

HVB
75
HET VISSERIJBLAD

België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637
P 706130

Vlaamse visserij leert,
renoveert, experimenteert,
automatiseert en... fêteert

75 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 3 - 7 maart 2008 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I



Beide bovenstaande foto's (en nog vele andere) werden ons toegestuurd door lezer Daniël Moeyaert uit Nieuwpoort. De foto links van de N 3 Yvette dateert wellicht van 1938. Wanneer de foto rechts genomen werd is dan weer niet bekend. Evenmin weten we wie de personen zijn die zich hierbij op de Nieuwpoortse kaai lieten fotograferen. Misschien kan een lezer ons op weg helpen. Wie er meer over weet mailt naar het.visserijblad@telenet.be

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 75 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

Garnaalvaartuig één jaar ingehuurd door ILVO

Proefproject selectieve pulskor voor garnaalvisserij met O.191

NA EEN VOORBEREIDING van een jaar gaat het pulskor-project voor de garnaalvisserij deze maand echt van start, met de installatie van het speciale vistuig op de O.191 Natacha. Het experimenteel project heeft tot doel de selectiviteit van de garnaalvisserij te verbeteren en de gevolgen van het sleepnet op het milieu te verminderen. De O.191 zal een jaar vissen met een traditioneel boomkornet en een pulskor aan de tweede giek. Op die manier kan het wetenschappelijk team de vangsten over stuurboord en bakboord goed vergelijken.

Het principe van de garnalenpuls-kor wijkt sterk af van de in Nederland ontwikkelde pulskor voor de platvisvisserij. De platvis-pulskor maakt immers gebruik van sterkere pulsen, is complexer en bovendien ook stukken duurder.

Ruim een jaar geleden werd het Vlaamse 'Project Pulskor' opgestart. De financiering wordt voor de helft gedragen door de Vlaamse Overheid en de Europese Gemeenschap (FIOV). Binnen dit project werken het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO) uit de Ankerstraat in Oostende, de Vlaamse Visserijvereniging (promotor van de Purus-garnaal), de Universiteit Gent en het bedrijf Marelec NV uit Nieuwpoort samen aan de ontwikkeling van een nieuw type garnalennet. De nadruk ligt op de verbetering van de selectiviteit en niet op het verhogen van de vangstefficiëntie. Dit in tegenstelling tot het Chinese elektrische garnalennet dat zo efficiënt bleek

dat het de doelsoort dreigde uit te roeien. Het gebruik ervan werd dan ook verboden.

Het stadium van uitgebreid labo-onderzoek ligt inmiddels achter de rug. De constructie van een door Marelec en de Universiteit Gent ontwikkeld prototype is klaar. Eerstdaags wordt de puls-generator geïnstalleerd en kan de Sectie Technisch Visserij-onderzoek van het ILVO het op zee uittesten.

Duurzame visserij

Voor dit doel werd de O.191 voor één jaar gehuurd. Gewezen kustvisser Manfred Van Elslande werd ingeschakeld om de onderzoekers in te wijden in de werking van de garnaalvisserij en om het vaartuig te voeren.

Typisch voor de garnaalvisserij is de aanzienlijke teruggooi van ondermaatse visjes en invertebraten (ongewervelde zeebodemdiere). Deze situatie bemoeilijkt dat de garnaalvisserij het predikaat duurzame visserij of een eco-

COLOFON

HVB

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine van de zee

MEDEWERKERS: Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, Philippe Godfroid, L.A. Inghelbrecht, 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 52,00 euro op nummer 64.14.29.592

t.n.v. vzw Liefkemores [Fortis Bank

Nederland, Lange Wolstraat 10-12

te 4524 CA Sluis (NI)]

Vermelding: abo HVB.

HVB is 75
jaar jong

bvba S & S

* Aan- en verkoop van schepen

* Aan- en verkoop van alle merken scheepsmotoren/koppelingen

* Alle draaiwerkzaamheden

* Alle reparaties boven en onder de waterlijn* Nieuwbouw van alle binnen- zeevaartschepen (overdekt)

* Verbouwing- verlenging- verbreding van schepen

* Inbouw van alle merken scheepsmotoren/koppelingen

Zetel: Victor Govaerslaan 2

B-2170 ANTWERPEN-MERKSEM

Correspondentie adres:

Postbus 51

9060 ZELZATE

Jofra

Shipping & Trading

* Electriche en hydraulische installaties

* Scheepsbetimmeringen

* Boegschroefinstallaties

* Technisch teken- adviesbureau

Tel: +32-(0)9 361 00 04

Fax: +32-(0)9 360 60 04

Gsm: +32-(0)477 95 24 50

Gsm: +32-(0)477 95 24 56

E-mail: jofra.jan@gmail.com

Website: www.bvba-sens-jofra.be



Schipper Manfred Van Elslande en project-coördinator Bart Verschueren beschikken een jaar over de O.191 Natacha.

gisch label kan bekomen.

Het verbeteren van de selectiviteit en het reduceren van de milieu-impact heeft voor de garnaalvisserij dan ook belangrijke voordelen.

Het project wil met praktijktesten aantonen dat de commerciële voordelen met een pulskor niet in het gedrang komen en dat zelfs de kwaliteit van de vangsten verhoogt.

De techniek maakt gebruik van elektrische pulsering die zodanig is afgesteld dat ze enkel garnaal doet opveren uit de zandbodem. Wetenschappelijk onderzoek heeft duidelijk het lengte- en soortselectief potentieel hiervan aangetoond.

“De generator die de pulsen naar

elektroden stuurt wordt via een elektrische kabel gevoed. Voor het halen en vieren van deze kabel is aan dek een bijkomende compacte winch nodig”, zegt ILVO-bioloog Bart Verschueren die de ontwikkeling van de innovatieve technologie coördineert. *“De pulsgenerator, elektronica in een buisvormige behuizing van minder dan één meter, wordt onderaan de korrestok bevestigd.”*

Het 45 jaar oude vaartuig O.191 lag al enkele maanden aan de kant. En daar heeft het ILVO gebruik van gemaakt om het in te schakelen voor een proefproject met de garnalenpulskor. De nieuwe eigenaars van de O.191 Natacha, Damco Marine BVBA van de gebroeders Damman uit

Rekkem (ook reders van de warrelnetvisser O.455 Godelieve), kochten het vaartuig vorig jaar van de Oostendse garnaalvisser Frank Desmit. Niet met de bedoeling het in de vaart te houden, maar om de vangstrechten die aan de licentie verbonden zijn te verwerven. Daarna zou het vaartuig een Franse bestemming gekregen hebben, maar die verkoop gaat voorlopig niet door. (gw)

O.231 Den Hoop experimenteert met brandstofbesparende kite

Het Duitse bedrijf SkySails uit Hamburg ontwikkelde een volautomatische gestuurde kite (parachute) waarmee vrachtschepen heel wat brandstof kunnen besparen. Bij voldoende wind zorgt het zeil voor bijkomende trekkracht. Vorig jaar nam het ILVO contact met het bedrijf om de haalbaarheid van zo'n kite met een vissersvaartuigen te onderzoeken. Hiervoor ging een ingenieur van het bedrijf aan boord van de O.231 Den Hoop voor een reis naar de Golf van Biscaje.

De kite is bevestigd aan een telescopische mast op de voorpiek en kan gevierd worden tot een lengte van 300 meter. Het zeil functioneert bij windkracht van 3 tot 8 en bij een koers vanaf 50 graden ten opzichte van de wind. Bij optimale windomstandigheden zou het brandstofverbruik met 35 procent verminderen. SkySails onderzoek nu hoe dat technisch het beste kan aan boord van een



(Foto SkySails GmbH)

N.V. WILLEMS

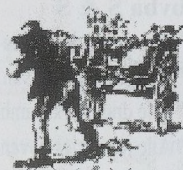
Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

**Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66**



groot vissersvaartuig. Grootste problemen zijn de plaatsing van de lanceringsmast en kabellier, de aanwezigheid van masten, de invloed op de stabiliteit van het schip en de kostprijs (ca 300.000 euro). Het gebruik van de kite zou

het grootste nut opleveren bij het oplopen met de wind naar afgelegen visgronden.

Voor alle duidelijkheid het gaat hier nog niet om een project, enkel om een haalbaarheidsstudie.

tijdens de periode dat ze aan de wal verblijven. De deelnemers ontvangen een opleidingsvergoeding.

Kwaliteitsverbetering van de vis door toepassing van diverse werktuigen tijdens het eerste traject die de vis aflegt, waaronder de Kim-methode, wordt tot op heden niet systematisch toegepast. In de vismijnen zelf wordt wel al een kwaliteitscontrole uitgevoerd. SDVO wil die kwaliteitscontrole nu ook aan boord invoeren.

De cursus bestaat uit een theoretisch gedeelte en praktische sessies, waarbij de beoordeling van de 13 meest aangevoerde vissoorten aan bod komt. De opleiding wordt verzorgd door gespecialiseerde medewerkers van het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO) uit de Ankerstraat te Oostende.

De integratie van kwaliteitszorg aan boord gebeurt in functie van de verkoop van de vangst aan de

SDVO organiseert opleiding kwaliteitszorg voor vissers

DE STICHTING DUURZAME Visserijontwikkeling (SDVO) organiseert de komende maanden info-dagen waarbij 450 vissers op vrijwillige basis de kans krijgen om een kleine opleiding te volgen over beoordeling van de viskwaliteit. Het uitgangspunt van het initiatief is *'hoe beter de vis, hoe hoger de prijs'*.

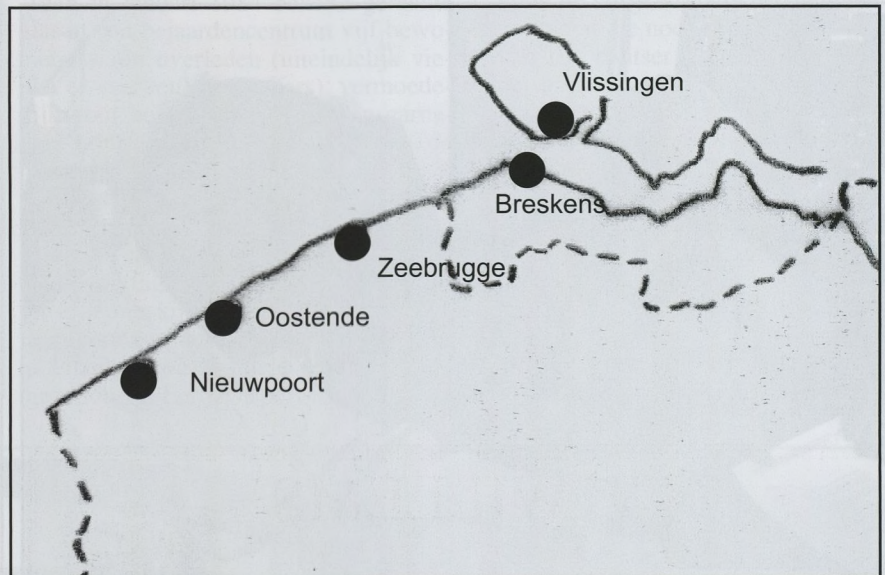
Om de vangst op een eenvoudige, goedkope en doeltreffende wijze te evalueren moeten vissers in staat zijn om hun eigen producten te beoordelen, zo luidt het de rede-

nering achter het project voor kwaliteitsintegratie in de visserij. Een verbetering van de hygiëne en de kwaliteitszorg aan boord kan een opwaartse waardering geven aan de vangst. Daarom heeft de SDVO alle opvarenden en reders persoonlijk uitgenodigd om de opleiding versheidbepaling volgens de Kwaliteits Index Methode (KIM) te volgen. De gratis opleiding bestaat uit drie afzonderlijke dagen die de geïnteresseerden de komende maanden (tot augustus) zelf kunnen kiezen

Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

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



ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS
tel: (+31) 117 3 81 634,
fax: (+31) 117 382 303

VLISSINGEN
TEL: (+31) 118 468 464
FAX: (+31) 118 466 579

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



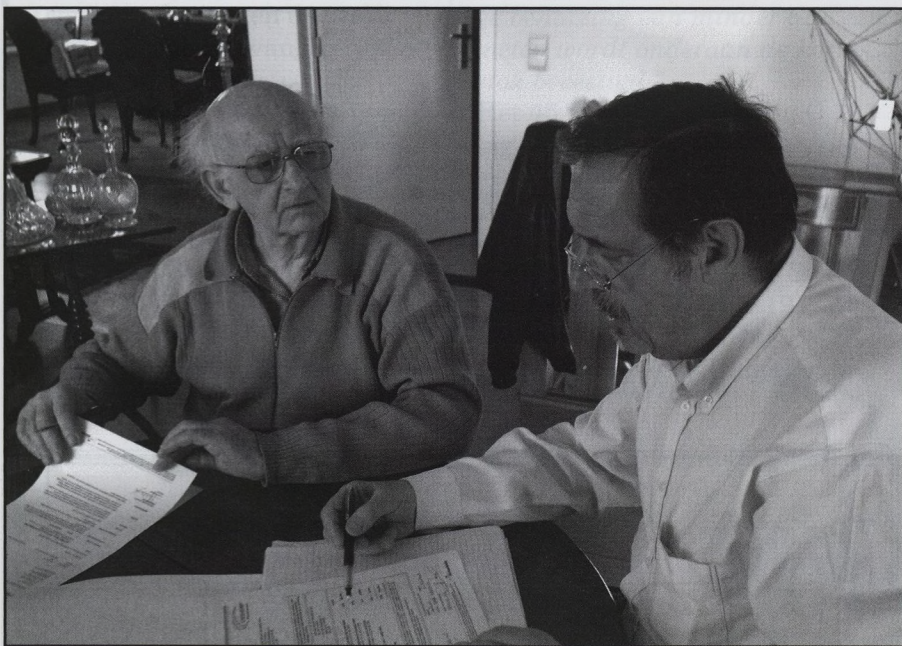
De initiatiefnemers, enkele reders en bemanningsleden die geïnteresseerd zijn in het project voor kwaliteitsintegratie in de visserij.

groothandel en moet theoretisch prijsverhogend werken. De Zeebrugse Visveiling vermeldt nu reeds de behaalde KIM-score op de verkoopsklok. Het is ook de ZV die het project coördineert. Reder Marc Dezutter van de O.124 Figther is al gewonnen voor het project. *"Ik vind het geen slecht*

initiatief en zal zeker mijn bemanning aansporen om de cursus te volgen. Op die manier kunnen we de kopers misschien overtuigen dat we ook aan boord met kwaliteit bezig zijn."

