

HVB
75
HET VISSERIJBLAD

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



10 000 jaar verspreiding in België en Nederland



© Jo Clauwaert

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

COLOFON

HVB
75

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.

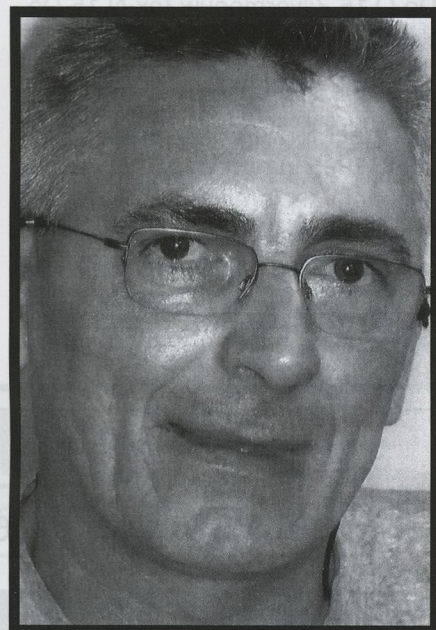
**HVB is 75
jaar jong**

Patrick Martony (46) verdrongen

Schipper 0.15 overboord geslagen

NIETS LIET VERMOEDEN dat er op tweede Pasen in Oostende een zware rouwstemming zou hangen over de jaarlijkse vissersschulde. De voorbije dagen brachten daar verandering in, nadat twee vissers het slachtoffer werden van een dodelijk ongeval. De zaterdagavond werd de Oostendse visser Steven Lingier (22) zwaar getroffen door een geknakte trekka-
bel.'s Anderendaags raakte bekend dat de Heistse schipper Patrick Martony (46) van de O.15 Zilvermeeuw overboord geslagen werd en verdrong. Patrick is de zoon van Albert Martony en Marie Vantorre, echtgenoot van Sylviane Desmedt en vader van Geoffrey die net als zijn vader visser is.

DE O.15 ZILVERMEEUW van rederij Zeearend BVBA uit Heist bevond zich in zwaar weer voor de Engelse zuidkust, 15 mijl ten zuiden van Newhaven. Schipper Patrick Martony bevond zich alleen op de brug terwijl de rest van de zes koppige bemanning in het kombuis het middagmaal gebruikte. Toen de machinist omstreeks 13 uur de wacht wilde overnemen vond hij zijn schipper niet. Onmiddellijk rees het vermoeden dat hem iets overkomen was en werd alarm geslagen. De gealarmeerde Solent Coast Guard stuurde een helikopter en reddingsvaartuigen uit. Via de mari-foon werden de vaartuigen in de omgeving opgeroepen om uit te kijken naar een drenkeling. Zes schepen die zich in de buurt bevonden, waaronder vier Belgische vissersschepen, reageerden op de oproep en zegden hun medewerking toe. In barre weer-
somstandigheden met stevige westenwind van 23 knopen (12 km/uur) en slechte zichtbaarheid



Patrick Martony

speurden de zeelieden de omgeving af. Twee uur later werd het slachtoffer opgemerkt. Dat werd later bevestigd door het parket van Brugge dat nog geen identiteit bekend maakte. In visserij-kringen was evenwel snel bekend

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

* Technisch teken- adviesbureau

* 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

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



De O.15 Zilvermeeuw (ex-N.15 De Kottens II, ex-Z.15 Stephanie) draagt weliswaar Oostende als thuishaven, maar was er in jaren niet meer te zien. Het vaartuig is al sinds 1995 in handen van reder Michael Vandierendonck uit Heist. (foto gw)

dat het om Patrick Martony ging. Het was de bemanning van de

Z.526 Vaya Con Dios die het lichaam uit het water haalde en vaststelde dat geen hulp meer kon baten. De schipper droeg geen lifejacket of overlevingspak. Bij de reder en de bemanning heerste grote verslagenheid toen de O.15 op paasmaandag in Zeebrugge aanmeerde. Veel konden of wilden ze over het dramatisch ongeval niet vertellen, ook omdat niemand ooggetuige was van de omstandigheden waarin de ervaren schipper overboord sloeg.

Patrick Martony uit Heist werkte al dertig jaar in de visserij. Als visserszoon trok hij reeds op jeugdige leeftijd de zee op. In zijn lange zeemansloopbaan had hij al een en ander meegemaakt. Toen hij 18 jaar was geraakte hij bij een ongeval bijna zijn been kwijt. Er waren een hele reeks operaties nodig om het been te redden, maar die pijnlijke ervaring was voor hem geen reden om uit de visserij te stappen. Patrick was

stuurman (zijn schoonbroer Jan Mesuere was schipper) aan boord van de Z.589 Esperanza die in april 1985 kapseisde en zonk en waarbij motorist Walter Verbeke het zinkende schip niet tijdig kon verlaten. Ook deze scheepsramp gebeurde in het Engels Kanaal in de buurt van Brighton en Newhaven.

De voorbije acht jaar werkte hij als schipper aan boord van de O.15 Zilvermeeuw van Michael Vandierendonck. De Heistse schipper was stilaan van plan om op een rustiger bestaan over te schakelen. Vooral de laatste incidentrijke controle op zee in februari waarvoor hij een veroordeling opliep was er wellicht te veel aan.

Bij het ter perse gaan was nog niet bekend wanneer de Britse lijkschouwer het stoffelijk overschot zou vrijgeven. Mogelijks is dit inmiddels gebeurd en is de datum voor de uitvaartdienst in Heist intussen bekend.

O.154 Wilmar en Z.67 Rubens lopen vast in Oostendse havengeul

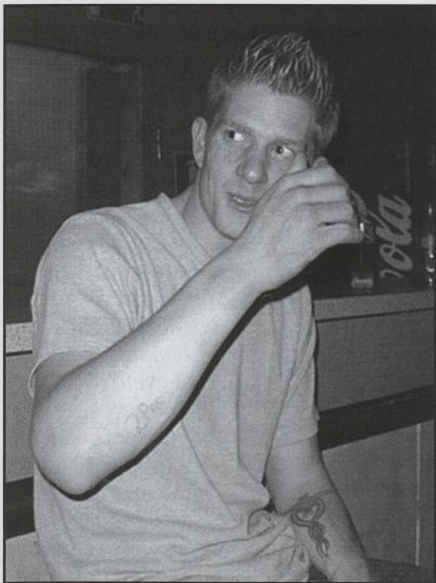
Oostendse visser zwaar gewond tijdens lostrekken



Door de felle noordoostenwind werd de stuurloze Z.67 Rubens tegen het Westerstaketsel gedruwd waardoor het schip het hard te verduren kreeg. Door het ongeval duurde het enkele uren vooraleer het vaartuig weer vlot geraakte.

DE VOORBIE WEKEN ondervonden verschillende vissersvaartuigen problemen bij het in- of uitvaren van de Oostendse havengeul. Komt het door de aanleg van het noodstrand of de afbraak van het Oosterstaketsel dat de diepgang van de havengeul op verschillende plaatsen gestremd is? Feit is dat in combinatie met het stormweer de voorbije weken verschillende vaartuigen over zanddrempels schuurden.

Eerst was de O.154 Wilmar al vastgelopen. Tijdens het stormweer zaterdagavond 22 maart omstreeks 22 uur ging het verkeerd voor de Z.67 Rubens van de rederij Aude Audenda BVBA uit Blankenberge. Bij het binnenlopen liep het grote boomkorvaartuig vast en werd tegen het Westerstaketsel gedreven. De havensleepboot Ensor kwam snel ter plaatsen, maar kreeg het schip niet los. Ook de krachtigere De Zeehond werd er bij geroepen. Een zware sleepkabel werd verbonden met het vastgelopen vissersvaartuig met de bedoeling het vaartuig achterwaarts los te trekken. Wat er vervolgens gebeurde was vrij duidelijk te zien op televisiebeelden van



Steven Lingier

de regionale zender Focus TV en ondertussen hebben ook heel wat internetgebruikers de beelden kunnen bekijken. Vier mannen zijn te zien op de achterplecht. Even later zien we twee man die aan een kabel sleuren en dan slaat een zware golf over het schip. Een man,

lichtmatroos Steven Lingier bleek later, wordt plots weggeslagen en stuikt neer. Hij richt zich weer op en krimpt opnieuw in elkaar. Het zijn beelden die de Onderzoeksraad ongetwijfeld zal opvragen en grondig zal bestuderen als de zaak behandeld wordt.

