprise:
BVBA Enterprise, 2600 Berchem
(2005)



COPYRIGHT gw

[Uit Het Visserijblad van vrijdag 2 augustus 1957]

Ode aan de haring

Koning haring deed deze week zijn intrede in ons land, zonder vaandels, zonder muziek, zonder veel omhaal. Er stond hem niemand af te wachten, behalve enkele kopers die om prijs vochten om de malse beestjes mee te kunnen nemen en tot lekkere beetjes te verwerken. Dat was alles voor een dier dat van juli tot februari onze visserij regeert, ieder jaar opnieuw en dit sinds vele honderden jaren reeds. Men is zodanig zijn terugkomst gewoon geworden dat men zijn vele weldaden licht over het hoofd ziet. Het enige wat men over de haring zegt, is – zoals voor het zout dat de aardappelen slecht maakt als men het vergeet – dat zonder haring het visserijjaar slecht is, zoals dit vorig jaar het geval was. Meer niet en ik twijfel er aan of er ooit een groot dichter is geweest die een huldedicht schreef dat waardig genoeg was voor deze merkwuurige vis. En toch wordt er voldoende stof gegeven om verschillende boeken te vullen. Talrijke mooie dingen werden geschreven tot lof en hulde van vele zaken die het minder waard waren dan de haring, en er schieten mij vandaag vele te binnen, geen nochtans over de haring. Is de haring niet, vele eeuwen geleden, de oorzaak geweest van de bloei van onze kustplaatsen? De bouwsteen en de mortel van vele gebouwen, steden zelfs, in de nabijheid van de zee? De rijkdom van visser en ambachtsman en handelaar uit het kustgebied? Maar dat is reeds lang geleden en wie spreekt er nu nog over? Wie denkt er nog op de glorie van dat gezouten haring was dat de Hansa verkocht en uitvoerde naar alle landen van Europa? Wie weet met welke zorg de haring destijds

omringd werd, hoe streng wetten en reglementen uitgevaardigd werden om de kwaliteit en de faam van dit produkt te verhogen? Waar is de tijd dat Willem Beukelszoon uit Biervliet en Jacob Kien uit Oostende als nationale helden gehuldigd werden omdat ze het haringkaken uitvonden of verbeterden? Zelfs te Oostende bestaat geen straat die de naam van de grote visser draagt! Bestaat er een haringstraat of een haringplaats te Oostende of te Nieuwpoort, te Sluis, Damme, of gelijk waar langs de kust? En nochtans wat zouden die plaatsen geweest zijn zonder deze vis? Wie denkt er nog aan dat haring de <<bietstuk van de arme>> genoemd wordt? Dat haring een volledig voedsel is, dat alle gaven en giften der zee in zich bevat? Och de wereld is zo ondankbaar en vergeet zo licht. Amper vijftien jaar geleden bracht deze vis redding aan honderdduizenden landgenoten, aasde men op haring gans het land door, betaalde men deze zilveren vis met goud – misschien de laatste keer dat deze vis zijn werkelijke waarde toebedeeld kreeg. Bracht de haringvisserij rijkdom en zegen voor de vissers. Het was toen oorlog en, vergeten de mensen licht de gruwelen hiervan, ze vergeten nog gemakkelijker de zegen die ze toen ontvingen uit zee. Duizenden legerscharen haring komen uit het hoge noorden op onze kusten afgezwommen. Honderden millioenen haringen worden ieder jaar aan land gebracht door duizenden vissersvaartuigen van alle landen. De haringkoorts is als een ziekte-epidemie die de gehele visserijbevolking aantast. Ze wordt eerste opgetekend in het noorden van Europa en besmet alle visserijlanden om beurt, noem ze maar op: Noorwegen, Engeland, Zweden, Polen, Denemarken, Duitsland, Nederland, België, Frankrijk. En die ziekte duurt, deze koorts houdt aan zolang er nog één mikroob, nog één enkele haring in de Noordzee te vinden is. En wat kan men al niet schrijven over het geheimzinnige leven van

deze vis, waarover het de geleerden zelfs nog niet eens zijn! Op de vele duizenden romans die jaarlijks op de koekenmarkt verschijnen zijn er bitter weinig – zoniet geen enkele – over de haring. En nochtans is de geheimzinnige trek, het mysterieuze leven veel spannender dan de meest ingewikkelde politieroman.

Moet het dan altijd oorlog zijn vooraleer men nieuwe recepten en bereidingswijzen voor de haring gaat optekenen en uitzoeken? Wanneer deze vis in de vismijn in honderden bennen ligt te pronken, wie denkt er aan op hoeveel tientallen manieren men deze lekkere vis tot een smakelijk hapje kan omtoveren?