Info en inschrijvingen: SDVO, tel. 059-50.95.26, info@sdvo.be.

Willy Versluys bestelt drie garniaalpelmachines



Willy Versluys tekent het contract met Ilja Van Woensel

WILLY VERSLUYS ONDERZOEKT al enige tijd de mogelijkheid om de Purus-garnaal machinaal te laten pellen. Een paar weken geleden ondertekende hij een overeenkomst met Ilja van Woensel, de

Nederlandse specialist van garniaalpelmachines, voor de aankoop van drie exemplaren. De gesofisticeerde machines zullen tegen de zomer proefdraaien in een pakhuis van de Oostendse vismijn.

"Machinaal pellen is nooit echt doorgebroken, maar ondertussen zijn de machines voortdurend geperfectioneerd, waardoor er toch een behoorlijk rendement kan uitgehaald worden", zegt de Oostendse reder. "Grijze garnalen zijn niet gemakkelijk te pellen omdat er grote verschillen zijn in grootte en dikte. Vandaar dat voorsorteren het afstellen van de pelmachine vergemakkelijkt. De pelkwaliteit is tegenwoordig vrij goed, maar voor alle zekerheid is het beter dat de productie nog eens met de hand nagelezen wordt. De aankoop van een voorsortermachine en een naleesband is dan ook geen overbodige luxe. Ook de noodzakelijke verpakkingsmachine is besteld."

Willy Versluys heeft intussen al contacten gehad met een groot bedrijf dat vertrouwd is met de know how van de garnaalverwerking en productinnovatie met het oog op samenwerking. De aankoop van de pelmachines vergt een investering van 275.000 euro. *"Ik heb uitgerekend dat we met deze opstelling 3.500 kg garnalen per week zouden kunnen pellen. Onze grootste troef zou natuurlijk de versheid zijn. Garnalen die 's morgen aangevoerd worden zouden 's anderendaags al in atmosferisch verpakking beschikbaar zijn voor de consument en de restaurants. Wij willen onbehandelde garnalen afleveren. Om de versheid te behouden zijn de garnalen die in Marokko gepeld worden behandeld met sorbinezuur of afgeleide conserveringsmiddelen die de oorspronkelijke smaak aantasten",* zegt Versluys

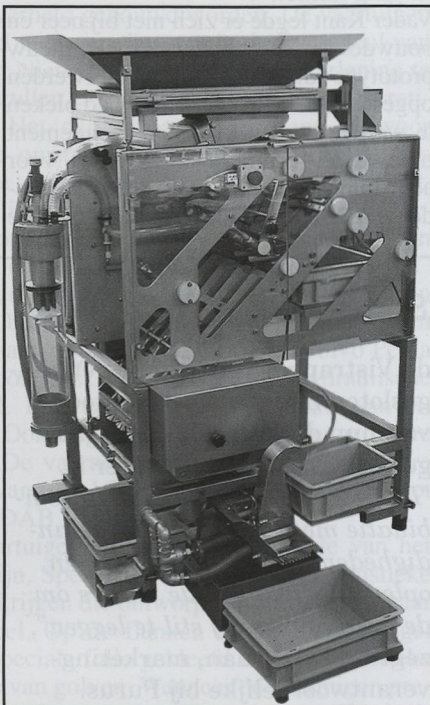
Vorig jaar is garnaalgigant Heiploeg opnieuw gestart met een proefproject met vier pelmachines in Lauwersoog. Het bedrijf zou in totaal veertien machines willen plaatsen die wekelijks 1,5 tot 2 ton garnalen kunnen pellen. Met dit pelmachinepark zou slechts twee procent van de Nederlandse garnaalaanvoer kunnen gepeld worden. De laatste tijd krijgen de lange koelltransporten naar Marokko veel kritiek omwil van het groot aantal milieubelastende voedselkilometers en de daarmee gepaard gaande CO2-uitstoot.

Ontwikkeling van rendabele garnaalpelmachine duurde meer dan 50 jaar

DE GESCHIEDENIS VAN de garnaalpelmachine is als de uitvinding van de boekdrukkunst. De boekdrukkunst wordt aan Gutenberg toegeschreven, maar in werkelijkheid waren er velen mee bezig. Zo is het ook met de garnaalpelmachine.

HET EERSTE PATENT op een garnaalpelmachine werd in 1954 genomen door de Duitser Walter Preuss. Zijn prototype is nu een museumstuk. Verschillende uitvinders kwamen nadien met steeds beter functionerende pelmachines op de markt. Maar even vaak bleek de ingenieuze constructie een mislukking of minstens een machine waarvan het pelresultaat en het rendement ondermaats waren. Garnalen hebben nu eenmaal geen standaardafmetingen en ook het contrast tussen het harde pantser en het zachte vlees speelde de ontwerpers parten. Ze geraakten niet verlost van garnalen met schaalresten en beschadigd vlees. Daardoor moesten teveel diertjes handmatig worden nagelezen. De combinatie van al deze mankementen haalde het rendement van de machines omlaag.

De Duitse vishandelaar Alwin Kocken uit Cuxland heeft het machinaal pellen verbeterd. Maar de bekendste uitvinder van de moderne garnaalpelmachines is de Nederlanders pionier Dirk van Woensel en zijn zoon ingenieur Ilja die er hun levenswerk van maakten. Overigens zijn zij niet de enige Noorderburen die gefascineerd waren door precisie-mechaniek. Ook gewezen garnaalvisser Appie Kant en zijn drie zonen hebben tientallen jaren aan hun pelmachines gesleuteld. De handelaar uit Termunterzijl leverde zijn garnalen af op 700 thuispeladressen in de omgeving van Groningen, de regio waar ook



Garnaalpelmachine van
Van Woensel.

Heiploeg (Zoutkamp), de grootste garnalenleverancier in Europa, veel handpelwerk verschafte.

Toen in januari 1984 bekend geraakte dat in een bejaardencentrum vijf bewoners waren overleden (uiteindelijk vielen er veertien slachtoffers), vermoedelijk door het eten van bedorven garnalen, ging er een schokgolf door de Nederlandse garnalensector. Al bleek achteraf dat de vermoedelijke oorzaak bij ingevoerde garnalen te zoeken was ontstond er toch een paniecreactie onder de bevolking.

In regeringskringen in Den Haag werd aangenomen dat het thuispellen een potentieel gevaar inhield voor de volksgezondheid. Een thuispelverbod hing de

sector boven het hoofd. Het compromis werd gevonden in de oprichting van hyperhygiënische garnalenpelcentra. Maar de honderden pellers en pelsters die nodig waren meldden zich niet. Toen stelde iemand de garnaalpelmachines als oplossing voor. Maar op dat ogenblik waren Dirk Van Woensel en zoon Ilja uit Haarlem er al twintig jaar mee bezig. In Brouwershaven hadden ze een proefopstelling geïnstalleerd. Een ondernemer nam het initiatief om een garnalenpelcentrum van een tiental Van Woenselmachines te voorzien. Gezien heel wat lokale tewerkstelling in het gedrang kwam mocht hij voor de investering van anderhalf miljoen gulden rekenen op de steun van Heiploeg en de overheid. Garnaalpellerij Verhaagen & Co opende in 1986 de deuren. Het was de bedoeling om het aantal pelmachines uit te breiden tot honderd om de concurrentie aan te gaan met de Duitse pelateliers en zo het grootste garnalenpelcentrum in Europa te worden. Maar de machines waren er nog niet klaar voor en het pelcentrum werd twee jaar later gesloten.

Garnalenhandelaar Mooijer uit Volendam probeerde het in 1990 opnieuw. Hij kocht 24 pelmachines van Van Woensel waaraan een aantal verbeteringen waren aangebracht. Twee jaar later moest ook hij de machines stilleggen.

Thuispelverbod

De overtuiging dat machinaal pellen onmogelijk was omdat een machine nooit de talrijke secure bewegingen kan uitvoeren die nodig zijn om een garnaal van zijn pantser te ontdoen kreeg weer de bovenhand. Laat staan dat zo'n machine de snelheid zou halen van geofefende pelsters die per uur enkele duizenden garnalen uitkleeden.

Maar het thuispelverbod zat er aan te komen. De controle op de hygiënische omstandigheden waarin het handmatig pellen gebeurde was de voorbije jaren al flink opgevoerd en bracht bijkomende kosten mee voor de thuispelbedrijven. Op 1 juli 1990 trad het verbod in voege. Heiploeg trok naar pelateliers in Polen



VLOOT

REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvlood.be

en schakelde nadien over op Marokko. Maar het geloof in een rendabele pelmachine werd niet opgegeven. Het bedrijf nam de machines van de gesloten pelateliers over om ze te perfectioneren. Het duurde tot vorig jaar vooraleer ge gebroeders Kant met een eigen pelmachine op de markt verschenen. Ze hadden eerst geëxperimenteerd met enkele Heiploeg-machines, maar stonden voor onoplosbare problemen. De Kants gooiden het over een andere boeg. Ze bedachten een systeem waarbij iedere garnaal in de juiste positie werd

gebracht. Volgens dit principe werden tien nieuwe machines gebouwd, maar die bleken niet snel genoeg. Een nieuw prototype gaf meer voldoening, maar financieel zat het bedrijf aan de grond en ging failliet.

Vader Kant legde er zich niet bij neer en bouwde vier exemplaren van een nieuw prototype die in Lauwersoog werden opgesteld, die merkwaardig goed bleken te werken en een uitstekend rendement opleveren. Iedere machine zorgt voor acht kilo gepelde garnaal per uur (rendement 13 tot 39 %). Heiploeg kocht de

machines en bestelde er nog tien bij. Eén man volstaat om de machines te bedienen. Eindelijk is het gelukt om garnalen die vandaag gevangen worden 's anderendaags in de winkel en de horeca te krijgen.

Ook machinebouwer Ilja Van Woensel (intussen 70 jaar) verkocht in de jaren zeventig al pelmachines die de normen van de rendabiliteit evenwel niet konden doorstaan. Nu worden zijn geperfectioneerde pelmachines door Unishrimp uit Haarlem op de markt gebracht.

Tot mei geen Purus-garnalen meer

DE VISSERS DIE Purus-garnaal aanvoeren hebben beslist om de garnaalvisserij tijdelijk op te geven en over te schakelen over op vis. Naar hun oordeel leverde de garnaalvisserij onvoldoende op om de brandstofkosten te dekken. In mei willen ze de visserij op Vlaamse grijze garnaal hervatten en zal het zeebanket onder het Purus-label opnieuw beschikbaar zijn. Ook de Purus-garnaal-soep, de garnaalkroketten en -salade zullen niet meer in de winkelrekken te vinden zijn. De Oostendse garnaalvissers die aan

de Vistrap verkopen zijn niet aangesloten bij Purus. De verkoop van hun dagverse garnaal gaat gewoon door als er aanvoer is.

"De hoge brandstofprijzen in combinatie met slechte weersomstandigheden die beperkte vangsten opleverde dwingen de vissers om de garnaalvisserij stil te leggen", zegt Geert Deman, marketingverantwoordelijke bij Purus.