Matroos Gjurdis De Keyzer (24) kreeg een klap op de schouder maar was er minder erg aan toe dan Steven Lingier. De 22-jarige Oostendse visser werd op volle borst door de losgeslagen kabel geraakt en liep zware kneuzingen op waardoor hij bijna het bewustzijn verloor. Pas later ging hij in de coma. De reddingsdienst haalde de visser in moeilijke omstandigheden van boord en bracht hem in zorgwekkende toestand over naar het H. Serruysziekenhuis in Oostende. Daar werd een ingedrukte borstkas, gebroken armen en zware inwendige verwondingen aan longen, lever, hart en pancreas vastgesteld. De visser onderging een vele uren durende operatie en stond onder voortdurende bewaking op intensieve zorgen. De volgende dagen werd hij opnieuw operatief behandeld. Drie dagen na zijn opname bleef zijn toestand ernstige maar gesta-

biliseerd.

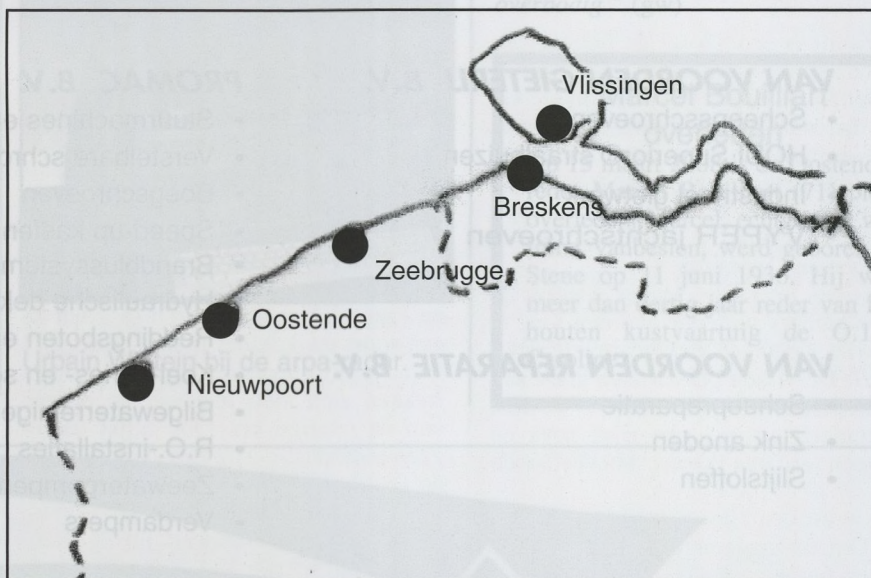
“Hij opende woensdag even zijn ogen en ik denk dat hij mij herkende”, zegt zijn vriendin Liesbeth Opstaele uit Oostende die zich om hem bekommert. *“Het is erg dat hij dit nu moet tegenkomen. De dag dat hij vertrok vroeg hij mij ten huwelijk. Enkele dagen geleden belde hij mij nog wenend op om te zeggen dat hij ermee zou ophouden. Het was zijn derde reis met dat vaartuig en hij zag het echt niet meer zitten en zei dat hij ander werk ging zoeken.”*

Steven Lingier was op zijn 16de al in de visserij gestapt, maar is er niet gebleven. Hij stond al vroeg op eigen benen, bleef aan de slag in het scheepvaartmilieu en oefende verschillende jobs uit. Waarom hij weer naar de visserij trok is een vraag waarop zijn vriendin geen antwoord weet. *“Ik maak me nu vooral zorgen over zijn toestand. Ik vrees dat hij een lange herstelperiode voor de boeg heeft en hoop dat hij fysiek weer in orde komt”,* zegt zijn vriendin. Steven werd donderdag van het beademingstoestel gehaald en is weer bij bewustzijn.(gw)

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

Reder Urbain Wintein (Z.121 Deborah):

“Het is niet omdat het slecht gaat in de sector dat we beknotten op veiligheid”

OP VERSCHILLENDE PLAATSEN werd ter gelegenheid van de Vissersshulde in Oostende gewezen op de gevaren van het vissersberoep en de preventieve maatregelen die mogelijk zijn. Zowel tijdens de eucharistieviering in de Sint-Petrus en Pauluskerk als op de vrijzinnige plechtigheid, aan het Monument der Zeelieden en in randinterviews die op radio en televisie werden gebracht waarschuwden diverse sprekers voor meer waakzaamheid en minder zelfoverschatting.

“In de visserijsector is er 2,4 keer meer kans op een ongeval en daarom moeten we vissers en reders met woord en daad overtuigen van het van het nut van de checklist”, luidde het vorig jaar op een workshop over veiligheid in de visserij. “Maar in de praktijk wordt vrij gemakkelijk over het gebruik van reddingsvesten, veiligheidsschoenen, handschoenen of helmen en overlevingspakken gestapt. Het is dan ook geen verplichting.”.

“In de voorbije 20 jaar hadden zo 27 mensenlevens kunnen gered worden”, stelde Ronald Carly, Rijkscommissaris

van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart. Intussen zijn er opnieuw een enkele gewonden en doden gevallen, ongevallen die misschien te voorkomen waren.

Voorkomen

Preventie-coördinator Rudi Vanagt van Previs (Preventie van arbeidsongevallen aan boord van visserij-schepen) zei het onlangs duidelijk in dit blad. *“Ook in de visserijsector moet de wet op het welzijn op het werk toegepast worden. Iedere reder is preventie-adviseur voor zijn vaartuig. Maar omdat niet van*

iedereen kan verwacht worden dat hij de gepaste preventie maatregelen kent kunnen de reders beroep doen een externe preventiedienst waarmee Previs samenwerkt en technische ondersteuning verleent. Ik kan echter niemand verplichten, maar stel vast dat de veiligheid aan boord beter kan.”

Previs is een project dat gefinancierd wordt vanuit het Zeevissersfonds om in samenwerking met de sector adviezen op te stellen om de veiligheid en de gezondheid aan boord te verbeteren. De Europese lidstaten kregen overigens de aanmaning om aan preventie te doen. De EU stelde hiervoor fondsen ter beschikking.

Eind vorig jaar organiseerde Previs opnieuw workshops over veilige werkmethodes en de gevarenczones aan boord in Zeebrugge en Oostende. Ondertussen werden de workshops al bijgewoond door een 150-tal bemanningsleden.

“Naast de economische problemen waarmee de visserij te kampen heeft betekenen de recente arbeidsongevallen

VAN VOORDEN-PROMAC



VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

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

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

- Scheepreparatie
- Zink anoden
- Slijtsloffen

PROMAC B.V.

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

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN

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

PROMAC

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



Benoit Beernaert met een SART-baken. Het toestel wordt overboord gegooid en stuurt noodsignalen uit. Via de satelliet wordt het alarm volledig automatisch doorgegeven aan een kustwacht centrum. Ook op de radar van zoekende schepen is de positie van de baken zichtbaar.