Neem uw oorlogsnota's terug ter hand en ge hebt opnieuw vele manieren van bereiden, eenvoudig en goedkoop, maar allen om ter smakelijkst en voedzaam. Is het misschien omdat er te veel haring aangebracht wordt dat men deze vis niet méér naar waarde schat? Bezoek een rokerij en zie de vele mogelijkheden die de vindingrijkheid onzer verwerkers heeft uitgevonden om smakelijke haringhapjes te toveren, niet alleen voor de eenvoudige man, maar voor de meest verfijnde kelen.

Tel de talrijke konservenprodukten, de verscheidene vormen van ingelegde haring en zeg met mij dat de haring een vis is met de meeste mogelijkheden op gastronomisch gebied.

Ik geloof wel, moest men de haring meer naar waarde schatten, men de eerste haring met meer vreugde zou begroeten, met vlaggen en feestklanken en speciale uitgaven van de bladen. Is het haringseizoen niet ieder jaar een teken voor de visserij zelf dat er opnieuw zal kunnen gewerkt worden, dat er opnieuw kans bestaat door een goed seizoen te maken, de twee eindjes van het jaar aan een te knopen?

Daarom reeds wens ik in alle bescheidenheid, misschien ben ik de enige die het doe: **WELKOM, KONING HARING OP ONZE KUST.** J.H.K.

Vorige week dinsdag, 23 juli, werd

Inzet van het haringseizoen aan de Belgische kust

de eerste haring aan land gebracht te Oostende door het vaartuig O.284 <<Broeder Isidoor>>. De vangst bedroeg 6.000 Kgr; volle haring, gevangen op de visgrond <<Smalls>> tussen Engeland en Ierland. Op dit teken togen de eerste Oostendse treillers dit jaar definitief op haringjacht. De O.305 <<François Musin>> van de rederij Boels, bracht reeds op woensdag 31 juli 450 manden (22.500 Kgr.) haring aan, terwijl voor donderdag 1 augustus het vaartuig O.335 <<Charvic>> van de rederij Seghers verwacht wordt met een lading haring van 25 T., dit laatste na een rekordreis van amper zeven dagen.

Aldus is het haringseizoen – een paar dagen later dan gewoonlijk – ook in ons land opnieuw ingezet

en mag men, als de vangst goed verloopt, bijna dagelijks haring verwachten te Oostende tot februari van het volgend jaar.

Melden we hierbij dat het vorige haringseizoen, 1956-57, voor alle Europese visserijlanden katastrofaal is geweest. De eerste tekenen van het huidige seizoen wijzen echter op een lichte verbetering bij vorig jaar en algemeen wordt verwacht en gehoopt dat de haring dit jaar voldoende zal zijn om de kosten van de reders en de inspanningen van de vissers voldoende te belonen.

Uit Het Visserijblad van vrijdag 9 augustus 1957

Geen subsidie voor mazout aan de zeevisserij

Officieus en uit zeer goede bron wordt ons medegedeeld dat er geen sprake van is dat een subsidie voor het verbruik van mazout aan boord van vissersvaartuigen door de regering zal verleend worden. Het voorstel zou zelfs niet aan de Ministerraad voorgelegd zijn geweest door onze Minister van Landbouw.

We hebben het nog geen twee maanden geleden voorspeld dat van al de schone woorden en brieven van (Kadee) Victor De Paep uit Zeebrugge NIETS zou in huis komen. Maar hoeveel reders hebben er zich intussen opnieuw niet laten vangen door de beloften die veel trekken op kiesbeloften van kameraad Depaep? Zelfs onze Minister van Landbouw, die nochtans tot een andere partij behoort, heeft een ogenblik gemeend in de kaart te moeten spelen van die persoon voor wie enkel het eigenbelang telt.

Weze dit een les voor velen. Ze heeft ditmaal niemand geld

gekost, maar het is niet altijd zo geweest, denkt maar aan de vele nieuwgebouwde schepen te Zeebrugge die niet meer uit hun kosten komen!

Meer over de historische haringvangsten op p. 24 in dit Visserijblad

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

Deze maandelijks rubriek is gebaseerd op HVB van 1957.

KORT

Doop Z.508 Zegen – Zondag 25 augustus werd de Z.508 Zegen gedoopt in Zeebrugge. Het houten vaartuig van het Zeebrugse echtpaar Jozef Verbeke en Dolores Lovotti werd gebouwd op de scheepswerf van Jules Harinck, meet 17 m. en heeft een motor Bohn & Kähler van 125 pk. De bemanning bestaat uit Jozef Verbeke, Charles Janssens, Leon Vantorre en Louis Desmit.

BELGISCH CONGO

Koloniale Maatschappij werft aan : Gepatenteerde schippers van de Rijn, officieren ter kustvaart.

Leeftijdgrens : 23-35 jaar.