"Met een vangst van amper 30 kg garnaal per nacht is kan een garnaalvisser niet overleven. Daarom hebben de aangesloten garnaalvissers besloten om de garnaalnet-

ten te vervangen door gewone visnetten, waardoor de levering van Purus producten stilvalt."

"De reserve die de garnaalvissers konden opbouwen rond de stabiele garnaalprijzen is al volledig weggesmolten door de hoge brandstofprijzen. Daarbij komt dat we bijna drie jaar na de lancering van de Vlaamse garnaal als erkend streekproduct nog geen enkele euro ondersteuning hebben ontvangen", aldus Geert Deman.

Volgens Vlaams minister-president Kris Peeters wordt de Purus wel degelijk ondersteund omdat ze bijdraagt tot de differentiatie van de sector. Peeters verwijst



Zeevissersfonds
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 509555
Fax: 059 509525
info@zeevissersfonds.be

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



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

SDVO vzw
Wandelaarkaai 4
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

hiervoor naar de beschikbare investeringssteun en de steun aan innoverende projecten en de promotie van visserijproducten. Volgens Peeters kreeg Purus in het verleden al 70.000 euro steun via de Vlaamse Visserij Vereniging en werd Purus uitgebreid gepromoot in zijn aanwezigheid op de Dag van de Vlaamse Garnaal vorig jaar in Nieuwpoort. De minister-president herhaalde ook dat een directe brandstoftoeslag of directe ingrepen op de markt niet mogelijk zijn. De Purus-organisatie ontkent dat de Vlaamse Visserij Vereniging (VVV) al iets van de toegezegde financiële steun heeft gekregen, alhoewel de bewijsstukken (goedgekeurd investeringsdossier van 354.500 euro en facturen) reeds werden ingediend. De VVV betreurt dat er nog steeds geen voorschot werd uitbetaald en dat zij alles zelf moet prefinanceren, terwijl hun middelen daartoe ontoereikend zijn.

Overzetboten voor Oostende en Nieuwpoort

Op de Scheepswerf Caron in Zelzate staan momenteel drie identieke stalen vaartuigen op stapel. Het gaat om overzetboten die in opdracht van de Vlaamse Overheid gebouwd worden. De vaartuigen zijn bestemd voor veerdiensten in de havengeul van Oostende en Nieuwpoort. Om de dienstverlening te verzekeren zullen er steeds twee vaartuigen operationeel zijn. Het derde vaartuig is stand by voor onvoorziene omstandigheden of als vervanger als een van de overzetbootjes in onderhoud moet. Oorspronkelijk was het zelfs de bedoeling vier vaartuigen te bouwen, zodat zowel in Oostende en in Nieuwpoort een reserveschip voorhanden zou zijn. De veerboten hebben een lengte van 15,30 m. en zijn 5,30 m. breed. Ze worden aangedreven door een hydraulisch aangestuurde roerpropeller Volvo Penta en zullen ook beschikken over een hydraulische boegschroef. De vaartuigen bieden plaats aan 50 passagiers. Ook fietsen en rolstoelen kunnen mee aan boord. De vaartuigen zullen net als de andere eenheden van de Vlaamse Overheid onder het beheer van DAB Vloot vallen.

De drie vaartuigen zullen tegen het einde van het jaar klaar zijn. Speciaal is wel dat ze een artistieke aankleding krijgen die ontworpen is door kunstenaar Roger Raveel. Op de flanken en de achterspiegel wordt een speciale folie gekleefd met een artistieke interpretatie van golven. Wanneer de vaartuigen precies in de vaart komen en welke naam ze zullen krijgen is nog niet bekend. Alles hangt af van de bouw van de walinfrastructuur in Oostende en Nieuwpoort die pas in de loop van volgend jaar zal afgeveerkt zijn.



Mosselverwerkingsbedrijf Mytilus draait weer

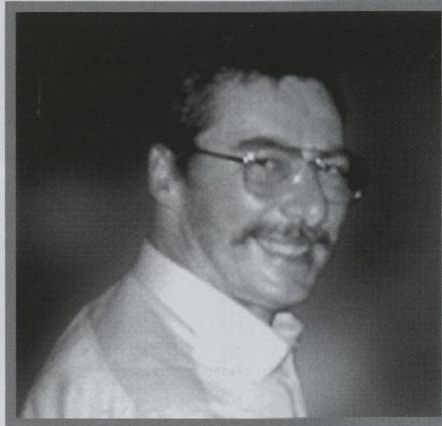
Het failliete mosselverwerkingsbedrijf Mytilus in de Oostendse vismijn, onlangs overgenomen door mosselkweker BVBA Reynaert -Versluys, is opnieuw in werking. José Reynaert en Willy Versluys namen de verwatering- en verwerkingsinstallaties in pakhuis 19-21 over en hebben ze samen met Peter Cooleman weer operationeel gemaakt. De installatie voldoet aan de HACCP-norm en beschikt over een vergunning van het Voedselagentschap (FAVV) om schelpdieren te verwerken en te verhandelen.

In samenwerking met een Schotse mosselkweker verwerkt het nieuwe Mytilus hangcultuurmosselen uit de Shetlands. De schelpen worden atmosferische verpakt in bakjes van 1 kg voor een groot Belgisch distributiebedrijf en voor particuliere verkoop. De uiteindelijke bedoeling is echter de eigen oogst als Belgica mosselen te verwerken. Deze mosselen komen van de twee grote mosselkooien die voor de kust van Nieuwpoort drijven en vermoedelijk begin juli 2008 consumptierijp zijn. De capaciteit van de verwerkingsinstallatie bedraagt 3.500 kg per dag en dat is ruim voldoende om alle Vlaamse mosselen die voor de kust van Nieuwpoort geoogst worden te verwerken. Bij de start zijn drie personeelsleden ingezet. Bij begin van het oogstseizoen worden dat er ten minste vijf.



Jean Pincket overleden

Op 24 februari is Jean Pincket (82), gepensioneerd technisch leraar aan de Heitse Rijksvisserij-school overleden in het Rustoord Noordhinder te Knokke-Heist. Jean Pincket werd geboren op 11 juli 1925 en was weduwnaar van Simonne Naert en broer van leraar Emiel Pincket die drie jaar geleden gestorven is. Hij was vader van drie kinderen. Jean was jaren actief in het bestuur van de oudleerlingenbond van de visserij-school en bestuurslid van de Vrijwillige Bloedgevers uit Heist. De uitvaartplechtigheid en crematie vonden plaats op maandag 3 maart, gevolgd door de bijzetting op de begraafplaats Blauwe Toren te Brugge.



te Oostende overleed op 2 februari Michel Degryse (° Uilly-Saint-Georges, 21 maart 1945); echtgenoot van Violette Vanden Broucke. De begrafenisplechtigheid greep plaats op 8 februari. Wij leerden Michel kennen in 1993, ten tijde van de langdurige staking op de Oostendse APS-scheepswerf. De actie oversteeg het conflict tussen een patroon en zijn werknemers en groeide uit tot een symbool van verzet tegen de ineenstorting van de Vlaamse visserijsector.

Tijdens de bedrijfsbezetting die uiteindelijk 269 dagen zou duren

ontpopte Michel zich samen met zijn werkmakers tot een kordaat activist. In het dagboek dat toen over de staking gepubliceerd werd lezen we: *'Michel Degryse en zijn echtgenote zijn de hardnekkigste bezetters. Zelfs nu, wanneer de trage molen van het gerecht APS aan het verpletteren is (...) zijn ze nog elke avond present.'*

In die dagen leerden we Michel inderdaad kennen als een sociaal voelend man voor wie het woord solidariteit geen loos begrip was.

Z.583 Angelina aan de kant
Rederij Hertens uit Knokke-Heist heeft de Z.583 Angelina vorige maand uit de vaart genomen. Het andere vaartuig van de rederij, de Z.183 Christopher, blijft in bedrijf. Reden voor het stilleggen van het boomkorvaartuig zijn de hoge kosten en een bemanningstekort. Hierdoor verliest de vismijn van Oostende een trouwe aanvoerder aangezien beide vaartuigen steeds in Oostende verkopen. De Z.583 (30,70 m., 552 kW) is 38 jaar oud en werd in 1970 gebouwd bij De Graeve in Zeebrugge.

Renaud reageert

Naar aanleiding van ons bericht in het vorige nummer over het uit de vaart nemen van de Z.39 Zuiderzee laat Renaud Dedrie weten dat hij niet bij de exploitatie van het vaartuig betrokken was. "Bij het overlijden van mijn schoonvader André Vantorre heeft mijn vrouw Sonja Vantorre de rederstaken overgenomen. Samen met de echtgenoot van haar zuster, schipper Johan De Groote, heeft zij de rederij al die jaren in stand gehouden. Ik heb daar geen verdienste aan", merkt Dedrie op.

Paster Pype goed voor schroot

Door geldgebrek ligt de renovatie van het gewezen hydrografisch en opleidingsschip van het Marinekadettenkorps Paster Pype II door de Maritieme Site Oostende (MSO) volledig stil. Vijf jaar geleden werd het schip nog uitgeroepen tot Vlaanderen eerste varende monument. Toenmalig cultuurminister Paul Van Grembergen kwam zelfs speciaal naar Oostende om de voorlopige bescher-

ming te ondertekenen. De minister beloofde maatregelen voor onderhoud, restauratie en de educatieve en cultuurtoeristische bestemming van het schip. Het Bestuur van het Zeewezen, dat eigenaar was van het in 1948 op de Boelwerf in Temse gebouwde schip, had het vaartuig al naar de sloop verwezen. Het vaartuig is nu eigendom van DAB Vloot dat uiteindelijk de knoop zal moeten doorhakken.

MSO zal naast de afwerking van de tweede tweemastsloep ook zorgen voor de volledige restauratie van de garnaalsloep Crangon dat als recreatief schip gebruikt wordt om met passagiers de garnaalvisserij te demonstreren.

Mosselkooien gezonken

Tijdens het zware stormweer van de voorbije weken zijn drie kooien van de mosselponton van BVBA Reynaert-Versluys, dat voor de kust van Nieuwpoort drijft, uit de constructie losgekomen en gezonken. De constructie was ook in aanvaring gekomen met een mosselboei van SDVO. Later zijn nog eens twee kooien weggeslagen en naar de zeebodem gezonken. Bij het ter plaatse brengen van het tweede mosselponton binnen enkele weken zullen de gezonken elementen opgetakeld worden. De mosselen die zich intussen aan de staven gehecht hebben zullen na veiligheidscontrole geogost worden.

Brenda Utterwulghé startte eigen zaak

Na haar vertrek bij VVC Equipment te Zeebrugge vorig jaar heeft Brenda Utterwulghé samen met Els Minjauw onlangs een eigen zaak in veiligheidskledij en -benodigheden voor diverse bedrijfssectoren opgericht. Het bedrijf BE Protection is gevestigd in de industriezone Blauwe Toren te Brugge.

Faillissementen

- * EEREBOUT Hector BVBA, Vismijn 9, 8400 Oostende, groothandel in vis, schaal- en schelpdieren. Failliet verklaard op bekentenis op 1 februari 2008.
- * FERRYWAYS NV, Esplanadestraat 10, 8400 Oostend, rederij-stouwerij (in vereffening). Failliet verklaard op bekentenis op 7 februari 2008.
- * SEAROAD STEVEDORES NV, Esplanadestraat 10, 8400 Oostende, vrachtbehandelaar Ferryways terminal (in vereffening). Failliet verklaard op bekentenis op 7 februari 2008.
- * SEAROAD SECURITY BVBA, Esplanadestraat 10, 8400 Oostende, dienstverleningen en ondersteunende activiteiten bij vervoer over water. Failliet verklaard op bekentenis op 31 januari 2008.
- * J.C. FISH EVBA, Kloosterstraat 19, 3910 Neerpelt, import, export, groot- en kleinhandel van visserijproducten. Failliet verklaard op belentenis op 14 februari 2008.

Opbrengst 4^{de} "Vistijn" verdeeld



De opbrengst van het 4^{de} "Vistijn", de jaarlijkse gastronomische avond ter promotie van de Oostendse vismijn werd op het stadhuis uitgedeeld onder de vorm van vijf cheques ter waarde van 2.000 euro. De cheques werden in ontvangst genomen door vertegenwoordigers van het K.W. Ibis, het Visserstehuis De Bolle, het Zeemanshuis Godtschalck, het Steunfonds voor Verlaten Kinderen en het project voor kansarme kinderen De Katrol.