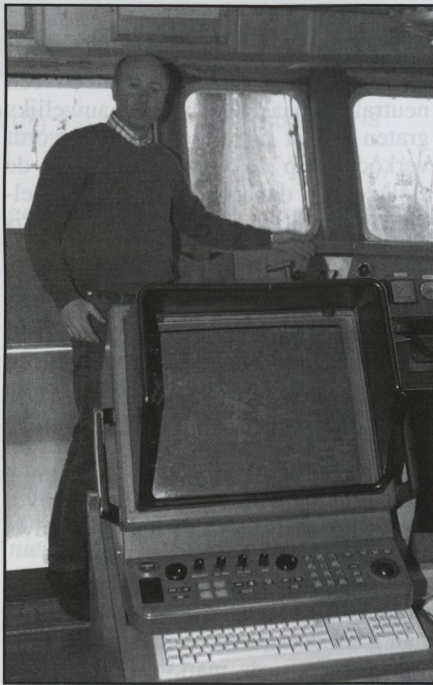
een extra zware slag voor de sector”, zegt directeur Emiel Brouckaert van de Rederscentrale (RC). “Het onderzoek zal moeten uitwijzen hoe alles kunnen gebeuren is. De veiligheidsmaatregelen zijn streng gereguleerd en ze worden ook regelmatig gecontroleerd. Bovendien hebben heel wat reders de voorbije jaren geïnvesteerd allerlei andere veiligheidssystemen.”

“Hoe dan zijn de schepen beter beveiligd dan 20 jaar geleden. Bij slecht beslist de schipper sneller om te gaan schuilen. Bij erg slecht weer kun je beter wat langer binnen liggen in plaats van onrendabele zeedagen te verspelen.

Vissen in slecht weer is levert niet meer vis op en we verstoken wel dure brandstof”, zegt reder Benoit Beernaert van de Z.576 Mare Nostrum die in 1998 als schipper het kapseizen van de Z.576 Ostara overleefde. De vijfkoppige bemanning kon zich met het reddingsvlot redden.

Het gevaar blijft

“We trachten de risico’s op ongevallen zo veel mogelijk te beperken, maar helemaal uitsluiten kan je dat nooit zoals de voorbije weken nogmaals werd bewezen”, zegt RC-voorzitter Urbain Wintein en reder van de Z.121 Deborah. “Toen ik mijn nieuw schip in 1992 liet bouwen werd zelfs meer geld besteed aan veiligheidsvoorzieningen dan wettelijk vastgelegd. De Z.121 was een van de eerste Belgische vaartuigen die een arpa-radar met bijhorend gyrokompas aan boord kreeg waardoor de koers van



Urbain Wintein bij de arpa-radar.

andere vaartuigen in de buurt kunnen aflezen. Dat betekent toen een extra uitgaven van één miljoen frank. Wij beschikken over trekkrachtbeveiliging en behoren bij de vaartuigen die twee pneumatische reddingsvloten in kiptoelen op het stuurhuis lieten installeren. Dat betekent extra kosten, want de jaarlijkse keuring van een vlot kost ruim duizend euro. Het is niet omdat het slecht gaat in de sector dat we moeten beknotten op veiligheid”, vindt Wintein. “Zelf heb ik de voorbije jaren en op schepen van diverse grootte, verschillende dodelijke ongevallen en plotselinge overlijdens meegemaakt. Meestal overkwam dit ervaren zeelui en bemanningsleden. En telkens op de meest onverwachte ogenblikken. Een moment van onachtzaamheid, een verregaande routine in het werk, een ontkenning van de basisveiligheidsregels, soms een stom voorval, lagen aan de basis van dodelijke ongevallen”, zei reder Willy Versluys.

“Daarom acht ik het uitzonderlijk belangrijk dat niet alleen nieuwe opstappers, maar ook ervaren vissers regelmatig op de gevaren van hun werkomgeving gewezen worden. Een permanente controle door een veiligheidsinspecteur die in eerste instantie reder en bemanning op de gevaarlijke en onveilige toestanden aan boord moet wijzen en daarboven een verplichte driejaarlijkse opfrissing van veiligheidsmaatregelen en eerste hulp bij ongevallen aan boord van vissersvaartuigen, zijn zeker niet overbodig.” (gw)

Marcel Bouilliart overleden

Op 15 maart 2008 is de Oostendse reder Marcel Bouilliart (71) plots overleden. Marcel, echtgenoot van Irène Vanbesien, werd geboren in Stene op 11 juni 1936. Hij was meer dan dertig jaar reder van het houten kustvaartuig de O.116 Caroline.



VLOOT REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvloot.be

'Verse' Pangasius verovert de markt

In korte tijd nam de pangasiuskweek een enorme vlucht. In de handel wordt de meervalachtige vis soms panga genoemd, wat niet correct is omdat er een vissoort in Zuid-Afrika voorkomt die de naam panga draagt.

De invoer van pangasius in Europa bedroeg in 2006 103.000 ton diepgevroren filets. De recentste cijfers van FAO (Food and Agricultural Organisation van de Verenigde Naties) tonen dat de pangasiusimport voor de eerste negen maanden van 2007 opnieuw met 37 procent was toegenomen.

Pangasius is dan ook een goedkoop alternatief voor andere vissoorten. Pangasius wordt doorgaans in dollars verrekend. Door de lage dollarcoëfficiënt kost een kilogram pangasius gemiddeld 2,32 euro.

In Nederland maakt men zich er zorgen over dat pangasius nu de meest verkochte vissoort is. De invoer van 2005 was in 2006 verdrievoudigd. Uitgedrukt in gewicht betekent dit 20.900 ton filets. In hele vis omgezet staat deze hoeveelheid gelijk met de helft van het aanvoergewicht in de Nederlandse visafslagen (95.000 ton).



Pangasius is een vis uit de familie van de reuzenmeervalachtigen. De vis kan een lengte bereiken van 300 cm. De vis leeft in een tropisch klimaat en komt voor in zoet en brak water. Het verspreidingsgebied is beperkt tot Azië. De vis wordt vooral gekweekt in drijvende kooien in China, de Mekongdelta in Vietnam en Cambodja.

Het is een intensieve kweek waarbij de kweekkamers voorzien worden van in het wild gevangen *Pangasius hippopotamus*. De vissen passen zich goed aan in dichtbevolkte kooien. Ze worden vegetarisch gevoed met rijst, soya en bananen en met kleine hoeveelheden vis.

De kwekerijen zijn vaak kleine bedrijfjes. Om de toenemend ongeregelde groei van de pangasius-industrie onder controle te krijgen worden de kwekerijen steeds meer aan overheidscontrole onderworpen. Er bestaan ook grenscontroles op het gebruik van verboden middelen.

Het is tegen de invoer van dergelijke goedkope alternatieven dat de eigen aanvoer moet concurreren. En dat is in het geval van pangasius niet altijd gemakkelijk omdat de handel steeds meer kiest voor ingevoerde kweekvis. Zelfs bij de visdetaillist is dat merkbaar.

Pangasiusfilets worden altijd diepgevroren ingevoerd. Het wit vlees, soms ook licht roze tot rozerood heeft een neutrale smaak en bevat nauwelijks graten omdat hij altijd in filets wordt verkocht. Op de verpakking of in de etalage zou dan ook altijd de vermelding moeten aanwezig zijn dat de vis ontdooid is.

Scholprijs onder druk

'Verse pangasius' is op weg om de meest verkochte vissoort te worden. In Nederland is dat reeds zo. "En dat mag niet lichtzinnig opgepakt worden", zei marktonderzoeker Jos Smit onlangs op een klantendag van het Landbouwkundig Economisch Instituut (LEI), waarover het Nederlands vakblad Visserijnieuws uitgebreid verslag deed.

In twee recente studies over de prijsvorming in Europa en import uit derde landen gaan de onderzoekers ervan uit dat Europa één grote markt is. Kabeljauw en tong blijken op zichzelf te staan en een soort marktleider te zijn in het spel van marktintegratie. Die vissoorten trekken zich niets aan van de prijzen van de overige vis. Ook blijkt dat er geen samenhang is tussen de diepvries- en de versmarkt, die totaal van elkaar gescheiden opereren. Maar schol komt dan weer voor driekwart op de diepvriesmarkt terecht. Vanwege de beschikbaarheid van alternatieven wordt de scholprijs totaal niet bepaald door de eigen aanvoer. Het is juist het (internationaal) aanbod van kabeljauw(soorten), heek en pollack dat de prijs van schol bepaalt. Bijzonder daarbij is volgens Smit dat schol als enige vissoort uitsluitende vers wordt aangevoerd en bijna louter als diepvriesproduct wordt verhandeld en dus ook op de wereldmarkt voor diepvries moet opereren.