Uitbreid aanbod met pasfoto zenden aan «S.O.».

Office de Publicité, 16, Marcqstraat, Brussel.

5501V

REDERS,

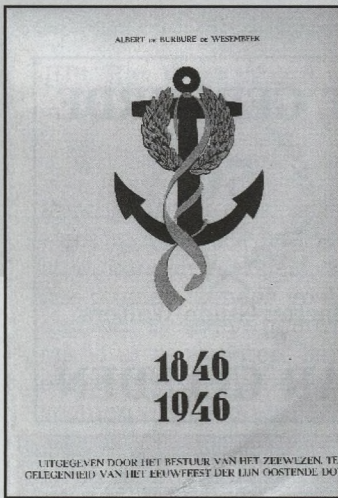
Voor uw garen en netten in

NYLON

wend U tot

S. C. A. P.

H. BAELSKAAL, 27 — Tel. 729.51



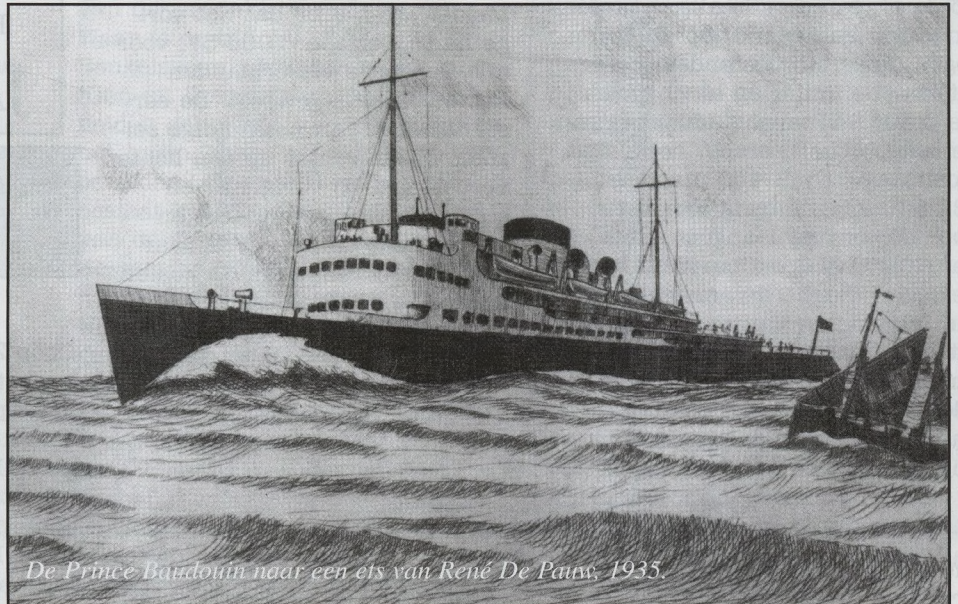
De redactie van HVB krijgt nogal wat oud papier toegestuurd. Wie een oud exemplaar van ons blad op zolder vindt, een boekje over de visserij ontdekt of een foto uit de oude doos opgraaft... doet nogal eens de moeite ons dat te bezorgen. Maar wat doen wij dan met dat oud papier? Wel, we maken een rubriek waarin we het kwijt kunnen. Deze keer vonden we inspiratie in 'Eeuwfeest der Lijn Oostende - Dover 1846-1946' in dat feestjaar gedrukt bij de Imprimeries Générales Lloyds Anversois

In 1946 was het juist geteld honderd jaar dat de 'maalboten' Oostende met Dover verbonden. Het werd in de stad uitbundig gevierd. Die feesten vielen overigens samen met de viering van het vijfhonderdjarig bestaan van de Oostendse vissershaven. Duizenden affiches riepen kunst schilders op om deel te nemen aan een wedstrijd. De post gaf speciale reeksen zegels uit. Er waren eretekens voor de personeelsleden die minstens 25 jaar 'goeden en loyalen dienst' bewezen hadden; anderzijds liet het Bestuur van het Zeewezen 500 'artistieke bronzen herdenkingsmedaljes' slaan. Er werd een film gemaakt die de geschiedenis van de lijn in beeld bracht.

De feestelijkheden openen op 29 juni met de tentoonstelling van Belgische marine-schilders in 'den Cercle Interallié' en met een historische tentoonstelling in de Koninklijke Galerij. Op 6 juli voerde een kinderkoor in open lucht de cantate 'Lied van de zee' uit. De daaropvolgende dag was er op het strand een reddingswedstrijd en in het Maria-Hendrikapark een concours van 'modelyachts'. Eenheden van 'onze nieuwe Zeemacht' hielden op 14 juli een zeeparade, waarna internationale roeiwedstrijden aan de beurt kwamen, georganiseerd

Dat het verduldig is dat zei men destijds van papier

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



De Prince Baudouin naar een ets van René De Pauw, 1935.

door de Watersportclub van Oostende. Van 18 tot 22 juli namen 300 mensen deel aan het Derde Internationaal Congres van de Zee.