Activiteitenkalender

voor vissers MAART

- 1 Feestavond Noordzee-Aquarium (Groeneveld, Oostende) Tavola 2008, vakbeurs, Expo hallen, Kortrijk
- 14 Maritieme filmavond Vriendenclub Aquarium en oudlerlingenbond, Maritiem Instituut Mercator Oostende, 20 uur
- 22 Darwin's nightmare, filmvoorstelling over de gevolgen van de industriële visserij in Afrika (20 u., OHK, Christinastraat Oostende)

APRIL

- 3-5 Vakbeurs 'Fishing Glasgow'
- 22-24 European Seafood Exposition in Brussel

MEI

- 1 Scutefeesten, Blankenberge
- 1-4 Havenfesten Blankenberge
- 5 Vissersschulde Nieuwpoort
- 16-19 Oostende voor Anker

huldiging beste aanvoerders Oostende

“Commerciële strategie voortaan toegespitst op binnenlandse aanvoer”



DE CONFERENTIEZAAL IN het Oostendse stadhuis was behoorlijk volgelopen voor de jaarlijkse huldiging van de verdienstelijkste aanvoerders en handelaars die de Oostendse vismijn draaiende houden. Zoals gebruikelijk zorgde AG Vismijn Oostende-voorzitter Yves Miroir voor een toelichting bij de jaarresultaten. Hij schetste een beeld van de evolutie sinds de oprichting van het vismijnbedrijf waar de omzet de voorbije zes jaar met 200 procent toenam. Dat de groei in 2007 niet kon doorgetrokken worden noemde hij een structureel probleem. “We blijven de enige vismijn die niet gesubsidieerd is”, zei Miroir provocerend en liet erop volgen dat hij de

aanvallen van de concurrentie en enkele mensen uit Oostende beu is.

De voorzitter verwees ook naar enkele persartikels over de financiële situatie van de vismijn die enkele dagen eerder verschenen. Hij omschreef de weergave van de cijfers als onjuist. “Ons financiële plan is opgemaakt voor 9 jaar en eigenlijk zijn we nu al selfsupporting. De verhouding tussen de uitgaven en inkomsten is gezond. De laatste 5 jaar hebben we al 6 miljoen euro bespaard voor de stad”, reageerde de schepen op de berichten waarin sprake is van zware exploitatieverliezen.

Miroir hield er aan de directie en het personeel te danken voor hun inzet en

actieve bijdrage tot de goede werking van de vismijn. “Het is een moeilijke tijd met zware concurrentie, maar met uw hulp zullen we de beste vismijn worden”, gaf hij de talrijke aanwezigen nog mee.

Zoals bekend is de jaaromzet van de Oostendse vismijn vorig jaar met 7 procent gedaald tot 38 miljoen euro. De aanvoer liep terug tot 9.092 ton, een daling met 4 procent.

Aanvoer 2007 in ton

(tussen haakjes: verschil met 2006)
Onder Belgische vlag: 8.642 (+873)
Vreemde vlag: 125 (-271)
Handelaars: 323 (-979)
Totaal: 9.092 (-375)

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

Besomming 2007

in miljoen euro

(tussen haakjes: verschil met 2006)
 onder Belgische vlag: 35,37 (+0,31)
 Vreemde vlag: 0,75 (-1,24)
 Handelaars: 1,98 (-1,93)
 Totaal: 38,05 (-2,83)

Zoals we vorig maand reeds schreven zijn de minder goede resultaten niet veroorzaakt door de aanvoer onder Belgische vlag. Die is zelfs toegenomen tegenover het jaar voordien. Ook de totale besomming van de eigen aanvoer verbeterde, zoals uit bovenstaande detailcijfers blijkt. Nu we een volledig overzicht voor ogen hebben is duidelijk dat de aanvoer van vreemde vaartuigen en de invoer door handelaars aan de basis van de dalende cijfers liggen. Voor het vismijnbedrijf is dat ongetwijfeld een positieve vaststelling die aantoont dat er een groep trouwe aanvoerders is. Dat vindt ook de nieuwe gedelegeerde-bestuurder Vincent Dewaele die in zijn voorwoord in de cijferbrochure aangeeft dat zijn opdracht erin bestaat om het accent te leggen op de rentabiliteit en de toekomst van de vismijn. *"Momenteel zijn er geen buitenlandse projecten meer actief en wordt in hoofdzaak de commerciële strategie toegepast op de binnenlandse aanvoer. De alliantie die Oostende in de nabije toekomst hoogstwaarschijnlijk aangaat met één of meer privé-partners binnen de sector biedt een absolute garantie voor de toekomst."*

Hoofdingrediënt van de receptie was echter de uitreiking van gelegenheidsgeschenken aan de beste aanvoerders en kopers. Voor de reders van de vaartuigen die de hoogste besomming boekten in hun categorie werd teruggenomen naar de gedenkschaal die al enkel jaren uit beeld was verdwenen. Voor de bemanningen bestond de attentie uit een mooi verpakte fles pittige drank. (gw)

De laureaten

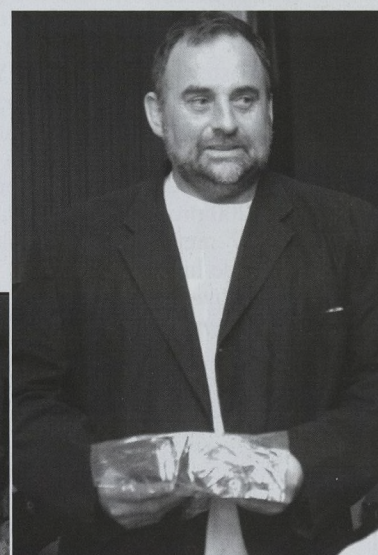
Eurokotters: Z.474 Hessel Sr. (NV Argo, Knokke-Heist); **Boomkor <553 kW:** Z.126 Sofie (BVBA Vita Nova, Knokke-Heist); **Boomkor >553 kW:** Z.90 Oosthinder (Rederij Long Ships, Oostende); **Plankenvissers:** O.316 Aegir (Rederij Aegir, Middelkerke); **Kustvissers:** O.82 Nautilus (BVBA Saint Antoine, Oostende); **Andere visserijen:** O.554 Godelieve (Damco Marine BVBA, Rekkem); **Garnaalkoning:** O.62 Dini (Luc Bogaert, Oostende); **Kopers:** BVBA Simons Decru (Oostende).



Foto boven: Reder Dirk Degrendel van de Z.90 Oosthinder was met zijn volledige bemanning aanwezig. Hieronder: Reder Rudy Barbaix met de bemanning van de O.82 Nautilus. (foto's gw)



Garnaalkoning Luc Bogaert samen met de vissers van de O.62 Dini. Onder: De echtgenotes van Danny en Ronny Pieters (O.316 Aegir) namen de plaats in van de bemanning die op zee was. (foto's gw)



Boven: Reder Jean-Pierre Damman van de warrelnetvisser O.554 Godelieve. Foto links: Burgemeester Jean Vandecasteele overhandigt het geschenk voor bemanningsleden aan Karel Ackx, reder van de Z.126 Sofie. (foto's gw)



DE WINKEL!

VISSERIJBENODIGDHEDEN

BREVISCO bvba
H. Baelskaai 12 • Oostende
T/F: 0032 (0)59/43 72 93



MARITIEME CURIOSA / BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN



VISSERIJBENODIGDHEDEN
AANMAKEN VAN NETTEN VOOR ZEEVISSERIJ,
KUSTVISSERIJ, SPORTVISSERIJ

In samenwerking met Edwin Lauwereins
Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur hoogtewerker 32m
Verhuur van hoge drukspuit 300, 500 en 700 bar

Privé: Havenstraat 3 • 8400 Oostende • T 0475/61 65 89

HEMPEL SCHEEPSVERVEN EN SCHILDERBENODIGDHEDEN



Huldiging verdienstelijkste reders te Zeebrugge

ZV gaat voor diepvriesopslag



DE ZEEBRUGSE VISVEILING heeft een richtingbepalende beslissing genomen voor de toekomst van de vismijnsite. Er bestaat geen twijfel over dat de tientallen handels- en visverwerkende bedrijven op het European Fish Centre onmisbaar zijn voor de leefbaarheid van de visafslag. Tot op heden ontbrak echter een belangrijke schakel in de logistieke ketting. Afgezien van de bescheiden koelcellen waarover verschillende bedrijven beschikken, is er de totale afwezigheid van grotere opslagcapaciteit voor diepvriesproducten. Een blik over de Nederlandse grens leert dat die diepvrieshuizen in de meeste vissershavens al lang staan. Op

het industriepark te Urk is zelfs een enkele in handen van Belgische bedrijven.

Het belangrijkste nieuws op de jaarlijkse receptie was dan ook de bevestiging van de vorig jaar aangekondigde aanpassing van de vismijn en de uitbreiding van de infrastructuur voor de opslag van diepvriesproducten. In het vismijngebouw wordt de totale vloeroppervlakte van 10.000 vierkante meter teruggebracht tot 6.000 vierkante meter. Volgens Johan Van de Steene zal de vlotte verwerking van de aanvoer daar geen hinder van ondervinden. Omdat er

steeds meer afstandskopers zijn (nu al 80 %) moeten de viskisten minder uitgestald worden. Het stapelen van de kisten tot zes hoog zorgt voor een aanzienlijke ruimtebesparing en zelfs op topdagen met een aanvoer van 200 ton vis zal dat geen problemen opleveren.

Voor de visverwerking investeert de ZV dit jaar 2,5 miljoen euro in een nieuw koelsysteem en sorteermachines. De visverwerkende industrie kan weldra beschikken over de 4.000 vierkante meter afgescheiden ruimte bovenop de 11.000 vierkante meter die reeds beschikbaar zijn op het European Fish Centre (EFC).

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 - 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.



Grootste besomming en aanvoer kwart van de B.462 Vidar van de familie Dewaegenaere, op de foto samen met gedeputeerde Bart Naeyaert en mevrouw Becaus.



Bemanningslid Bradley Marsh van de O.15 Zilvermeeuw ontvangt de gedenkschaal uit handen van schepen Jean-Pierre Vanden Berghe.



Bruno Decordier nam de ereschaal in ontvangst voor de Z.69 Atlantis die vorig jaar de grootste groeier was in Zeebrugge.

Naast het EFC komt nog dit jaar een koelhuis- en diepvriescentrum tot stand. De werking van deze EFC-dochter zal in handen komen van de nieuwe maatschappij Zeebrugge Food Logistics. Het nieuw te bouwen logistiek centrum (5.000 m²) zal voor de helft voorzien in koelruimte en de andere helft op diepvriestemperatuur draaien. De ruimte is voorzien voor de opslag van ruim 5.000 paletten met visserij- en andere voedingsproducten. Dit project vergt een investering van 3 miljoen euro. De bouwaanvraag voor de koelloodsen van 15 meter hoog is ingediend. De realisatie van het complex zou op 1 januari 2009 een feit moeten zijn. Met deze uitbreiding wil de ZV inspelen op de groeiende containertrafiek en klaar staan om diepgevroren vis te verwerken en te verdelen. Het nieuwe logistieke centrum zal bijkomende toegevoegde waarde creëren.

Hoogste besommers

Naast de bekendmaking van de nieuwbouwplannen werd er voorafgaand aan de jaarlijkse huldiging van de trouwste aanvoerders nog even teruggeblikt naar het voorbije jaar. Met een jaaromzet van 47,92 miljoen euro in 2007 haalde de Zeebrugse vismijn vorig jaar een omzet die 2,14 miljoen lager lag (-4,3 %) dan het vorig jaar (50,06 miljoen euro), maar blijft ze de grootste Vlaamse visafslag. De ZV-directie vindt een prognose voor 2008 een moeilijke oefening. Er wordt uitgegaan van een kleine aangroei van het volume (tot 5 %), maar nu al een omzetcijfer naar voorschuiwen is onmogelijk omdat de prijsvorming te afhankelijk is van de globale

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

markt, verklaarde afgevaardigde-bestuurder Marie-Jeanne Becaus.

Algemeen directeur Johan Van de Steene schrijft de omzetting in 2007 toe aan de lagere tongprijzen, iets waarop de ZV geen greep heeft omdat de prijsvorming mee fluctueert met de prijzen op de Nederlandse en andere Europese markten. Het verwerkte gewicht is dan weer gestegen tot bijna 11.000 ton (+5%). Zonder aan de dienstverlening te raken wil de ZV-directie vooral de energie- en andere kosten onder controle houden. Dat zal ondermeer gebeuren door de infrastructuur aan te passen.

De grootste besommer bij de eurokotters was opnieuw een vaartuig van de familie Schot uit Tholen. Vorig jaar waren de gebroeders Job en Kees laureaat met de B.601 Van Maerlant, dit jaar was het met de Z.201 Job Senior. Vorig jaar zijn beide eurokotters niet minder dan 46 keer op de veiling verschenen. Bij de middenslag en grote eurokotters ging de eer naar de O.15 Zilvermeeuw van de Heistse reder Michael Vandierendonck, de Z.76 Zeejager van Fons Lammers en Robert Savels en de B.462 Vidar van de familie Dewaegenaere uit Knokke-Heist. Commercieel manager Eddy Landuyt mocht de kwaliteitsprijzen uitreiken aan de Z.47 Marie Louise van de gebroeders Neyts en de Z.80 Silverpit van Machiel Versprille uit Breskens.