De prijsflexibiliteit voor het verssegment is hoog. Dat betekent dat bij een verlaging van de totale Europese aanbod met 10 procent, de prijs met 12 procent omhoog gaat. Tong is daar een uitstekend voorbeeld van. Die wetmatigheid werkt echter niet bij schol. De aanvoer van schol is sinds 1990 bijna drie keer minder geworden, terwijl de prijs per kilogram stabiel bleef.

Smit maakte modellen op over de gevolgen van een halvering van de Noordzee-Tac voor tong en schol op de prijsvorming. Daaruit blijkt dat de prijs voor tong dan met 25 stijgt en voor schol slechts 2 procent. Dat komt omdat tong (nog) niet moet opboksen tegen andere vis. Dit in tegenstelling met schol die in het veel uitgebreider segment van de diepvriesfilet veel concurrentie ondervindt.

Smit vroeg zich af of een hogere prijs voor (Nederlandse) platvis mogelijk is. Volgens hem moeten daarvoor veranderingen in de ketenstructuur komen. De huidige keten (aanvoer-visafslag-verwerker-consument) maakt afspraken over marktgeoriënteerde aanvoer tussen vissers en afnemers onmogelijk. Ketenverkorting en contractaanvoer wordt als mogelijke oplossing naar voor geschoven. Maar wie zal dat regisseren, vraagt Smit zich af. Hij twijfelt of de visindustrie of de machtige grootdistributeurs daar zin in hebben. "Verse scholfilets zijn wereldwijd geen gangbaar product. Diepvries is de norm. Het zal uiteindelijk de markt zijn – dat wil zeggen de marktpositie van de betrokken partijen en de kosten – die bepaalt welke marktvorm het best past bij de keten."

Een oplossing zien Smit nadrukkelijk in de ontwikkeling van een versmarkt. Dan hoeft er niet geconcurrereerd te worden met goedkope import uit Azië. Maar om het verschil te maken met die import is het wel voorwaarde dat de claim voor 'vers' nog klopt. Ondermeer de pangasius, die diepgevroren wordt geleverd en teruggetemperd, wordt momenteel aangeboden bij de verse vis. Een dergelijke situatie zet de scholprijs verder onder druk.

Smit ziet in de ontwikkeling van een grote versmarkt voor Europese vis een kans, maar vindt het ook een lastige uitdaging. "Steeds meer partijen in de keten kiezen voor gemakkelijke oplossingen gebaseerd op import en kweekvis. Zelfs het assortiment van de Nederlandse visdetaillist schuift op in de richting van gemakproducten, vervaardigd uit goedkope importvis uit de diepvries, omdat daar meer aan wordt verdiend."

Volgens Christien Absil van de Stichting Noordzee is het een kwestie van regelgeving. "Nederland is het enige land in Europa waar niet verplicht op de verpakking hoeft te staan dat vis ontdooid is."

Visserijmuseum Oostduinkerke op 1 juli opnieuw open voor het publiek



Op het eerste gezicht ziet het er zo niet uit, maar het visserijmuseum is klaar voor afwerking.

DE VERNIEUWING VAN het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke zit in het stadium van de eindafwerking. Op het eerste gezicht ziet het er zo niet uit, maar schijn bedriegt. "Alle ruimten zijn klaar voor afwerking", verzekert conservator Willem Lanszweert. "Dat betekent dat we wachten op de plaatsing van de schakelaars en de verlichtingsarmaturen vóórdat we met de eigenlijke inrichting van het museum kunnen starten. De officiële opening op zaterdag 28 juni en de openstelling voor het publiek op de eerste vakantiedag, dinsdag 1 juli, komt niet in het gedrang."

Het museum is al sinds september 2004 gesloten. Uiteindelijk hebben de werken langer geduurd dan

gepland, maar het is nu al duidelijk dat de uitvoering van het concept alle herinneringen aan de vroegere inrichting zal doen vervagen.

De bestaande gebouwen zijn opgenomen in een groter geheel waardoor de beschikbare oppervlakte meer dan verdrievoudigd is. "Ik heb het niet precies uitgerekend, maar in vergelijking met vroeger is de beschikbare ruimte enorm. We zullen niet alleen meer voorwerpen uit onze collectie kunnen tonen, de opstelling krijgt ook meer ruimte. Belangrijk is daarbij dat we nu heel wat schilderijen van bekende meesters, waarbij de zee en de visserij centraal staan kunnen ophangen. Maar dat is maar één aspect van het aanbod. De hele presentatie is

gebaseerd op een tijdslijn die een evocatie brengt van het vissersleven door de eeuwen heen. Het zal de bezoekers niet ontgaan dat we voor de modernste museale technieken gekozen hebben, met veel interactieve mogelijkheden en doe-elementen", zegt Willem Lanszweert.

Tweedelig

Het nieuwe museum kan opgedeeld worden in twee entiteiten. Enerzijds is er het bezoekerscentrum met een evenementenruimte die vrij toegankelijk is voor het publiek. De grote zaal biedt tal van mogelijkheden om er workshops, ontmoetingen en studiedagen te organiseren. Het museumgedeelte is natuurlijk de reden waarvoor de meeste bezoekers naar het Nationaal Visserijmuseum zullen afzakken.

"Er is een rondgang uitgestippeld die start met de strandvisserij door onze verre voorouders en eindigt met het begin van 21ste eeuw. De rode draad door de expositie is het leven van de visser", zegt de conservator. Maar dat gebeurt niet alleen aan de hand van oude foto's en saaie documenten. Er zullen heel wat spectaculaire zaken te zien zijn. Willem Lanszweert verwijst daarvoor naar de inrichting van een oude scheepswerf, een reeks nieuwe scheepsmodellen, twee aquariums, een kopie van een oude kapel en al het nieuw materiaal dat ondertussen op plaatsing wacht. Op talrijke plaatsen zijn ook audio-visuele middelen ingezet om de bezoeker in de sfeer van de tijd te brengen.

"Er is jarenlang gewerkt aan de realisatie van het nieuwe museum en het zal de gemeente Koksijde, ondanks de subsidiëring, een pak geld kosten, maar het resultaat zal indrukwekkend zijn", is de overtuiging van de conservator.

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

Oostendse sluisdeuren bleven dicht

Vorige maand was de Vissersluis in Oostende tijdelijk ontoegankelijk. Een gebroken scharnier aan een van de sluisdeuren was de oorzaak het ongemak. Vaartuigen die in het Visserijdok lagen geraakten niet meer buiten. De aanvoerders van vis werden naar het Vlotdok afgeleid. Daar werd de vis gelost en met vrachtwagens naar de vismijn overgebracht.

O.100 naar Afrika

Een Nederlandse makelaar heeft de O.100 Emilie van Edgard Eerebout en Valère Vansteene verkocht voor de visserij in Afrika. Het vaartuig werd vorig jaar uit de vaart genomen en overgebracht naar Auto- en Scheepssloperij Treffers in Haarlem waar het blijkbaar niet werd gesloopt. Samen met een paar Nederlandse garnaalvaartuigen wordt het 44 jaar oude Oostendse kustvaartuig klaargemaakt voor de overbrenging naar de nieuwe bestemming.

Fototentoonstelling van vissersportretten

Fotograaf Stephan Vanfleteren (36) uit Vilvoorde en huisfotograaf van de krant De Morgen, is gefascineerd door vissers, hun verhalen en hun leven. Vanaf 2005 maakte hij meer dan 50 sterke zwart-witportretten van vooral oudere vissers. Deze portretten worden nu gebundeld in een reeks van tentoonstellingen, die op verschillende plaatsen aan de kust te zien is. Het eerste tentoonstelling loopt reeds in Sincfala Museum (tot en met 1 juni). De sterke foto's worden ondersteund door geluidsfragmenten met de getuigenissen van de vissers. Andere delen van de fotoreeks kunnen bewonderd worden tijdens de zomermaanden in de vuurtoren van Blankenberge (vanaf 28 juni), de vismijn van Oostende (1 juli-27 augustus), het cultuurcentrum Ysara in Nieuwpoort en het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke. De tentoonstelling is voor het provinciebestuur van West-

Vlaanderen de start van een groot Europees project rond 'Maritiem Erfgoed'.