Ook de visserij was van de partij, want op 20 juli werd in de Koninklijke Galerij 'de Week van de Visch' geopend; waarop uiteraard een diner moest volgen. De dag ging verder met een receptie die door de 'Belgischen Zeevaartbond' aangeboden werd en werd afgesloten met een bal dat 600 genodigden verzamelde.

De daaropvolgende dag werden vertegenwoordigers van de 'municipaliteit van Dover' op het stadhuis ontvangen, waar ze ook een 'betooging van nationale erkentelijkheid' konden bijwonen: 'Een zestigtal eretekens werden uitgereikt aan visschers en zeelieden die zich onder de oorlog heldhaftig gedragen hadden'. 's Middags trok er een 'folklorisch-historische stoet' door de Oostendse straten.

En nog was het feest niet over. Op 22 juli voer de pakketboot 'Prince Baudouin' met een honderdtal genodigden, waaronder premier Achiel Van Acker, van Antwerpen naar Oostende en twee dagen later vertrok hetzelfde schip voor het eerst na de oorlog weer naar Dover. Aan boord bevonden zich een dertigtal genodigden, waaronder Serruys, burgemeester van Oostende.

Voor de rede van Oostende konden mensen een week lang zeilwedstrijden volgen. Zo werd daar op 28 juli het mijlkampioenschap ingericht. Kijklustigen konden ook zelf de zee op, want 'Het Bestuur van het Zeewezen richtte onder groote belangstelling en deelneming op 24 en 29 juli zeeuitstapjes in.'

De feesten werden afgerond met een lunch voor de organisatoren en uiteraard besloot de avond met een groot vuurwerk.

Het eeuwfeest van de lijn Oostende-Dover was voor het Bestuur van het Zeewezen aan-

leiding om een geschiedenisboek van de rederij uit te geven. Het werd bijeengeschreven door ene Albert de Burbure de Wesembeek, duidelijk van geen gewone komaf. Hij schreef het ruim 150 bladzijden tellende werk dan ook in het Frans, maar er werd ook een Engelse en een Nederlandse vertaling van uitgegeven. Het is uit dat boek dat we bovenstaande gegevens en de illustraties konden distilleren.



Op 16 september 1933 loopt de Prince Baudouin van Stapel. De kleine Boudewijn laat de champagne tegen de boeg knallen.

boekbesprekingen



frank neyts

zeemilieu beschermen

Het werd een turf van zes centimeter, de jongste editie van "Gard Handbook on Protection of the Marine Environment". Het werd samengesteld door Prof. Edgard Gold en bevat een schat aan informatie over zowat alles over de fysische toestand van 's werelds zeeën en oceanen en de gevolgen op het vlak van verantwoordelijkheid en verzekering als er iets mis mee gaat. Het boek werd volgestampt met nuttige informatie en kleurrijke illustraties. Nuttig is het uitgebreide overzicht van afkortingen met de nodige uitleg. Iedereen weet wat LNG en LPG is, maar is dat nog zo als men spreekt over AC/REMPEITC en FWP-CA? En wat is het verschil tussen AUSMEPA en CYMEPA?

Aan het werk hebben heel wat prominente medewerkers van Gard P&I Club hun medewerking verleend. Alle info wordt bovendien uitzonderlijk gebruiksvriendelijk gepresenteerd. Voor al wie te maken heeft met de bescherming van het mariene milieu (of de bezoedeling ervan) is de aanschaf van dit boek simpelweg een 'must'.

"Gard Handbook on Protection of the Environment" werd uitgegeven bij het Noorse Gard P&I Club, adres gemakkelijk terug te vinden op het Internet. Kostprijs 100 euro, volgens de kwaliteit van het boek mag dit niet als echt duur worden beschouwd.

Scheepvaart voor dummies

Het is bekend, de scheepvaart vormt een gesloten wereld, moeilijk doordringbaar voor buitenstaanders. Wie als leek deze wereld toch wil leren kennen doet er goed aan het boek van Patrick M. Alderton "Reeds Sea Transport. Operation and Economics" aan te schaffen. In een klare taal, weliswaar in het Engels, komen onderwerpen zoals schip, scheepstypes, bemanning, cargo, types lading, navigatie, financiering, kosten en tarieven, chartering, lijndiensten, veiligheid,... en nog veel meer aan bod. Het boek veronderstelt geen voorkennis van scheepvaart maar legt alles haarfijn uit, waardoor de lezer een goed gefundeerde introductie krijgt tot de wereld van de scheepvaart.