De laureaten:

Grootste besomming eurokotters: Z.201 Job Senior (NV Artimon, Knokke-Heist); **Grootste besomming boomkorvaartuigen 300 pk tot 250 bt:** O.15 Zilvermeeuw (BVBA Zeearend, Knokke-Heist); **Grootste besomming boomkorvaartuigen 251-300 bt:** Z.76 Zeejager (BVBA Zeejager, Knokke-Heist); **Grootste besomming en grootste aanvoerder:** B.462 Vidar (NV Shannon, Knokke-Heist); **Beste kwaliteit eurokotters:** Z.80 Silverpit (BVBA Silverpit, Knokke-Heist); **Beste kwaliteit boomkorvaartuigen:** Z.47 Marie-Louise (BVBA Marie Louise, Knokke-Heist); **Grootste groeier:** Z.69 Atlantis (BVBA De Kaper, Knokke-Heist)



Reder Rudy Neyts van de Z.47 Marie Louise leverde de beste kwaliteit bij de grote boomkorvaartuigen.



Machiel Versprille uit Breskens van de Z.80 Silverpit viel in de prijzen met de beste kwaliteit bij de eurokotters.



Job Schot, reder van de Z.201 Job Senior, zorgde voor de grootste besomming bij de eurokotters.

Nederland 180 ton in

De Algemene Inspectiedienst (AID), de Nederlandse opsporingsdienst van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, en ambtenaren van het parket zijn op 20 en 21 februari op acht plaatsen in Urk binnengevallen in het kader van een onderzoek naar visfraude. Er werd beslag gelegd op 180 ton vis en heel wat administratieve gegevens. Justitie is op zoek naar bewijzen voor visfraude waarbij handels- en importbedrijven ervan verdacht worden yellowfin sole (Japanse schar) als schol in de handel te brengen. De praktijk levert mooie winsten op omdat schol duurder is dan de Aziatische vissoort. Huiszoekingen werden verricht bij zes bedrijven en in twee woningen. Op sommige plaatsen, onder meer bij diepvriesopslagbedrijf Coldstore Urk werd ook de volledige administratie meegenomen. Het onderzoek blijft doorlopen waardoor mogelijks nog meer bedrijven aan de tand zullen gevoeld worden voor wat in Nederland omschreven wordt als 'omkatten van vis'. De Japanse schar is afkomstig uit de Beringzee en wordt in wordt in China tot visfilets verwerkt. Urker bedrijven kopen diepgevroren bulkladingen van die platvis aan omdat het een goedkoper alternatief is voor schol. Op zich is daar niets verkeerd mee als er maar de juiste vermeldingen op de etiketten staan. De handel met China verloopt bovendien in dollars. De Amerikaanse munt noteert al maanden aan een historisch lage koers tegenover de euro. Het is nog maar van oktober geleden dat Urk in de ban was van een groot visfraudeproces waarbij verschillende handelaren en de Visafslag Urk veroordeeld werden, onder meer voor het verhandelen van schol als schar.

e inspectiedienst neemt portvis in beslag op Urk



Coldstore Urk BV beschikt over vier vrieshuizen op twee locaties in Urk. In deze koelhuizen wordt bijna uitsluitend vis opgeslagen. Er is plaats voor 15.000 paletten. Er werken 15 mensen. (foto gw)

Meer aanvoer in buitenlandse havens

De aanvoer van onder Belgische vlag gevangen vis in buitenlandse visafslagen is vorig jaar weer toegenomen. In 2000 werd nog bijna 9.000 ton 'Belgische' vis in buitenlandse vismijnen geveild. In 2006 was die aanvoer gedaald tot 2.282 ton. Vorig jaar werd 2.816 ton in het buitenland vermarkt, waarvan 2.538 ton in Nederland.

De totale waarde van de buitenlandse verkopen bedroeg vorig jaar 10,8 miljoen euro. Dat is 20 procent meer dan in 2006 en 32 procent meer dan in 2005. Afgezet tegen de totale aanvoer en besomming vertegenwoordigen de aanlandingen in buiten-

landse vissershavens 13 procent van de vangsten en 12 procent van de besomming.

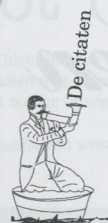
Steeds minder aanvoer door vreemde vaartuigen

De Vlaamse vissershavens zijn nooit sterk geweest in het aantrekken van buitenlandse vissersvaartuigen. De laatste jaren is dat belang nog teruggelopen. In 2005 zorgden vaartuigen onder vreemde vlag voor een aanvoer van 620 ton vis (2,5 miljoen euro). In 2006 was het aanvoergewicht geslonken tot 443 ton (2,3 miljoen euro). Vorig jaar zorgden buitenlandse vaartuigen nog slechts voor 143 ton (0,85 miljoen euro).

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
Telefoneren vanuit Nederland:
09/ 32 50 54 48 33
Fax 050/ 54 79 11



'(...) als de opvarenden willen dat er daadwerkelijk iets verandert, dan zullen zij in beweging moeten komen. De handen ineens slaan.'

Thomas de Jong
in Visserijnieuws,
1 februari

'Roekeloos gedrag en excessen gedijen in een omgeving waar alles toegelaten is.'

Paul De Grauwe
in De Tijd 26 januari

'Een kilogram gehakt kost meer dan een kilo tong.'

Eddie Cattoor in
Het Nieuwsblad, 20 december '07

'Wij zijn een van de weinige landen die lonen indexeren. Het enige gevolg is een verlies van concurrentiekracht. De discussie gaat niet over het behoud van de koopkracht maar over de verdeling van de last.'

Luc Coene in De Tijd, 12 januari

'Zelfs echte terreurdaden komen in beeld wanneer groene fundamentalisten oproepen tot boycot van supermarkten en ze durven ze nog blokkeren ook'

Herby Neubacher
in Visaktua, februari

'Natuurpunt wil dat alle verse vis in de supermarkten tegen 2011 voldoet aan de MSC-normen.'

De Zeewacht, 21 december '07

'We weten intussen hoe het MSC is ontstaan: Unilever, schuldig aan het leegvissen van alle zeeën (...) wilde haar blazen oppoetsen door sloop te gaan met WWF (...).'

Erik Ketelslagers
in Visaktua, februari

'Wij Belgen worden al jaren bedot. Maximaal vijf procent van het totaal aantal mosselen dat als Zeeuws wordt verkocht is Zeeuws.'

Louis Gezelle
in Het Laatste Nieuws, 11 januari

'En met Purus werken we niet samen omdat de informatie die ze geven niet correct is.'

Guy Denon
in HNB, 7 december '07

'Piraatvissers hebben zeker dertig procent van Europese visvangst in hun greep'

De Morgen, 16 januari

'Visserij maakt te weinig gebruik van subsidies'

Rob Janssens in
VN Special, 1 februari

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.

Is de Britse Johanna Lucretia de Vlaamse Gementine?

De *Johanna Lucretia* is een houten zeilschip onder Britse vlag. In de maritieme literatuur wordt steeds weer geschreven dat het oorspronkelijk gebouwd werd als vissersvaartuig op de werf van De Roose te Melle (bij Gent). Men vermeldt steeds dat de kiel gelegd werd in 1940 en dat, wegens oorlogsomstandigheden, de bouw pas voleindigd werd op het einde van de oorlog, dus in 1944 of 1945. De naam van het schip als vissersvaartuig zou *Gementine* geweest zijn. In de officiële lijst van Belgische vissersvaartuigen voor het jaar 1946 is echter geen enkel vaartuig genaamd 'Gementine' opgenomen. Wel zijn er 4 vaartuigen vermeld die van de werf van De Roose afkomstig zijn: O.99 René-Lucienne, gebouwd 1943 en metende 34,75 brt; O.270 (ex-N.55) Emile, 1943 en 35,13 brt; Z.474 Gerard-Leon, 1942 en 19,68 brt; N.756 (ex-N.78) De Vrede, 1944 en 53,34 brt. Is het mogelijk dat de naam 'Gementine' verkeerd is en dat het één van de vier voormelde vaartuigen is dat later omgebouwd werd tot zeilschip? Is het mogelijk dat de *Gementine* spoe-

dig herdoopt werd en dat de naam daarom niet (meer) voorkomt in de lijst van 1946? De zozegde *Gementine* werd in 1953 in Nederland verkocht en kwam na verloop van jaren te voorschijn als topzeilschoener *Johanna Lucretia*. Enkele jaren geleden werd de schoener aan Britse eigenaars verkocht.

Ik zou zeer dankbaar zijn voor enige opheldering omtrent dit vaartuig (juiste oorspronkelijke naam, thuishaven, nummer, reder,...?). Wie meer weet mailt naar luc.van.coolput@skynet.be

Luc Van Coolput, Antwerpen

N.v.d.R.: *Graag ook een copietje naar het.visserijblad@telenet.be*

Oostende onder water?

Door de opwarming van de aarde zal het waterpeil zeker stijgen, zij het minder dramatisch dan voorspeld in sommige rampscenario's. Stormen van het type dat we in 1953 te zien kregen zullen zeker nog voorkomen en vermoedelijk zelfs zwaarder zijn. Met de aanleg van het noodstrand, wat na de aanleg van de westerhavendam een groeistrand wordt, is de stad Oostende aan die kant zeker beschermd. De zwakke plek evenwel blijft de Visserskaai en de Mercatordokken. Om de stad definitief tegen overstroming te beschermen is het van groot belang dat het Montgommerydok van de vaargeul afgesloten kan worden. Dit zou gerealiseerd kunnen worden door tussen het clubgebouw van de NSYC en het gebouw waar het loodswezen in zat een beweegbare schuif te bouwen die bij dreiging dichtgeschoven kan worden; of een constructie met twee sluisdeuren (geen sluis) die bij storm kan gesloten worden.

H. de Bruin, Rotterdam

Heeft de O 33 Masco(t)te echt bestaan?

Als abonee van Het Visserijblad ben ik geïnteresseerd in heden en verleden van

de visserij. Sinds een 45-tal jaren ben ik in het bezit van een maquette van het vissersvaartuig O33 MASCOTE. Deze maquette is een zeilvissersvaartuig dat volgens mijn berekening ongeveer 90 à 100 jaar oud moet zijn. Mijn vraag is nu: heeft dit vaartuig werkelijk bestaan en wat is zijn geschiedenis. Wie meer weet mailt naar deprest.ibens@skynet.be, schrijft naar De Prest-Ibens, Leop.Scheiperslaan 95 te 2950 Kapellen of belt naar 03/664.92.08

N.v.d.R.: *We hebben de lezer intussen op de hoogte gebracht van het bestaan van het vaartuig. In de 'Belgische Visscherijmanak' van 1935 vonden we inderdaad de O.33 Mascotte (op de achterspiegel van de makette staat Mascote met één 't'). Het gaat om een houten tweemastsloep die in Oostende gebouwd werd (geen naam van werf) in 1924. Het mat 12,67 brutoton en 22,59 nettoton en had een motor Deutz van 20 pk. De toenmalige eigenaar was F. Coopman uit de Cirkelstraat te Oostende. Lezers die meer weten over dit vaartuig mogen dit ook aan ons doorgeven. Wij bezorgen de gegevens aan de vraagsteller.*



Een lezer is al tientallen jaren in het bezit van bovenstaande maquette. Hij is geïnteresseerd in meer gegevens over het vaartuig.

GARDEC

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

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

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

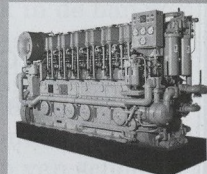
Leveren, plaatsen en herstelling van:
alle dieselmotoren
keerkoppelingen, pompen, compressoren e.a.
DROOGDOK
Schroeven en schroeffassen
Las- en leidingwerk



Bureel - Werkplaatsen:
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge

GSM 0477 / 41 20 93

24 u / 24 u.



De Belgische visserijvloot (39)

In januari 2005 zijn we gestart met de rubriek 'De Belgische visserijvloot' waarbij we maandelijks drie foto's en een beknopte historiek van de vaartuigen publiceren. Met 111 fiches van vissersvaartuigen hadden we zowat de hele varende vloot gehad. Door de goede respons op deze rubriek gingen we er nadien mee door. Sinds februari 2008 gaan we stapvoets terug in de tijd en brengen we de vaartuigen die sinds 2000 uit de vloot verdwenen zijn. Deze aanpak die gepaard gaat met het nodige opzoekwerk levert ruim voldoende vaartuigen op om in de volgende nummers van de 75ste jaargang van HVB telkens een bladzijde te stofferen.

Voor de juiste gegevens baseren we ons op de oudere Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen. Ook andere bronnen en archieven worden geraadpleegd om de juiste gegevens over de vaartuigen en de opeenvolgende eigenaars te vinden.