Week van de Zee

Van vrijdag 25 april tot 11 mei loopt aan de kust het jaarlijks evenement 'Week van de Zee'. Het initiatief werd opgestart uit de bekommernis voor de zorg, de kennis en het respect voor zee, duin en strand. Tijdens deze zevende editie draait alles rond het thema 'aan zee voelt het anders'. Zeventien dagen lang kunnen leerlingen uit het basisen secundair onderwijs op wekdagen deelnemen aan tientallen workshops, veldactiviteiten en wandelingen. Tijdens de wekdagen kunnen gezinnen, kinderen, wandelaars en zelfs natuurverslaafden van de kust genieten van een resem activiteiten in alle kustgemeenten.

Info: www.weekvandezee.be.

Visbedrijf Baarssen (Urk) laat twee divisies over

Visbedrijf Baarssen uit Urk, een van de grootste visverwerkende bedrijven in Nederland, heeft een akkoord bereikt over de overname van twee divisies door de Kennemervis Groep. Het gaat om de divisies Baarssen Retail Vers en de activiteiten van Baarssen Fish International. Binnen de Kennemervis Groep wordt het bedrijf Mayonna, gevestigd te Spakenburg, de overnemende partij. De overname omvat ook bedrijfsgebouwen, machines en installaties.

In afgeslankte vorm gaat Baarssen zich richten op haar kernactiviteit, de primaire verwerking en afzet van platvis. Meer dan de helft van de omzet van Baarssen wordt verkregen uit de verwerking van platvis voor verschillende exportmarkten in Europa.

De huidige jaaromzet van Baarssen bedraagt 49 miljoen euro. De onderneming stelt 265 personen aan het werk, waarvan een 80-tal betrokken bij de overname.

De Kennemervis Groep heeft 15 vestigingen, verspreid over

Noorwegen, Zweden, Denemarken, Nederland, België (Vandermaesen, Vadema en Marifish in Heusden-Zolder) en Frankrijk. De geconsolideerde omzet bedraagt 181 miljoen euro. Er werken in totaal 450 personen bij de Kennemervis Groep.

Faillissementen

* J.C. FISH BVBA, Kloosterstraat 19, 3910 Neerpelt, groot- en kleinhandel vis, schaal- en weekdieren. Failliet verklaard op bekenenis op 14 februari 2008.

* CREGAR BVBA, Lomolenstraat 55, 9880 Aalter, groothandel in vis, schaal- en weekdieren, diepvriesproducten. Failliet verklaard op bekenenis op 20 februari 2008.

* ZEEFESTIJS BVBA, J. Smeetslaan 112, 3630 Maasmechelen, groothandel in vis, schaal- en weekdieren. Failliet verklaard op dagvaarding op 10 maart 2008.

Activiteitenkalender

voor vissers

APRIL

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

MEI

1 Scutefeesten, Blankenberge
1-4 Havenfeesten, Blankenberge
5 Vissershulde Nieuwpoort
16-19 Oostende voor Anker
17 Opendeur Maaskant
Shipyards, Stellendam (Ned)

JUNI

3 Veiling eerste vaatje 'Maatjes' in Scheveningen
5-7 Nationale Visserijbeurs Urk
7 'Vlaggetjesdag' in Scheveningen
28 Opening Visserijmuseum Oostduinkerke
28 Tentoonstelling 'Visserskoppen', foto's Stephan Vanfleteren, Vismijn Oostende tot 27 aug.)
29 Vissershulde en zeewijding Zeebrugge

JULI

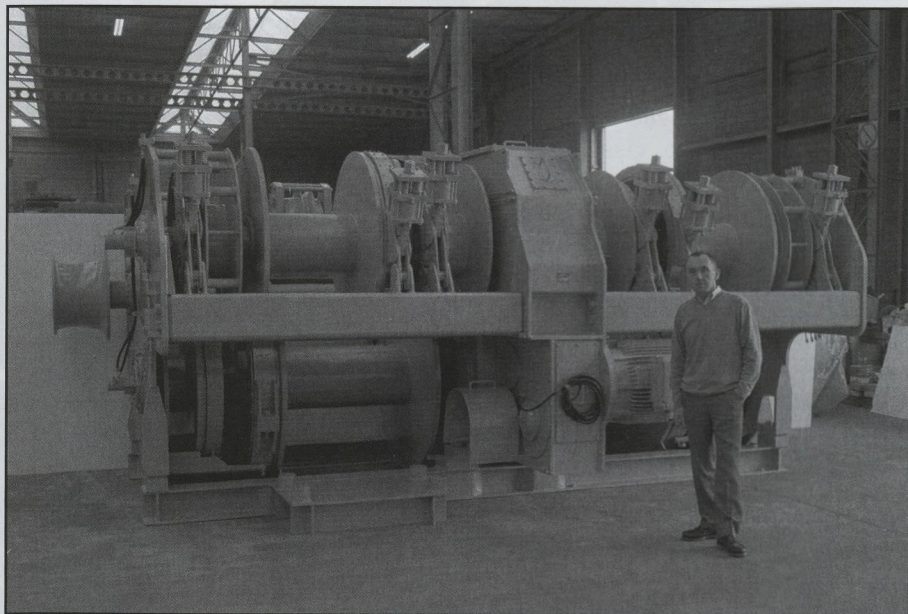
1-31 Tentoonstelling 'Visserskoppen', tot 27 aug.)
1 Heropening Visserijmuseum Oostduinkerke
4 Festival van het volkslied aan zee, Oostduinkerke (Visserijmuseum)
12 Vlaggetjesdag in Goedereede
17-19 Visserijdagen Bruinisse (Ned)

AUGUSTUS

1-27 Tentoonstelling 'Visserskoppen',
9-10 Visserijfeesten Breskens (Ned)

Brusselle Nieuwpoort in Nederlandse handen

DE NEDERLANDSE INVESTERINGSMAATSCHAPPIJ Z&M Invest BV heeft het Nieuwpoortse constructiebedrijf Brusselle Marine Industries overgenomen en toegevoegd aan de bekende Nederlandse sectorgenoot Ridderinkhof. Beide bedrijven leveren dekmachines voor alle mogelijke scheepstypen. Ze zullen als volledig zelfstandige eenheden functioneren binnen de Nederlandse groep Ridderinkhof.



Het Nieuwpoortse constructiebedrijf Brusselle Marine Industries mocht in 2000-2001 de multipurpose vislieren leveren voor de toen nieuwe Z.18 Soetkin, O.231 Den Hoop en Z.60 Blue Angel. Noël Deputter van de verkoopdienst staat voor de constructie met een dekhuisbreedte van vijf meter en 30.800 kg zwaar. (foto gw)

Het Nieuwpoortse constructiebedrijf Brusselle Marine Industries (BMI) is gespecialiseerd in de bouw van zware hydraulische lieren en stuursystemen. Het bedrijf was eigendom van een groep van zeven privé-personen die hun participaties verkocht hebben aan

twee Overijsselse metaalondernemers. Vijf jaar geleden wisten Klaas Zoet en Maarten van Meerwijk ook al de hand te leggen op het slecht draaiende bedrijf van de familie Ridderinkhof. Het bedrijf Brusselle werd opge-

richt in 1929 door André Brusselle (overleden op 16 maart 1989) als werkplaats en onderhoudsdienst voor machines aan boord van vissersvaartuigen. Het atelier was oorspronkelijk gevestigd aan de Valckestraat in Nieuwpoort, ruimte die later door de Unic werd ingenomen. Enkele jaren na de start telde het bedrijf 13 werknemers, onder hen Marie-Laure Huys waarmee André Brusselle in 1937 in het huwelijk trad. In 1944 werd de werkplaats vernield. De stichter van de Ateliers André Brusselle kocht gebouwen op de Kaai en aan de Oostendestraat voor de inrichting van een nieuwe vestiging. In 1969 verhuisde Brusselle naar de nieuwe vestiging aan de Westendelaan. Een brand vernielde de gebouwen in 1978. De wederopbouw werd in 1985 gevolgd door een uitbreiding van de werkhuizen tot een overdekte oppervlakte van 14.000 vierkante meter. Bij de lierconstructeur met internationale faam werkten toen 120 mensen. In 1996 haalde Brusselle het nieuws met de bouw van de grootste lier in Europa (18 m. breed, 120 ton zwaar) voor het Nederlands-Duitse fabrieksschip ROS.785 Mary Helen.