"Reeds Sea Transport. Operation and Economics" (ISBN 0-7136-6944-6) werd op handig formaat als softback uitgegeven en telt 323 pagina's. Het boek kost £25. Aanschaffen kan via de boekhandel of bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. Tel.

+44.20.7758.0200, Fax +44.20.7758.0333, E-mail: acn@acblack.com.

Britse oorlogsschepen

Over de jaren heen groeide het boekje "British Warships & Auxiliaries" uit tot een standaard referentiebron voor iedereen die iets van schepen en de vliegtuigen/helikopters van de Royal Navy wil weten. Steve Bush tekende voor de samenstelling van de recentste editie. Na een introductie geeft het boekje een overzicht van alle schepen van de Royal Navy met hun kenmerken. Vliegkamp-schepen, landingsschepen, duikboten, destroyers, fregatten, mijnenbestrijdingsvaartuigen, patrouillevaartuigen, surveyschepen, allen paseren de revue. Ook de steunschepen van de Royal Fleet Auxiliary worden besproken. Verder omvat het boekje een overzicht van de vliegtuigen, alle types helikopters en wapensystemen die bij de Royal Navy in gebruik zijn. Naast een degelijk inhoudelijk overzicht geeft het werkje prachtige foto's van de besproken schepen en vliegtuigen/helikopters.

"British Warships & Auxiliaries" (ISBN 978-1-904459-22-4) telt 96 pagina's en kost £7.99 (plus P&P). Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Maritime Books, Lodge Hill, Liskeard PL14 4EL, UK. Tel. +44.1579.343.663, Fax +44.1579.346.747, E-mail: sales@navy-books.com.

De vuurtoren op de Lundy

Vuurtorens, als bakens in het onbekende spreken tot de verbeelding. Bovendien heeft iedere vuurtoren zijn eigen verhaal. De oude vuurtoren op de Lundy Eilanden in het Britse Bristol Kanaal vormt daar geen uitzondering op. Precies dit verhaal wordt gebracht door Myrtle Ternstrom. In haar boek "Light over Lundy" brengt zij de geschiedenis van de oude Lundy-vuurtoren, binnen de context van de geschiedenis van het eiland zelf. De toren werd in 1820 gebouwd, had een hoog- en een laaglicht en was toen de hoogste vuurtoren van de Britse Eilanden. Naast het verhaal van de toren zelf brengt het boek ook het verhaal van de vuurtorenwachters, de eenzaamheid en de moeilijke omstandigheden waarin ze moesten leven. Doorheen het verhaal verweven brengt het boek ook de details van de talrijke scheepsrampen vanaf de vijftiende eeuw tot 1897 en de heroïsche reddingsacties opgezet door de vuurtorenwachters.

"Light over Lundy" (ISBN 978-1-904445-29-6) telt 130 pagina's en kost £14.99. Aankopen kan via de boekhandel maar ook rechtstreeks bij de uitgeverij Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness KW6 6EY, Scotland, UK. Tel. +44(0)1593.731333, Fax +44(0)1593.731400, e-mail: info@whittles-publishing.com.

De wereld van Michiel de Ruyter

Het jaar 2007 is uitgeroepen tot het Michiel de Ruyterjaar. Vierhonderd jaar geleden, op 24 maart 1607, werd de man geboren in Vlissingen. In het boek "De Wereld van Michiel de Ruyter. De trots van Zeeland" geeft Veronica Frenks een verhelderende kijk op de figuur Michiel Adriaanszoon de Ruyter en schetst zij de omstandigheden die hem tot Nederlands beroemdste zeeheld maakten. Deze uitgave verscheen op 23 maart 2007 ter gelegenheid van de tentoonstelling "De trots van Zeeland, de wereld van Michiel de Ruyter" in het Zeeuws maritiem muZEEum te Vlissingen. De tentoonstelling is te zien tot en met 30 september 2007.

Hoe kan het dat de zoon van een bierdruiger het bracht tot admiraal van de Nederlandse vloot en tot op de dag van vandaag geldt als een van de bekendste Nederlanders? Wat was de invloed van het welvarende zeventiende-eeuwse Zeeland waarin hij opgroeide? Welke rol speelde de zeevaart met zijn koopvaardij, kaapvaart en visserij? En in welke mate hebben vooral de Engelse zeeoorlogen, de opkomst van de zeeschilders en de mythevorming rondom zijn persoon bijgedragen aan zijn roem? Op al die vragen poogt Veronica Frenks een antwoord te geven.

"De Wereld van Michiel de Ruyter" (ISBN 978.90.5730.407.1) telt 96 pagina's en werd als paperback uitgegeven. Het boek kost 19,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen, Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289.