Guido Walters, Louis Vande Castele

Z.122 Noordster

Lengte: 21,08 m.
(verlengd tot 23,78 in 1992)
Breedte: 6,08 m.
Tonnage: 84 bt
Bouwjaar: 1985
Werk: West-Vlaamse Scheepswerven,
Oostkamp (casco)
en Perfecta, Zeebrugge (afwerking)
Motor: Mitsubishi (1997)
Vermogen: 220 kW
Uitrusting: boomkor- en plankenvisserij
Eigenaar:
BVBA Noordster, 8380 Zeebrugge
(gezonken 13 december 2005)
Doorhaling registratie: 15 november 2007



O.23 Geoffrey William, later O.720 Geoffrey William. COPYRIGHT gw

Z.307 Zeetrapper

(ex-O.307 Verdi)
Lengte: 27,20 m.
Breedte: 6,48 m.
Tonnage: 100 bt
Bouwjaar: 1967
Werk: H. Deweert, Oostende
Motor: ABC (1967)
Vermogen: 221 kW
Uitrusting: plankenvisserij
Eigenaar:
O.307 Verdi:
PVBA De Noordzee, Oostende
(Verhaeghe Henri en Desaeveer Frans)
Z.307 Zeetrapper:
Norbert en Denise De Groote-Van
Massenhove, 8301 Knokke-Heist (1973)
NV Van Heyghen Recycling, 9000 Gent
(2006)
Geschrap: 28. februari 2006



COPYRIGHT gw

O.396 Sabrina

(Ex-Z.469 Mary, -N.152 Evy,
O.152 John, O.152 Aran, Z.396 Mary,
Z.123 Mary)
Lengte: 17,50 m
Breedte: 5,06 m
Tonnage: 37 bt
Bouwjaar: 1966
Werk: H. Zwart, IJmuiden (Ned)
Motor: Scania (1996)
Vermogen: 221 kW
Uitrusting: boomkor, planken
Eigenaar:
Z.469 Mary:
Frans Dobbelaere, Heist (1966)
Geschrap en in Duinkerke in de vaart gebracht als
Marie (1970)
N.152 Evy:
Alain Asaert, 8450 Nieuwpoort (1985)
O.152 John:
BVBA John, 8400 Oostende (1991)
O.152 Aran:
BVBA Aran, 8400 Oostende (1994)
Geschrap (2000)
Z.369 Mary:
BVBA Jacomina, 8400 Oostende (2001)
Z.123 Mary
BVBA Jacomina, 8400 Oostende (2002)
O.369 Sabrina: BVBA Jacomina, 8400 Oostende (2002)
(exploitant Yves Demuyck)
Geschrap: 28 september 2005



COPYRIGHT gw

[Uit Het Visserijblad van vrijdag 14 maart 1958]

Krijgen wij toch een derde slipway en een bijgevoegd visserijdok?

Een grote pluim op de hoed van schepen Vroome

Het is een alombekend feit, dat niemand meer dan Schepen Vroome zich bekommerd heeft om een derde slipway in onze vissershaven te krijgen, en daarbij nog een nieuwe dok gericht van oost naar west ten zuiden van de Vuurtoren en het Fort Napoleon. En wij herlezen dan ook met overgroot genoegen de prachtige en leerrijke rede uitgesproken door Schepen Vroome, tijdens de zitting van de Gemeenteraad van 13 maart 1957, waaraan toch ten lange laatste, na nog verder aandringen, een gunstig gevolg zal gegeven worden gezien het schrijven van de Minister van Openbare Werken, de h. Van Audenhove waarin medege-deeld werd, dat het oprichten van een derde slipway van 300 Ton en het graven van een nieuw dok thans het voorwerp uitmaken van een voor-ontwerp.

In de huidige omstandigheden zouden wij nogal vaak sceptisch staan tegenover dergelijke belofte, daags voor de verkiezingen, maar wij weten voor stellig dat in het huidig geval het niet gaat over iets dergelijks want sedert meer dan een jaar werd dit voor-ontwerp reeds ingestudeerd en opgemaakt door de Diensten van Bruggen en Wegen, onder de knappe leiding van de h. Hoofd-ingenieur, directeur Verschaeve, terwijl anderzijds wij er willen bijvoegen dat Minister Van Audenhove een der ernstigste Ministers is, die wij ooit gehad hebben, en dat hij het niet nodig heeft kiesbeloften te doen in onze stad om zijn verkiezing van Minister te bekomen. Het reuzenwerk, met nuttig gevolg, dat hij in twee jaren tijd verricht heeft, is waardig van eenieders waardering!

Deze uitslag is vooral beko-

men door de hardnekkigheid die Schepen Vroome aan de dag heeft gelegd en het doorzicht van de heer Verschaeve.

Uit het verslag van Schepen Vroome aan de Hogere Overheid gericht, ontlent wij het volgende:

Een derde slip dringende noodzaak

Wat de slipways betreft, zegde ik U reeds dat de twee thans bestaande niet meer voldoende zijn om de talrijke vragen tot bediening te beantwoorden wegens te zware overlast. Gedurende de eerste twee volle jaren uitbating, hetzij in 1935 en 1936, werden er respectievelijk 413 en 471 schepen op de slipways gebracht. In 1949 werden er 507 vaartuigen gedokt, waarvan 225 op de slip van 500 ton en 282 op deze van 1.000 ton.

In 1955, werden 650 vaartuigen op de slipways drooggezet, hetgeen meer dan 2 per dag betekent. Geen enkele dag stonden de slips onbezet; vele schepen moesten geweigerd worden of moesten verscheidene dagen wachten om aan de beurt te komen. Aldus dreigt een voorname Franse cliënteel uit Gravelines, Duinkerken en Boulogne verloren te gaan, een cliënteel niet alleen voor de slipways, maar eveneens voor de scheepsnijverheidsinstellingen, die er rond gelegen zijn en die daardoor veel werk worden verschaft. Een dag wachten om op de slip te komen, betekent voor een vissersvaartuig een dag later op de visgronden komen en dus een minder aanvoer van vis te Oostende. Gezien uit sociaal en economisch oogpunt, is dit een niet te onderschatten deficitaire uitslag, hetgeen berekend bij herhaling, op het einde van het jaar verscheidene miljoenen verlies betekent. Er dient ook niet uit het oog verloren dat er maar steeds grotere vissersvaartuigen gebouwd worden, steeds maar moderner uitgerust. In 1954 werd door de Britse regering een bedrag van 500.000 pond sterling of 70 mil-

joen frank ter beschikking gesteld voor de uitrusting van een treiler, waarop proefnemingen worden gedaan om de gevangen vis onmiddellijk op zee te bevriezen; daardoor worden de vangsten van nieuwe vissoorten en de modernisering van de vissersvloot eveneens overwogen. Te Oostende wordt er voorzien, dat in augustus twee nieuwe vissersschepen voor de Motorvisserij in de vaart zullen worden gebracht, schepen waarvan het gewicht dusdanig is, dat zij onmogelijk op onze slips zullen kunnen drooggezet worden. Deze vissersschepen zullen bijgevolg naar Gent, Antwerpen of het buitenland moeten trekken om gedokt te worden. Is het nodig U hiervan al het noodlottige en voor de rederij en voor onze Vissershaven te beschrijven, met daarbij het verlies aan werkverschaffing en zo meer?

En wat zal er morgen gebeuren als er hier ter stede fabrieksvissersschepen in bedrijf zullen worden gebracht, waarvan het gewicht zal schommelen rond de 2.000 ton?

Het zou voorwaar niet getuigen van wijs beleid, wanneer de ontwikkeling van de visaanvoer en de scheepvaarttechniek te Oostende belemmerd zouden worden door gebrek aan aangepaste haveninstellingen, waaronder een derde slipway van 2.000 ton.

Door wie dient zulks bekostigd?

De Staat, moet dit doen ingevolge haar verbintenis vastgelegd in de Conventie van 1912.

In art. 3 van de overeenkomst-wet van Augustus 1912 wordt bepaald (in het Frans): <<L'Etat réalisera sur la rive Est du chenal, des installations pour la pêche; elles comprendront notamment un bassin d'échouage avec chenal d'accès, un bassin à flot commandé par une écluse-sas, une cale sèche à l'usage des chalutiers à vapeur et une minque placée sur le terre-plein compris entre les deux bassins, l'ensemble étant relié au chemin de fer.>>

Volgens deze beschrijving is de Staat dus verplicht benevens een vissershaven en zo meer, ook een droogdok voor vissersschepen aan te leggen.

Een schatting, gedaan in 1937, wees uit dat de kosten voor dit werk, tot 30 miljoen frank zouden belopen. Dit droogdok werd niet gebouwd, maar wel twee slipways, één van 500 en één van 1.000 ton.

Wanneer wij aldus inzien dat de Conventie van 1912 reeds 44 jaren oud is, dat onze vraag van een 3^{de} slipway dagtekent van 1937, dus van 19 jaren terug, dan denk ik dat wij niet te vroeg zullen voldoening krijgen, wanneer dit werk nu zonder verdere uitstel uitgevoerd wordt. Ik stel dan ook voor dat wij nog heden zouden beslissen dat deze 3^{de} slipway van 2.000 ton zonder verwijl zou dienen aangelegd door de Staat op rekening van de overeenkomst-wet 1912 en dat wij deze beslissing ter kennis zouden brengen van de bevoegde instanties.

Verdere uitbreiding van de Vissershaven

In het begin van mijn uiteenzetting heb ik U kennis gegeven van art. 3 van de overeenkomst-wet 1912. Er wordt in dit art. 3 gezegd dat deze instellingen moeten voorzien: een vlotdok met sassluis, een droogdok en een vismijn ...

Nergens wordt er enige vermelding gemaakt van de tijd binnen dewelke de Staat aan haar verplichtingen moet voldoen: dit betekent een eeuwigdurende schuld! Ook wordt er niet bepaald welke afmetingen deze instellingen zullen hebben en hierop wil ik bijzonder uw aandacht vestigen voor wat de toekomst betreft. Ingevolge deze twee gebreken van de Conventie, kan er betwisting ontstaan in zake de uitgestrektheid der verbintenissen die de Staat aangegaan heeft. Dit heb ik immer gevreesd van af het begin dat ik mij aan deze Conventie geïnteresseerd heb en daarom wil ik verwijzen naar het verslag van de zitting van 17 december 1937, waarin ik, met het oog op de toekomst der Vissershaven, de volgende verklaring afgelegd heb. De h. Vroome: Volgens de Conventie van 1912 moest het

Rijk aan de Stad een volledige Vissershaven schenken. Door het voortdurend uitbreiden der visserij is die Vissershaven thans nog niet voltooid. De derde slipway hoort bij de voltooiing der Vissershaven, zoals trouwens het verlengde dok en de aanpassingswerken van het tijdok.

De uitbreiding der visserij te Oostende is anderzijds gedeeltelijk een gevolg van de verhuizing der visserij van De Panne naar Oostende. Volgens de Conventie had de Staat ook verplichtingen tegenover de visserij van De Panne, die door de verhuizing dezer nijverheid aan Oostende moeten ten goede komen.

Hetgeen de Stad aanbelangt is trouwens de zekerheid te hebben dat de huidige overeenkomst geen einde zal stellen aan de tussenkost van het Rijk bij verdere uitbreiding der Vissershaven.

De Heer Voorzitter: De oplossing die we hier hoeven te vinden heeft alleen tot doel de vereffening van de overeenkomst-wet van 1912, dus van het verleden. Voor de toekomst blijft alles open ...

Dit uittreksel van een officieel document is het klaarste bewijs dat de grote waardering dewelke Schepen Vroome bij onze Vissersbevolking geniet,

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

Deze maandelijks rubriek is gebaseerd op HVB van 1958.

wel zeker verrechtvaardigd en verdiend is.

Tot slot drukken wij de wens uit, dat het bewust voor-ontwerp van de heer Minister, weldra een definitief ontwerp zal worden, waarvan de juiste kosten (die wij op tachtig miljoen schatten) zullen kunnen bepaald worden, en tot de nodige kredieten zullen kunnen voorzien worden ten einde in de loop van volgend jaar met deze werken een aanvang te kunnen nemen. Het zou voor de visserij en voor de veel Staatsschepen, die van een derde slip gebruik maken, een grote besparing daarstellen.

Werken voor vissersmonument te Nieuwpoort aangevat

Stadswerklieden zijn de voorbereidingen tot het oprichten van het vissersgedenkteken op het kaaplein begonnen. De grondwerken en het niveleren van de omgeving waar de beplantingen zullen aangebracht worden zullen volledig door de stadsdiensten uitgevoerd worden.

Z.171 Zeester vergaan

– Het lek geslagen houten kustvaartuig Z.171 Zeester van Emiel Dobbelaere uit Zeebrugge en schipper Gerard Vantorre uit Heist is op 14 maart 1958 gezonken in het Bristolkanaal tijdens het opslepen naar Newaheven door de Z.421 Concordia. De bemanning met Nikolaas Valcke (motorist), Freddy Desmedt, Edmond Geselle en William Devoogdt (scheepsjongen) kon zich met het vlot redden.