Ook voor de Belgische visserijvloot was BMI een belangrijke leverancier. Een van de laatste grote opdrachten voor de visserij was de bestelling van drie multipurpose vislieren leveren voor de nieuwe Z.18 Soetkin, O.231 Den Hoop en Z.60 Blue Angel die in

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende -

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

www.hostyn.be — contact@hostyn.be

2000 en 2001 in de vaart kwamen. Het ging om gecombineerde vislieren voor de bokken- en twinrigvisserij, aangedreven door een elektromotor van 300 pk. Deze winchen hebben twee achter elkaar liggende assen. Op de hoofdass bedraagt de capaciteit 1.300 meter kabel, op de achterliggende twinrigtrommels ligt 800 meter. De constructies hebben een dekhuisbreedte van vijf meter en wegen 30.800 kg. Ook voor de in dezelfde jaren gebouwde nieuwe Z.510 Dennis, Z.296 Mooie Meid en Z.483 Jasmine was Brusselle de lierenleverancier.

Weg van visserij

Toen de levering aan de scheepsbouwers en de visserijsector niet meer voldoende werk opleverde schakelde Brusselle over op de levering van installaties aan de baggersector en de offshore-industrie.

BMI telt momenteel een 60-tal medewerkers en realiseert een

omzet van ruim vijf miljoen euro. Brusselle-verkoper met vele jaren ervaring Noël Deputter heeft er een goed oog ik. *"Ik denk dat er in Nieuwpoort niet veel zal veranderen. Er zijn heel wat opdrachten en bijkomende aanwervingen zijn mogelijk. Alleen is het moeilijk om bekwame technici te vinden."*

Ridderinkhof in het Nederlandse Hasselt boekte vorig jaar een omzet van 13 miljoen euro en is in alle opzichten een maatje groter dan Brusselle. Het Nederlandse bedrijf bouwt deckequipment voor de zee- en haven-sleepvaart, offshore, visserij en binnenvaart. Het levert lieren voor kabels tot 80 mm met een trekkracht van 300 ton, kettingen en ankers.

Ridderinkhof, opgericht in 1900, verkeerde vijf jaar geleden in moeilijkheden. De Overijsselse metaalondernemers die het bedrijf overnamen wisten de omzet met hetzelfde personeelsbestand te vervijfvoudigen door

een op Japanse leest geschoeide optimalisering van de bedrijfsprocessen. Ze openden in het naburige Meppel ook een eigen componentenfabriek omdat ze vaststelden dat zelf fabriceren sneller en goedkoper gaat. Het bedrijf ontving onlangs de Gouden Gazelle Award 2007 voor de snelst groeiende onderneming in Nederland. De twee directeurs Klaas Zoet en Maarten van Meerwijk zien in de overname van Brusselle grote mogelijkheden door de degelijke kennis en kunde van de BMI-medewerkers, dit in combinatie met de solide marktpositie en het zware productieapparaat van Ridderinkhof.

"Er hangen aanzienlijke synergie-effecten vast aan de samenwerking. Beide bedrijven zijn complementair, zowel op marktgebied als op het vlak van interne mogelijkheden", luidt het in een persmededeling van Z&M Invest BV. (gw)



fonds voor bestaanszekerheid

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

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



Grootste Belgische visbedrijven

Het financieel-economisch weekblad *Trends* publiceerde opnieuw een lijst van de 100.000 grootste bedrijven in België. In deze rangschikking, gebaseerd op de ingediende jaarrekeningen 2006, zijn gegevens over omzet, winst, afschrijvingen, personeelskosten, investeringen, toegevoegde waarde, rentabiliteit en liquiditeit van 259 bedrijven uit de vis- en visserijsector opgenomen.

De lijst wordt met groot verschil opnieuw aangevoerd door Fjord Seafood Pieters (nu Marine Harvest Pieters) op de tweede (Gadus). Enkele bedrijven zijn in de rangschikking niet terug te vinden omdat hun jaarrekeningen niet beschikbaar waren.

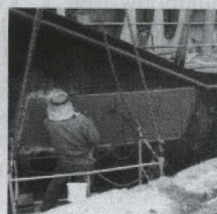
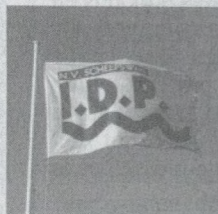
Top 15 Belgische visbedrijven (bedrijfscijfers 2004-2006)

Bedrijf	Jaar	Omzet (x 1.000)	Winst/verlies (x 1.000)	Werknemers
1. Marine Harvest Pieters, 8000 Brugge	04	146.520	+4.146	402
	05	157.871	+2.659	384
	06	170.434	+2.537	385
2. Gadus, 8620 St.-Joris-Nieuwpoort	04	51.643	+661	42
	05	57.861	+710	44
	06	64.480	+569	43
3. Morubel, 8400 Oostende	04	51.518	+5.836	96
	05	52.584	+4.949	96
	06	55.892	+6.080	98
4. Hottlet Frozen Foods, 2550 Kontich	04	39.847	+673	14
	05	47.347	+666	14
	06	55.630	+759	14
5. Zeebrugse Visveiling, 8380 Zeebrugge	04	57.426	+36	74
	05	53.711	+46	67
	06	55.029	+30	58
6. Setraco, 8470 Gistel	04	31.617	+677	11
	05	36.325	+341	13
	06	45.065	549	15
7. Exploitatie Vismijn Oostende, 8400 Oostende	04	33.815	-744	58
	05	41.002	-1.165	71
	06	44.489	-993	79
8. Vichiunai Europe, 8200 St.-Andries-Brugge	04	30.200	+7	11
	05	35.988	-	15
	06	39.887	+24	16
9. Atka, 2870 Puurs	04	30.174	+2	55
	05	47.911	-842	52
	06	35.842	-1.947	58
10. Seadco, 1081 Brussel	04	32.117	+383	11
	05	36.054	+117	12
	06	33.877	+135	12
11. Pittman Seafoods, 8200 St.-Andries-Brugge	04	23.578	+405	11
	05	25.119	+633	10
	06	32.555	+672	14
12. Galana, 8790 Waregem	04	25.110	+200	18
	05	25.961	+339	19
	06	30.218	+481	19
13. Thalassa Seafoods, 2000 Antwerpen	04	22.485	+75	9
	05	26.835	+234	9
	06	27.441	+64	10
14. Vandermaesen, 3550 Heusden-Zolder	04	16.721	+170	31
	05	18.045	+204	35
	06	19.927	+56	39
15. Verbiest, 2020 Antwerpen	04	13.963	+236	35
	05	15.043	+158	39
	06	17.121	+260	39

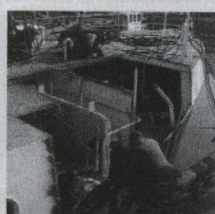
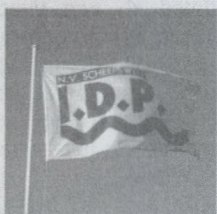
En verder...volgens omzet
(tussen haakjes: aantal werknemers)