Scheepsberger

In zijn boek "Wreck, Rescue & Salvage" brengt Dick Jolly zijn eigen verhaal. Van jongsafaan gefascineerd door de zee ging hij na zijn ingenieursstudies als kadet aan de slag bij de Australian National Line. Na de nodige ervaring te hebben opgedaan en met een ticket van sleepbootkapitein op zak, verlegde hij zijn uitvalsbasis naar Singapore, van waaruit hij de wereldzeeën afschuurde om her en der wrakken op te ruimen of schepen te redden. Na vier jaar keerde hij de zee de rug toe en probeerde zijn kost te verdienen als opaal-delver in het Australische binnenland. Na enige tijd hervatte hij zijn job als berger. In het boek brengt hij in een fascinerende stijl zijn avonturen.

"Wreck, Rescue & Salvage" (ISBN 9-781904-445425) telt 154 pagina's en kost £16.99. Aankopen kan via de boekhandel maar ook rechtstreeks bij de uitgeverij Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness KW6 6EY, Scotland, UK. Tel. +44(0)1593.731333, Fax +44(0)1593.731400, e-mail: info@whittles-publishing.com.

Toen panharing nog een begrip was

HET GEHEUGEN IS KORT en de jongere generatie weet wellicht niet eens dat de haringvisserij gedurende vele generaties een van de pijlers van onze visserij was (zie ook rubriek '50 jaar geleden', Ode aan de haring). Voor ouderen is panharing, net als sprot overigens, nog steeds een begrip dat de geur van vroegere tijden oproept.

NIEMAND STAAT ER vandaag nog bij stil dat de visserij op haring in 1977 door de Europese Visserijcommissie werd verboden. Pas drie jaar later mocht in het Kanaal en op de Noordzee op beperkte schaal opnieuw wat haring gevangen worden. De haringvisserij kende een korte heropleving in de jaren 1981-85 (zie grafiek, veder in dit artikel), maar stelt nu niets meer voor. We

hebben nog steeds een haringquotum en dat is een handig onderpand voor ruilakkoorden. De visserij op haring was een typische seizoensvisserij die verliep van begin oktober tot eind februari. In alle kustplaatsen en in het hinterland waren toen nog haringrokerijen te vinden. Hun schoorstenen staken boven de daken uit, maar vooral door de doordringende geur van vette vis

en brandend hout waren de visrokerijen gemakkelijk op te lokaliseren. De rokerijen stelden heel wat mannen en vrouwen tewerk voor het kuisen en roken van 'de vis voor de werkman'. De meeste ambachtelijke rokerijen verdwenen na de tweede wereldoorlog. Op enkele uitzonderingen na schakelden de overige bedrijven over op industriële processen of sloten de poorten. Voor het ambachtelijk roken, liefst met hard hout als eik en beuk, werden vooral driejarige grote haringen en makrelen in het buitenland gekocht. Onze vissers voerden een tussenslag aan. Die was wel even lekker, maar de klant verkoos een grote gerookte of gestoomde calorierijke vis. De moderne consument heeft de gerookte vis, steeds aanzien als armoekost, geleidelijk



De bemanning van N.3 Frederick-Patrick met de eerste mand volle haring in oktober 1983. Op de foto schipper Jean Verleene, motorist Jean-Pierre Coopman, Redgy Calcoen, Alain Rosseel, Danny Eerebout en Gino Germonprez. Het vaartuig viste in span met de O.232 Luc-Peter voor de eerste verkoopdag 50.000 kg volle haring bijeen. (foto gw)

afgewezen. Meteen ook de reden waarom er bij ons (in tegenstelling met Nederland) steeds minder gerookte vis wordt aangetroffen. Ambachtelijk visroken is tot folklore geworden die op volksfeesten nog wel een als attractie opdaagt.

Haring bij de vleet

In de jaren vijftig verminderde de aanvoer van volle en ijle haring in onze vismijnen zienderogen. In 1947 bedroeg het aandeel van de haring in de totale aanvoer 43 procent. Tien jaar later vertegenwoordigde de haring nog slechts 6,2 procent. Dat stelde de visserij voor een belangrijk probleem. Overbevissing in de jaren zeventig zette de haringbestanden onder zware druk en Europa greep in 1977 in. De haringvisserij konden pas in oktober 1981 opnieuw hun gang gaan en het moet gezegd dat het nieuwe haringseizoen toen in alle hevigheid is losgebarsten. Meteen werden goede vangsten gemaakt. Overvolle schepen liepen de havens van Oostende, Nieuwpoort en in mindere mate Zeebrugge

binnen. Omdat nieuwe aanvoerbeperkingen werden gevreesd probeerden de vaartuigen zoveel mogelijk haring aan te voeren. Aanvankelijk kregen ze prijzen van 20 tot 26 frank per kilogram maar in de volgende weken daalde de prijs aanzienlijk. De N.3 *Frederick-Patrick* van rederij Vens-Verleene uit Oostduinkerke en de O.279