N.722 Aline in de vaart

– Het houten vaartuig N.722 Aline (17,70 m.) van Albert Gonzales uit Nieuwpoort kwam eind maart 1958 in de vaart. Het kustvaartuig werd gebouwd op de scheepswerf H. Deweert & Zonen in Oostende en was voorzien van een motor Duetz van 150 pk. De eerste bemanning bestond uit Albert Gonzales (schipper), Albert Zwertvaegher (motoris), Willy Pyliser en R. simoen.

boekbesprekingen



frank neyts

Het verhaal van de Queen Elisabeth 2

Recent werd bij Simon and Schuster in Londen een prachtig boek uitgegeven onder de titel QE2. Forty Years Famous. Het werd geschreven door Carol Thatcher, jawel de dochter van 'iron lady' Margaret Thatcher. Het boek brengt de geschiedenis van één van de meest bekende schepen ter wereld, verteld naar aanleiding van de veertigste verjaardag van de Queen Elizabeth 2 (QE2). Het verhaal start bij de tewaterlating op 20 september 1967 en loopt tot de recente verkoop van het schip aan Dubai. Veertig jaar lang (jawel tot op vandaag) haalde de 'QE2' wekelijks de krantenkoppen. Bij de samenstelling van het boek kon Caron Tatcher volop op de steun rekenen van Cunard. Het resultaat werd dan ook een uitzonderlijk mooi boek, prachtig geïllustreerd en voor wat het is echt niet duur. Iedereen die de scheepvaart in zijn hart draagt of die interesse heeft voor het cruisegebeuren zou dit boek in zijn bibliotheek moeten hebben.

"QE2. Forty Years Famous" (ISBN 978-1-84737-033-4) telt 256 pagina's en kost exclusief verzendingskosten £25. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Simon and Schuster, Africa House 64-78, Kingsway WC2B 6AH, Tel. +44.20.7316.1981.

Strijd om de VOC-miljoenen

Bij Walburg Pers verscheen onlangs Strijd om de VOC-miljoenen. Slag in de haven van het Noorse Bergen. 12 augustus 1665, geschreven door Michael Breet. De retourvloot onder commando van Pieter de Bitter was één van

de rijkste uit de geschiedenis van de VOC. Tijdens de thuisreis brak de Tweede Engelse Oorlog uit waardoor De Bitter moest uitwijken naar het Noorse Bergen, dat destijds in Deens bezit was. In deze verondersteld neutrale haven wachtte hij op een escorte van admiraal Michiel de Ruyter. De Engelse en Deense koningen sloten intussen echter een geheime overeenkomst. Een Engels eskader zou de vloot binnen de haven veroveren. De Noorse commandat zou geïnstrueerd worden om niet in te grijpen en de buit zou worden gedeeld. De koerier van dit bericht kwam echter te laat in Bergen toe, toen de Engelsen de aanval al hadden geopend. Tot hun verbazing kreeg de retourvloot volop steun uit de Noorse vestingswerken. Na vier uur hevige strijd sloegen de zwaargehavende Engelse schepen op de vlucht. De uitgeputte retourvloot won de slag van de zich oppermachtig wanende Engelse oorlogsvloot.

"Strijd om de VOC-miljoenen" (ISBN 90-5730-468-6) telt 176 pagina's en werd als softback uitgegeven. Het boek kost 19,50 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.

Terug naar Nova Zembla

Ook bij Walburg Pers verscheen onlangs Terugkeer naar Nova Zembla. De Laatste en Tragische Reis van Willem Barents, geschreven door Jaap Jan Zeeberg. In een tijdperk van satellietnavigatie en smeltende poolkappen is het nauwelijks voor te stellen dat de Noordpool ruim een eeuw geleden een ondoordringbaar en gedeels onverkend gebied was. Tussen de vele, vaak legendarische verslagen die de poolreizigers in de loop der eeuwen achterlieten is ook dat van de overwintering op Nova Zembla. Het meer dan vierhonderd jaar oude verhaal van opvarende Gerrit de Veer beschrijft het wedervaren van Nederlandse schipbreukelingen op de ijzige kust van dit poolgebied. Het bevat een rijkdom aan indrukken en geestigheden, en vele verwij-

zingen naar de eigenaardigheden van die tijd.

Terugkeer naar Nova Zembla brengt het originele, zestiende-eeuwse verhaal met verschillende achtergronddocumenten en de resultaten van archeologisch onderzoek. Dit boek beschrijft de culturele dynamiek van het vroegmoderne Amsterdam, de rol van de ondernemers en dominees bij de oprichting van de VOC, het lot van het schip, en het 'Gulden Snede'-principe dat door de schipbreukelingen werd toegepast bij de bouw van het 'Behouden Huys'. Centraal staat de vraag wat het verhaal van Gerrit de Veer ons in de 21ste eeuw nog kan vertellen. Hoe werd het in de afgelopen eeuwen gelezen, en hoe heeft het de ontdekkingsreizigers beïnvloed die na Willem Barents op zoek gingen naar de gedroomde verten?

"Terugkeer naar Nova Zembla" (ISBN 90-5730-489-9) telt 254 pagina's en werd als hardback 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.

In het belang van de haven

Bij Walburg Pers verscheen recent In het belang van de haven. Een eeuw Scheepvaartvereniging Zuid. In 1907 richtten 23 Rotterdamse havenondernemers een belangenvereniging op. Scheepvaartvereniging Zuid (SVZ) had in de eerste plaats tot doel stakingen te voorkomen en geschillen tussen werkgevers en werknemers in goede banen te leiden. In dit kader werd in 1908 de CAO – de eerste in Nederland – voor de haven geïntroduceerd. Enkele jaren later werd een havenpool voor losse arbeiders ingesteld. De SVZ voerde een actief arbeidsvoorwaardenbeleid, vooral tijdens de wederopbouwperiode, toen er een groot tekort aan havenarbeiders heerste en een nieuwe visie op de arbeid ontstond. De vereniging richtte een vakopleiding op en zette maatschappelijke werksters in bij de zorg voor havenarbeidersgezinnen. In de jaren zestig verlegde de SVZ haar focus van sociale naar economische belan-

genbehartiging: infrastructuur en veiligheid maar ook nieuwe onderwerpen als milieu, informatisering en de Europese concurrentiepositie. Vandaag de dag werkt de SVZ samen met de Stichting Europoort/Botlek Belangen onder de naam Deltalinqs.

Dit boek biedt een overzicht van de evoluerende dynamiek in de Rotterdamse haven, zonder twijfel het lezen waard!

"In het belang van de haven" (ISBN 90-5730-506.2) telt 192 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 29.90 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.

Uitzonderlijk scheepsjournaal

Dit jaar publiceerde het Musée Portuaire Dunkerque het boek *L'atelier voyageur d'Emmelene Landon*. De verschijning van het boek viel samen met een zeven maanden lopende tentoonstelling in het museum over het oeuvre van de veelzijdige artieste. In 2001 en 2002 heeft Emmelene Landon, een artieste van Australische oorsprong, een reis rond de wereld gemaakt aan boord van de CMA CGM Manet, een containerschip van de Franse rederij CMA CGM.

Het uitzonderlijke scheepsjournaal dat ze mee terugbracht van haar rondreis, openbaart haar talenten als schilderes, schrijfster, fotografe en videaste. Haar boek is als het ware een uitnodiging om deze reis, samen met de zeelieden opnieuw te maken, en om door een audiovisueel traject te worden geleid, geritmeerd door

tien thuishavens verdeeld over vijf continenten.

"L'atelier voyageur d'Emmelene Landon" (ISBN 5-028159-010072) kost 29 euro. Het boek, rijklijk geïllustreerd, werd viertalig samengesteld (Frans, Engels, Nederlands en Spaans) en bevat bovendien nog een CD Rom met dezelfde titel. Kopen kan in het Musée Portuaire Dunkerque, 9 quai de la Citadelle, 59140 Dunkerque, France. Tel. +33.328.63.33.39. Fax +33.328.65.06.62, e-mail: museoportuaire@nord-net.fr.

Uitnodiging Zeeliedenhulde

De moreel consulent voor de visserij nodigt iedereen uit op de zesde vrijzinnige herdenkingsplechtigheid te Oostende, ter ere van de op zee gebleven zeelieden.

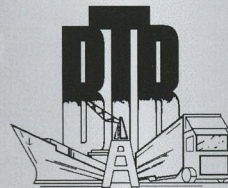
Deze gaat door op maandag 24 maart om 9,30 uur in De Geuzetorre, Kazernelan 1 te Oostende. De plechtigheid wordt opgeluisterd door de folk-groep Sinksenbruid die authentieke vissersliederen uit de westhoek brengt. Om 10 uur volgt er een hulde aan het monument van het MIGO (Visserijschool). Daarna vertrekt de bus naar het Petrus-en Paulusplein om deel te nemen aan de stoet naar het Monument der Zeelieden.



Het
eerst-
volgende
HVB
in uw
brievenbus
op
vrijdag
4 april

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

Alle industriële en scheepsherstellingen

— mekaniek en plaatwerk

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

GSM Ludo (0477) 33 54 35



**BEMA
DOET
HET!**

'Gouden Vis 2007' voor O.190 Renilde



Achttien jaar houdt de Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium Oostende, opgericht in 1990, al stand. Al die jaren organiseert het bestuur een ledenfeest waarop de vrijwillige aanvoerders van levende vissen, schaal- en schelpdieren, voedsel en zeewater worden gehuldigd. Ook dit jaar werd een gezellig samenzijn voor de aquariumsympathisanten georganiseerd waarop de gouden, zilven en bronzen vissen werden uitgereikt. De laureaat voor de "Gouden Vis 2007" was de bemanning van de O.190 Renilde. Schipper Freddy Lachat kwam de trofee in ontvangst nemen.

De volledige uitslag: "Gouden Vis" voor O.190 Renilde, "Zilveren Vis" voor O.20 Mietje en O.191 Natacha, "Bronzen Vis" voor O.369 Attila, O.152 Aran en O.700 Bi-Si-Ti.

Jaarboek voor de visserij 2008 uit

Het nieuwe 'Jaarboek voor de visserij' is uit. Het enige naslagwerk voor de Nederlandse en Belgische visserijsector bevat alle gegevens over de vaartuigen, adressenlijsten, opleidingen, overheidsdiensten en Europese regelgeving. Het boek van meer dan 600 bladzijden bevat ook een uitgebreide lijst met Satcom- en telefoonnummers van vissersvaartuigen en meer dan 800 foto's. Bij het jaarboek zit opnieuw een versie op CD-rom waarop alle informatie uit het gedrukte boek ook digitaal beschikbaar is. Het Jaarboek 2008 is een uitgave van Visserijnieuws BV en kost 50,950 (verzendkosten inbegrepen) te storten op rek. 280-0580665-60 van Fortis Bank met vermelding 'Visserij Jaarboek 2008'

Dirk Dewilde volgt Eddy Eneman op

Kwaliteitskeurder Dirk Dewilde verlaat binnenkort de Oostendse vismijn. Hij zal de plaats innemen van Eddy Eneman als verantwoordelijke van het Noordzee-Aquarium op de Visserskaai in Oostende. Eddy Eneman, sinds 1965 werkzaam aan de Stad Oostende en vanaf 1972 betrokken bij de werking van het aquarium



was ook jarenlang gids in de vismijn. Hij wordt dit jaar zestig en gaat met pensioen.

Eddy Eneman

Oostendse Vismijn wil slipway behouden

De Oostendse vismijn wil de twee slipways om begrijpelijke redenen behouden. Het Oostendse stadsbestuur heeft echter nog geen beslissingen genomen over de bestemming van de slipways. De droogzettingsinstallaties zijn oud (1931) en beschermd erfgoed. Ze worden echter nog steeds gebruikt voor het droogzetten van vissersvaartuigen. Wie de exploitatie ook toegewezen krijgt zal verantwoordelijk zijn voor de onderhouds- en herstellingskosten en over de nodige vergunningen moeten beschikken. Ook dat laatste probleem is nog niet opgelost.

Frankrijk voert ecotaks in voor visserijproducten

De Franse overheid heeft op 1 januari 2008 een ecotax ingevoerd op alle visproducten of producten waarin vis verwerkt zit. De heffing bedraagt 2 procent en wordt verhaald op kleinhandelbedrijven die in 2007 een jaarmzet van meer dan 763.000 euro boekten. De ecotax is van toepassing op alle visproducten ongeacht hun herkomst.