- | | | |
|---|--------------------|---|
| | +15.000.000 | 37. Vadema, 3550 Heusden (33) |
| 16. All-Freez, 3630 Maasmechelen (57) | | 38. Praet M., Vishandel, 9120 Beveren-Waas
+4.000.000 |
| | +12.000.000 | 39. Delimed, 2800 Mechelen (12) |
| 17. De Jager Antwerpen, 2020 Antwerpen (39) | | 40. La Homarderie, 1020 Brussel
+3.000.000 |
| 18. Marine Harvest Belgium, 8400 Oostende (65) | | 41. Van Hemelrijk P., 2890 St.-Amands (11) |
| | +10.000.000 | 42. Marifish International, 3550 Heusden-Zolder |
| 19. Gabriel, 4960 Malmedy (38) | | 43. Salm Invest, 6220 Fleurus (5) |
| | +8.000.000 | 44. Seafood International Traders, 1160 Oudergem (4)
+2.000.000 |
| 20. Lobster Fish, 1000 Brussel (7) | | 45. Gidanor Products, 1080 Brussel (2) |
| 21. Simons-Decru, 8400 Oostende (9) | | 46. Canadian Gold Seafood, 1840 Londerzeel (1) |
| 22. Buzzz, 1120 Brussel (23) | | 47. Parlevliet N. Visgroothandel, 9820 Munte (9) |
| | +6.000.000 | 48. Artimar, 8420 De Haan (15)
+1.000.000 |
| 23. Fishco, 2630 Aartselaar (3) | | 49. Rederij Shannon, 8300 Knokke-Heist (6) |
| 24. Quisquater Visbedrijf, 9200 Dendermonde (10) | | 50. Rederij Zeemansblik, 8380 Zeebrugge (8) |
| 25. New Gabriel Europa, 4960 Bellevaux-Ligneuville (12) | | 51. Roem der Kempen, 2160 Wommelgem (5) |
| 26. Jebo Food, 8380 Zeebrugge (18) | | 52. Aalvis, 1740 Ternat (7) |
| 27. De Troyer, 9450 Haaltert (15) | | 53. European Fish Centre, 8380 Zeebrugge (11) |
| | +5.000.000 | 54. Crekillie-Appelmans, 1000 Brussel (7) |
| 28. Promaritimes, 1120 Brussel (14) | | 55. Rederij Versluys-Couwyzer, 8400 Oostende |
| 29. La Saumonerie Prestige, 6220 Fleurus (26) | | 56. Mouss-Invest, 1190 Vorst (6) |
| 30. Ocean Food, 2020 Antwerpen (14) | | 57. Palinghandel Borremans, 2880 Mariekerke-Bornem (8) |
| 31. Peter Fish, 8380 Zeebrugge (5) | | 58. Festival Fish, 1080 Brussel (4) |
| 32. The Royal Salmon, 6620 Fleurus (9) | | 59. Haerts & zoon, 8210 Zedelgem (3) |
| 33. Van Biesen & Pieters, 9170 St.-Gillis-Waas (2) | | 60. Rederij De Zeebries, 8400 Oostende (6) |
| 34. Sodial, 6040 Jumet (15) | | |
| 35. Neptunus, 9200 Baasrode (14) | | |
| 36. Caspian Tradition, 1410 Waterloo | | |

Nieuwbouw
Alle herstellingen,
ombouw en onderhoud

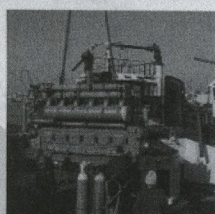
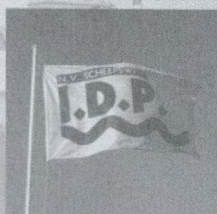


Visserijschepen - Werkschepen
Dienstvaartuigen - Pontons
Motorenrevisies - Mechaniek - Uitlijning
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS



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

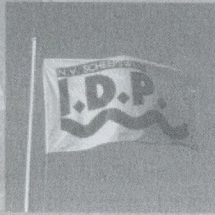
Draaiwerk tot 6,30 m TC



Kraanverhuur

Scheepswerf I.d.P. N.V.

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



Zeelands Roem kweekt minimosselen in eigen broedhuis

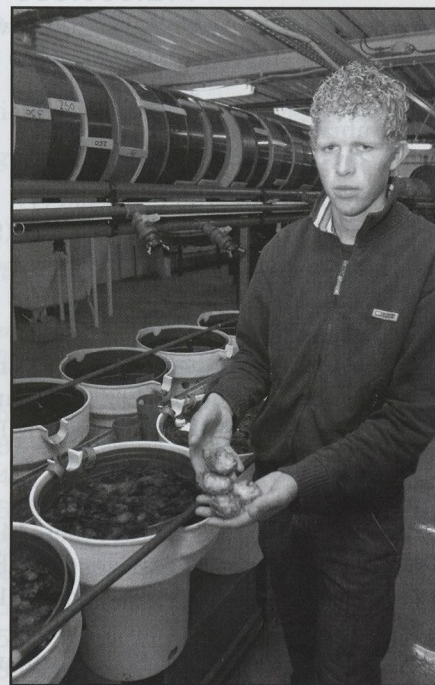
VORIG JAAR HEERSTE paniek in de Zeeuws mosselsector. Inzet was het behoud van de voorjaarvisserij op mosselzaad en halfwasmosselen. De strijd tussen de sector en de milieubeweging werd gevoerd voor de rechters en dat tot bij de Raad van State. Een algemeen verbod kwam er niet, maar in februari heeft de Raad nog een vergunning voor het ophalen van mosselzaad in de Waddenzee vernietigd.

De toegewezen hoeveelheden krimpen jaar na jaar en een black box aan boord van de mosselkotters registreert alle bewegingen bij het dreggen. Buiten de afgebakende gebieden riskeert de mosselvisser een forse boete. De bedrijven zoeken dan ook koortsachtig alternatieven om niet afhankelijk te zijn van de natuurlijke mosselzaadval op de bodem van de kustwateren. Er is zelfs een deadline. Tegen 2015 moet de sector het bewijs leveren dat zaad op duurzame wijze kan gewonnen worden, zonder afhankelijk te zijn van de mosselzaadvisserij. Sleutelen aan de chromosoomstructuur van mossellarfjes is de oplossing. Maar ook drijvende mosselzaadvanginstallaties en kweekprojecten moeten de voortplanting van het zwarte goud in stand te houden.

Roem van Yerseke ging als eerste van start met een proefopstelling van een schelpdieren-hatchery (broedplaats). Prins & Dingemans volgde met een eigen kweekcentrum. Op termijn zal die kweek op grootschaligheid overstappen. Schelpdierengigant Prins & Dingemans heeft met het oog op die schaalvergroting al twaalf hectare landbouw- en industriegrond in de Yerseekse polder aangekocht, met mogelijke aansluiting op zeewater.

Roem van Yerseke is bekend van de merknaam Zeeland's Roem. Thuisbasis is Yerseke en het bedrijf is eigendom van Limfjord Company (LiCo) in

Denemarken en Royal Frysk Muscheln in Duitsland. Daar denkt men op lange termijn. Het opvissen van mosselzaad (dat eigenlijk geen zaad is, maar uit trossen kleine mosseltjes bestaat) wordt beknot, dus kun je er beter zelf voor zorgen, zo luidt de redenering. Daarnaast experimenteert het bedrijf in de kweek van mossels, oesters, kokkels en algen in een eigen hatchery en nursery. Ruim twee jaar geleden installeerde Roem van Yerseke een proefopstelling voor het opkweken van mossellarfjes tot mosselzaad. Dra bleek dat het mogelijk is om minuscule mosseltjes te kweken.



Bioloog Frank Peene met een handvol gekweekte oostertjes.

“Door de eitjes en zaadjes van de mosselen bij de ideale watertemperatuur bij elkaar te brengen ontstaan embryo's die uitgroeien tot mossellarfjes. Deze worden vervolgens opgekweekt tot mosselzaad. In een tijdsbestek van 40 dagen groeien de mosselzaadjes tot een lengte van zo'n vier millimeter”, vertelt bioloog Pieter Geijsen, projectleider van het broedhuis voor mosselen.