'In het haringseizoen '81-'82 zorgden zestien middenslagtreilers voor een aanvoer van om en bij de zes miljoen kilogram haring'

Ramblers van schipper Willy Lepeire beten de spits af. Willy Lepeire verklaarde achteraf dat ze in één trek in een haringschool honderd bennen aan boord haalden. De vismijnprijzen van 28 tot 30 frank wezen op grote belangstelling van de kopers. Ook de elfkoppige bemanning van beide vaartuigen vaarde er goed bij. Op de N.3 waren dat schipper Jean Verleene, motorist Dirk Wouters, Danny Eerebout, Freddy

Lauwereins, Peter Coopman en scheepsjongen Jean-Pierre Coopman. De bemanning van de O.279 bestond uit schipper Willy Lepeire, motorist Ronny Lepeire, Marc Huyghebaert, Freddy Lauwereins en Edwin Eneman. In het haringseizoen '81-'82 zorgden zestien middenslagtreilers voor een aanvoer van om en bij de zes miljoen kilogram haring, een hoeveelheid die een derde van de jaaraanvoer vertegenwoordigde. In de daaropvolgende jaren was de N.3 ook steeds als eerste met de haring aan de markt. Het vaartuig viste toen ook in span met de O.232 *Luc-Peter* van rederij Vigo uit Oostende. De aanlanding van de eerste haring in oktober werd toen aanzien als een opmerkelijke gebeurtenis en leverde telkens een foto op in de kranten. De interesse van de spanvisserij verminderd jaar na jaar. Ten gevolge van de enorme aanvoer viel de prijs door de bodemkoers. Steeds meer haring ging tegen opvangprijs naar de vismeelfabrieken. Dat was ondermeer het

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchtransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

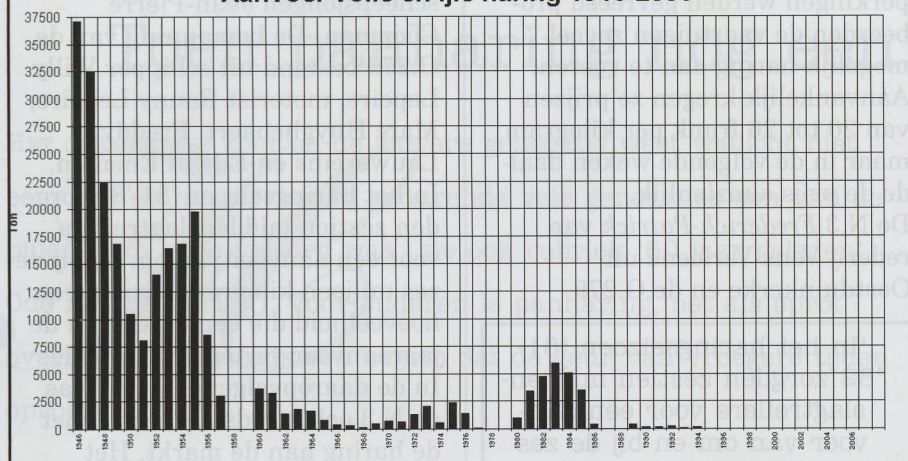
Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

e-mail : info@vismijnoostende.be

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Aanvoer volle en ijle haring 1946-2006



lot van de vangst van veertien vaartuigen die in december 1982 zesduizend bennen (300.000 kg) ijle haring tegen de opvangprijs van 10 frank uit de handel zagen verdwijnen. Die opvangprijs, ondertussen verlaagd tot 8 frank, was onhoudbaar omdat de producentenorganisatie zoveel moest uitbetalen dat het systeem op instorten stond. Uiteindelijk werd voor de opgehouden vis boven de 400 bennen nog slechts 2,5 frank uitbetaald.

De haringaanvoer leed onder de concurrentie van de buitenlandse haring, ondermeer de Deense zomerharing die het hele jaar door beschikbaar was. De opbrengst van de haringcampagnes bleef ondermaats omdat de groothandel zich goedkoper kon bevoorraden in het buitenland. Veel spanvissers schakelden over op kabeljauw en andere rondvissen die betere prijzen opleverden. In 1983 beoefenden nog een negental koppels de seizoensvisserij op panharing, maar hun aantal nam jaar na jaar af. In 1985 werd

nog amper 38 procent van het beschikbare haringquotum aangevuld. Het overgrote deel ervan belandde tegen opvangprijs bij de vismeelverwerkers.