Frankrijk wil langs die weg het aandeel van de Franse overheid inhalen voor het goedgekeurde steunprogramma voor de visserijsector. Frankrijk voorziet een programma van 390 miljoen euro voor de komende zeven jaar, waarvan 180 miljoen euro uit het Europees Visseijfonds

Lagere aanvoer en besomming in eerste twee maanden

Behalve in Nieuwpoort werd in de maand januari minder vis aangevoerd dan vorig jaar. In Oostende zelfs een kwart minder. De totale aanvoer van onder Belgische vlag aangevoerde visserijproducten in de drie visveilingen lag ruim 15 procent lager.

De maand februari was al een stuk beter. De aanvoerhoeveelheid in Oostende was gelijk aan die van vorig jaar en in Zeebrugge en Nieuwpoort werd zelfs meer vis aangevoerd. Hierdoor ligt de totale hoeveelheid voor februari 6,6 procent hoger.

Door de slechte januarimaand is het verschil niet volledig goedge maakt. Na twee maanden ligt het totale aanvoergewicht nog 4,4 procent lager dan in dezelfde periode vorig jaar.

Door de lagere aanvoer in januari, gekoppeld aan lagere visprijzen, moesten ook de besommingen achteruit. Meer dan 20 procent in Oostende, net geen 20 procent in Zeebrugge. Inzake omzet was februari een stuk beter, maar behalve Nieuwpoort stonden de andere vismijnen nog negatief tegenover vorig jaar.

Visserij in Bulgarije: potentieel voor aquacultuur

SINDE HAAR UITBREIDING op 1 januari 2007 reikt de Europese Unie tot aan de Zwarte Zee. Dat is het resultaat van de aansluiting van de republieken Roemenië en Bulgarije, tevens twee nieuwe vissersgemeenschappen die nu ook betrokken zijn bij het gemeenschappelijk visserijbeleid. In ons vorig nummer brachten we een schets van de Roemeense visserijsector. Hier komt Bulgarije aan de beurt.

OOK IN DIT gewezen Oostblokland heeft de visserijsector veel aan belang ingeboet. Nochtans had de

Republiek Bulgarije (7,3 miljoen inwoners) in de periode 1965-1990 een omvangrijke visserijvloot die actief was op de Atlantische Oceaan. De vloot geraakte in verval en de visserij beperkte zich tot de Zwarte Zee. Tegenwoordig telt de vloot weliswaar 2.200 vaartuigen, maar dat zijn vooral kleine ambachtelijke scheepjes. Slechts 85 vaartuigen zijn groter dan 12 meter.

In 2005 haalde de vloot 17.620 ton vis binnen. De belangrijkste aanvoersoorten waren sprout en zeeslakken die 90 procent van de aanvoer vertegenwoordigen. De sector verschaft werkt aan 3.430 vissers

De sprout (7.200 ton) wordt gevangen door de grote trawlers en is bestemd voor menselijke consumptie. Zij brengen ook kleine hoeveelheden pelagische soorten binnen, zoals ansjovis, horsma-



kreef, wijting en Zwarte-Zee-elft (een lokale haringsoort die ook de Donau opzweeft).

De aanvoer van zeeslakken (geaderde stekelhoorn of *Rapana venosa*) bedroeg 8.200 ton. Het zijn zeedieren die tot een halve kilogram per stuk kunnen wegen. Deze exotische schelp, afkomstig uit Oost-Azië, is in de jaren veertig waarschijnlijk via de romp van schepen uit de Gele Zee, Oost-China of Japan in de Zwarte Zee belandt en de populatie heeft er snel uitbreiding genomen. In de jaren vijftig was de zeeslak-

kenpopulatie sterk genoeg om een ware slachting aan te richten onder de inheemse mossel- en oesterssoorten. Het zeeslakkenbestand ontwikkelde zich tot een interessante doelsoort voor ambachtelijke visserij waarbij duikers de schelpen oprapen. Lokale bedrijven kopen de schelpen op, koken het vlees en verschepen het vacuüm verpakt naar Japan. De overige ambachtelijke visserij richt zich op blauwbaars, bonito, doornhaai en Zwarte-Zee-tarbot. Deze laatste soort is gequoteerd om de druk op dit waardevol

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

bestand dat sterk te lijden had van overbevising te milderen. De Europese Commissie wil dit jaar ook vangstbeperkingen voor sprat opleggen. Momenteel lopen besprekingen met de kuststaten. De EU treedt op voor Bulgarije en Roemenië. De andere gesprekspartners zijn Oekraïne, Rusland, Georgië en Turkije waarmee een beleid uitgewerkt wordt voor het beheer en de controle van de visbestanden op de Zwarte Zee.

Aquacultuur

Bulgarije ligt ten zuiden van de Donau, een rivier waarop honderden vissers actief zijn, maar met 500 ton is de opbrengst beperkt.

Belangrijker is echter de aquacultuur die werk verschaft aan 5.000 personen. De jaarproductie van 3.200 ton bestaat vooral uit zoetwatervissen, hoofdzakelijk karpers en forellen. De sector heeft heel wat potentieel dat momenteel nog niet benut wordt. De kweek van regenboogforel, zee-forel, bronforel, houting, rivierkreeftjes en zelfs kikkers biedt toekomstperspectieven.

Ook de eerste stappen in de mariene aquacultuur zijn gezet met een voorlopig kleine productie (200 ton/jaar) van Middellandse-Zee-mosselen.

Bron: Visserij en aquacultuur in Europa, een uitgave van het directoraat-generaal Visserij en Maritieme zaken van de Europese Commissie.

Met tweemastsloep naar Australië

Marnix Verleene en Carl houden de visserij weldr

OP DE MARTIEME SITE Oostendse (MSO) staat de tweede tweemastsloep in de stijgers. De langsscheepse buitenhuidplanken zitten er allemaal op en dat werd vorige maand bekrachtigd met het inkloppen van de 'Gouden spijker'. De sloep wordt gebouwd in opdracht van Marnix Verleene die er grootse plannen mee heeft. De Nele II (een werknaam omdat Marnix de echte naam nog niet wil prijsgeven) wordt op zaterdag 5 juli te water gelaten ter gelegenheid van de 'Vlaamse Havendag'.

Drie jaar geleden werd de kiel gelegd van de 21,70 m. lange sloep die daarmee 2,70 m. langer is dan zijn voorganger. Meer dan honderd langdurige werklozen hebben in ploegen van een twaalf man die om de zes maanden wisselenden stielkennis opgedaan en zo hun steentje bijgedragen tot de realisatie van Marnix's droom.

"Nog dit jaar ook het zeegat kiezen zit er volgens mij niet in", weet de Bredense visser en opdrachtgever Marnix Verleene die de bouwovereenkomst afsloot met CVBA Oostende Sailing Vessels CVBA. Die werkwijze is nodig omdat MSO geen opdrachten voor particulieren mag aannemen. In het kader van een opleidingsproject levert het de stagiairs. De opdrachtgever moet een deel van de vergoedingen betalen.

De Nele II is zes spanten langer dan de eerste Nele en het totale gewicht zal na de inbreng van 50 ton lood als balast rond de 110 ton liggen.

De eerste van de 42 spanten werd in de zomer 2005 op de kielbalk geplaatst. Intussen is de opbouw zo gevorderd dat alle huidplanken erop zitten. De twaalfkoppige MSO-ploeg heeft echter nog heel wat werk voor de boeg. Het begint met het waterdicht maken van de romp (kalefaten), het dek leggen en de inbouw van de twee masten. Verleene opteerde voor aluminium omdat dergelijke

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:

gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuis kopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

e-mail : info@vismijnoostende.be

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Ulin (O.369) voor bekeken

masten minder zwaar zijn en geen onderhoud vragen. De Nele II krijgt ook een stuurhuis, een klipperstevan met een draak als boegbeeld en een boegspriet. Voor het optuigen zijn zes zeilen nodig met een totale oppervlakte van 400 vierkante meter. Technische werken zijn het boren van de schroefkoker, het plaatsen van de schroefas, de boegschroef, de motor van 400 pk en alle noodzakelijke leidingen. Dan rest er nog de binneninrichting van de leefruimte en de vier kajuiten voor twee personen.

Naar Australië

“Tot op heden heb ik alle kosten kunnen betalen zonder mijn vrijheid te verliezen. Ik moet tegen niemand merci zeggen. Eind dit jaar houd ik er als visser mee op. Ik hoop dit jaar voldoende vis te kunnen vangen om mijn project verder te financieren. Daarna verkoop ik mijn vaartuig O.369 Attila en de opbrengst gaat naar de sloep. Als dat niet volstaat verkoop ik desnoods mijn huis”, beweert de avonturier volgend jaar richting Australië wil zeilen.

Over de zeebenen van Marnix bestaat geen twijfel. Hij kreeg de zee van kindsbeen af ingelepeld. Zijn overgrootvader Felix, grootvader Engel en vader Lucien waren vissers. Het verbaast dan ook niet dat hij op zijn tiende al tijdens de schoolvakanties aan boord zat. Langer dan tot zijn vijftiende heeft de school hem niet geboeid. *“Ik word in augustus 45 en heb er dan 30 jaar visserij opzitten. Zoals het er nu in de visserij aan toe gaat zie ik voor ons geen toekomst meer.”*

Tien jaar geleden bracht Marnix de O.369 Attila, een warrelnetvaartuig in polyester van 12,5 meter. Samen met zijn vrouw Carine Ulin (Vlaanderens enige visserin), zijn broer Alain en bemanningslid Willy Dekeyzer beoefende hij de dagvisserij. *“Dit jaar is het vaartuig afbetaald en stop ik er mee. Als kleine visser krijg je toch geen respect en loop je overal met de kop tegen de muur”,* zegt Marnix die samen met Carine zijn geluk nu buiten de visserij zoekt.

“Samen met mijn vriend-motorrijder Franky Vanneste uit Aartrijke werken we de tweemastsloep rustig af. Het zal een duurzaam vaartuig zijn met energiezuinige voorzieningen. De motor zal op plantaardige olie draaien, voor de stroomvoorziening voorzien we een windmolen op het dek en een zonnepaneel. Ik denk dat het vaartuig tegen Oostende voor Anker in 2010 volledig afgewerkt is. Dan gaan we het goed uittesten met tochtjes naar Engeland en



PURUS

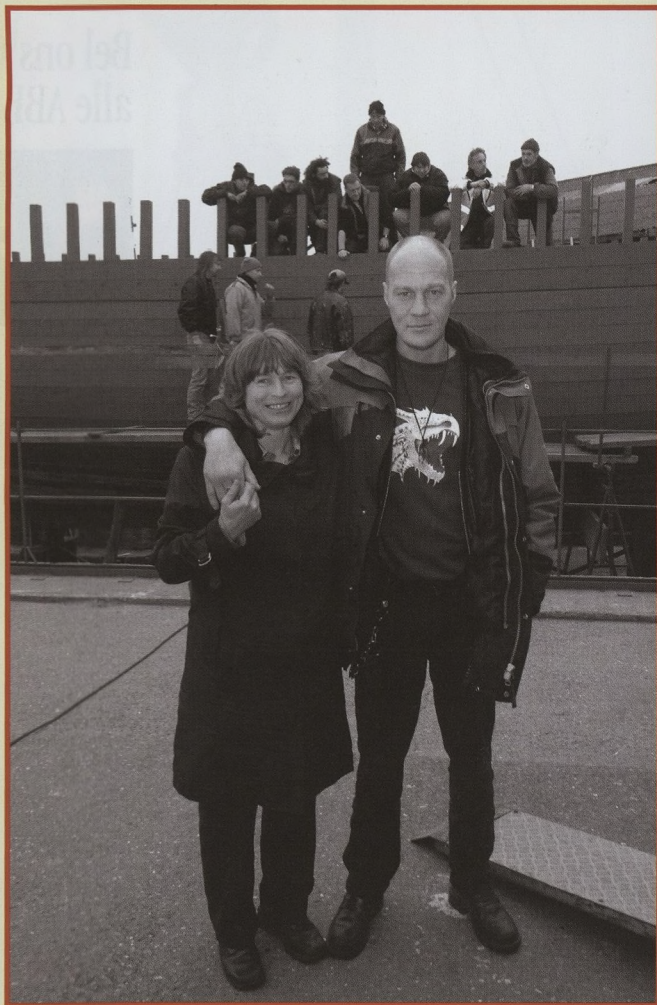
Door Vlaamse vissers gevangen!

STREEKPRODUCT.BE
REGIO & TRADITIE

Vlaamse Grijze Garnaal

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

Ierland. Wanneer alles dik in orde is zeilen Carine en ik samen met mijn vriend Franky Vanneste en zijn vrouw in wilde vaart (d.i. zonder vast vaarplan) naar Australië. Drie jaar geleden zijn we er al op bezoek geweest en het land heeft ons enorm aangesproken. Wat we daar zullen doen vissen we ter plaatse wel uit.”, luidt zijn optimistisch toekomstbeeld. (gw)



Carine Ulin en
Marnix Verleene
voor hun
tweemastsloep

Iets niet in de haak?



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™

ABB