Ons haringquotum bedroeg in 2006 nog 9.355 ton, waarvan slechts 3 ton werd aangevoerd. De rest werd geruild met Duitsland (5.000 ton), Nederland (3.340 ton), Frankrijk (500 ton) en het Verenigd Koninkrijk (300 ton) voor kabeljauw, tong, schol, tong-schar en witjes. (gw)

Nieuwe bestuursleden Rederscentrale

Op dinsdag 7 augustus hield de RC een buitengewone algemene vergadering waarop de statuten van zowel de vzw als de cv werden gewijzigd. Een vorige vergadering bekrachtigde het ontslag van de bestuursleden Danny Devos, Luc Corbisier en Jaak Gabriëls en keurde de benoeming goed van Johan Hennaert, Leon Padmos en Emiel Brouckaert. Op die vergadering werd ook een verhoging van het lidgeld goedgekeurd.

Gedenkboek 30 jaar Noordzee-Aquarium

Dag op dag 30 jaar na de opening van het Noordzee-Aquarium op de Oostendse Visserskaai viert de *Vriendenkring van het aquarium* de verjaardag met de uitgave van een gedenkboek '30 jaar Noordzeeaquarium in 't Gernoaskot'. Het boek van 80 bladzijden omvat een historiek van het aquarium, maar vooral veel foto's en besprekingen van aangevoerde en soms zeldzame vissoorten. Het boek werd samengesteld door Eddy Eneman die de ontwikkelingen in het aquarium op de voet kon volgen omdat hij een week na de opening van het aquarium als gids-promotor in stadsdienst kwam.

Vijftig jaar geleden liet het stadsbestuur een nieuwe paalconstructie bouwen aan het Montgommerydok, bestemd als garnaalmijn voor de kustvissers. De nieuwe garnaalmijn werd op 17 augustus 1957 ingehuldigd. De kustvissers waren niet erg opgetogen met het initiatief en bleven weg van de openingsplechtigheid. Ze vonden dat het stadsbestuur de miljoenen beter had besteed voor een aanpassing van het tijdok in de nieuwe vissershaven waar ze bij laag tij hun vangst niet of nauwelijks gelost kregen. Spoedig bleek dat de garnaalvissers hun vangsten meer aan de overkant dan in het 'Garnaalkot' verkochten.

Toen de aquariumclub 'Oostende Platy' er in 1975 een tentoonstelling voor siervissen opzette, ontstond de idee om het gebouw een betere bestemming te geven. Toenmalig havenschepen Henri



Het eerstvolgende HVB in uw brievenbus op vrijdag 7 september

CREVITS

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

Marcus Gerardstraat 12, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 48 33
 Kotterstraat 42, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85
 H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13
 Telefooneren vanuit Nederland:
 09/ 32 50 54 48 33
 Fax 050/ 54 79 11



30 jaar
Stedelijk Noordzeeaquarium
Oostende
in 't Gernaeskot
Gedenkboek met foto's
Eddy Eneman

Uitgever: Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende (V.N.A.O. v.z.w.)

Dumarey zag wel wat in een zout-wateraquarium. Twee jaar later, op 11 augustus 1977, opende het Noordzee-Aquarium zijn deuren. Met zowat 40.000 bezoekers en zelfs 50.000 in topjaren, werd het aquarium een nieuwe toeristische attractie voor Oostende.

Nog steeds zijn de kustvisserij de belangrijkste leveranciers van het aquarium. Soms brengen ze minder courante en zelfs zeldzame exemplaren aan zoals snotolf, lipvis, trekkervis, gewone zeebrasem of een (giftige) pijlstaartrog. Bij de start werden de eerste vissen geleverd door Isidoor Daems, Frans Deschepper, Lucien Desmit, Edgard Eerebout, Basiel Haelewyck, Pedro Hennaert, Jean Vlietinck en Constant Wynsberghe.

Sinds 1 juli 1990 is de Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende de promotor van het aquarium. De vereniging werd opgericht door voortrekker Robert Coelus en telt honderden leden. De vzw geeft een driemaandelijks contactblad uit en op een jaarlijkse feestavond worden de aanvoerders van biologisch materiaal gehuldigd.

Het bestuur van de vriendenkring zet zich al verschillende jaren in voor de vernieuwing van het aquarium omdat de huidige infrastructuur in vele opzichten niet meer voldoet. (gw)

'30 jaar Noordzeeaquarium in 't Gernaeskot' is uitgegeven op A4-formaat, 80 blz dik en bevat bijna uitsluitend kleurenfoto's (149). Het is te koop in het Aquarium voor 10 euro.

Oostende - Nieuwpoort - Zeebrugge

PURUS

Door Vlaamse vissers gevangen!

STREEKPRODUCT.BE
REGIO & TRADITIE

Vlaamse Grijze Garnaal

Een produkt van de Vlaamse Visserij Vereniging cvba
website : www.vlaamsegarnaal.be
contact: peter.purus@telenet.be

Member of Maintenance Partners N.V.

ETAMO

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

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

Power and productivity
for a better world™

ABB