De mosselzaadjes worden vervolgens uitgezet in grote waterbassins om zich in natuurlijke omstandigheden te laten vasthechten. Eenmaal voldoende groot kunnen ze uitgezet worden in de Oosterschelde.

Triploïde mosselen

Belangrijke doorbraak in het onderzoek kwam er begin vorig jaar toen het team van Roem voor het eerst met succes een grote groep mossellarfjes zo kon behandelen dat ze zich niet meer voortplanten, maar alle energie in hun groei steken. Het resultaat is dat ze eerder klaar zijn voor consumptie.

De proef gebeurde met 32 miljoen mossellarfjes waarbij een speciale behandeling zorgde dat het tweeledig chromosoom veranderde in een drieledig chromosoom waardoor ze onvruchtbaar werden. In hun leven slaan die mosselen een stadium over. In het voorjaar steken de schelpdieren normaliter veel energie in hun voortplanting. Mosselen zijn dan mager en niet geschikt voor



De hatchery van Roem van Yerseke



Projectleider Pieter Geijsen met een stuk buis voor een mosselzaadvanginstallatie.

consumptie. Onvruchtbare mosselen daarentegen zijn enkel bezig met hun groei. Ze zijn niet alleen sneller groot, maar ook in alle seizoen beschikbaar. Het zijn de zogenaamde triploïde mosselen. Het experiment was een succes: tachtig procent van de behandelde mosselen bleek triploïde. Ze werden uitgezet in een viskwekerij om uit te groeien in het Oosterscheldewater.

De ontdekking opende perspectieven. Het zaad van één schelpdier kan zodoende tachtig keer meer mosselen opleveren dan in de vrije natuur. In de kraamkliniek van Roem laat men normale mannelijke en vrouwelijke mosselen zaadjes (hom) en eitjes uitstoten. Dat levert miljoenen embryo's op die opgevangen worden in een zeer fijne zeef.

"We stimuleren hun voortplantingsdrift een beetje door speciale algen en warmtestoten door de kweekschalen te sturen. Bij de mossel ontstaat hierdoor het gevoel dat het voorjaar er aankomt. De vrouwtjes spuiten dan tien miljoen eitjes uit en de mannetjes drie keer

meer zaadcellen. Hierdoor kunnen we ze meerdere keren per jaar laten paren", zegt bioloog Geijsen. De zaadjes die in aanraking komen met een eitje leveren al na een uur een embryo op. Na twee dagen ontstaat een mossellarve die drie weken later het stadium van minimossel van een halve millimeter bereikt heeft. In de natuur overleeft slechts één procent van het zaad, in de hatchery is dat tachtig procent.

Laatst tussenstap

Minimosseltjes kweken is dus geen probleem meer, maar ze zijn dan nog te klein om uitgezet te worden op groeipercelen. Aanpassingsproblemen zouden voor een hoog sterftecijfer zorgen. Er zouden ook veel mosseltjes opgegeven worden door andere zeedieren en vogels. Het project met de hatchery spitst zich dan ook toe op de productie van levensvatbaar mosselzaad.

In het groeiproces is er nog tijd nodig om ze anderhalve centimeter groot te krijgen, maar daar is veel ruimte in zee-water voor nodig. *"Pas in die fase zul-*

len we zien hoe de laboratoriummossel zal reageren op de echte natuur", zegt Geijsen.

Ook het kostenplaatje is nog niet duidelijk. *"Op grote schaal mosselen kweken vraagt nieuwe investeringen, terwijl het mosselzaad uit de natuur gevist wordt door schepen die er al zijn",* gaat Geijsen door. Hij vreest dat de gekweekte mossel duurder zal zijn.

"Ik geloof niet dat de kweek de bestaande mosselindustrie zal vervangen. Het zal altijd maar om enkele procenten van de productie gaan."

Een essentieel onderdeel van het kweekproces is de productie van voedsel voor de larven. Dat voedsel wordt in tanks geproduceerd uit verschillende algensoorten die rechtstreeks in verbinding staan met de kweekschalen.

De ontwikkeling van de sneller groeiende mosselen staat nog in de kinderschoenen. Maar op lange termijn zit de mogelijkheid erin om Zeeuwse mosselen te kweken die het hele jaar door leverbaar zijn.

Mosselzaadinvang

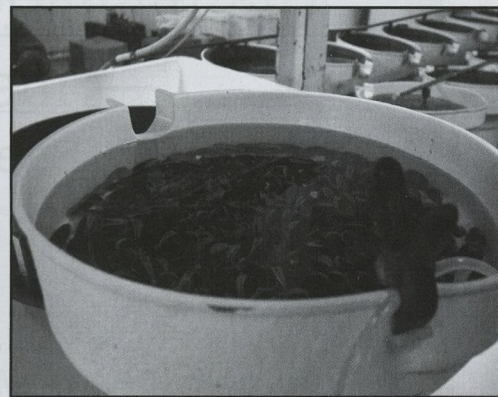
De voorbije jaren deed Roem van Yerseke al veel ervaring op met mosselzaadinvanginstallaties. Verschillende andere bedrijven investeerden al in het Noorse smart-farm-systeem om mosselzaad op te vangen. De zaadvanginstallatie bestaat dan uit een constructie van meterslange buizen waaraan vangnetten van 100 m lang en 3 meter diep worden opgehangen. De drijvende buizen worden op daarvoor vergunde locaties in rijen naast elkaar verankerd. Dan is het wachten tot voldoende larfjes zich aan het net hechten en er uitgroeien tot waardevol mosselzaad. Proefopstellingen in het Duitse waddengebied wezen uit dat de installaties 100 kg mosselzaad per meter kunnen opleveren. Per jaar zijn twee oogsten mogelijk. Nederlandse bedrijven schatten dat ze zo hoogstens 15 procent van het nodige mosselzaad kunnen verzamelen.

Het systeem vergt een behoorlijke investering, maar zal niet volstaan om de hoeveelheid mosselzaad te genereren die de sector nodig heeft. Er is zelfs

CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmatten - 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



Kweekbak waarin mosselen paren



Overdekte kweekinstallatie voor schelpdieren

geen zekerheid dat de mosselvanginstallaties op termijn kunnen behouden blijven. Voorlopig worden vergunningen afgeleverd, maar de sector wil er meer

plaatsen. Dat kan echter niet overal en er zijn al klachten dat de smart farms voor visuele vervuiling zorgen en niet welkom zijn.

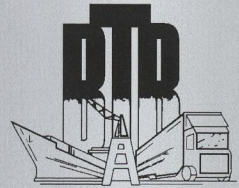
Volgende maand in HVB

Vis kweken tussen de tomaten

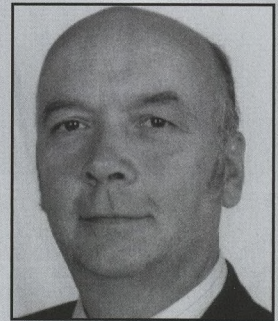


In Nederland loopt een proefproject voor de kweek van tilapia in een tomatenserre. Het is een slimme combinatie waarbij de warmte voor verschillende doeleinden wordt benut. Maar er wordt ook onderzocht hoe de afvalstoffen van de viskweek als meststof kunnen dienen voor de tomatenplanten. Volgende maand meer.

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 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 (40)

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 steekkaarten 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 openvolgende eigenaars te vinden.

Guido Walters, Louis Vande Castele

N.34 Northern-Sky

(ex-Z.34 Northern-Sky)

Lengte: 20,04 m.

Breedte: 6,26 m.

Tonnage: 68 bt

Bouwjaar: 1988

Werk: Meuse et Sambre, Beez (casco)

Perfecta, Zeebrugge (tot faillissement),

Joël Verheye, Zeebrugge (afwerking)

Motor: Mitsubishi (1995)

Vermogen: 221 kW

Uitrusting: boomkorvisserij

Eigenaar:

BVBA Sunrise (R. Cattoor), 8380

Zeebrugge (1988)

BVBA Sunrise (N. Witgeers), 8380

Zeebrugge (1991)

BVBA Northern Sky, 8430 Middelkerke

(1998)

Geschraapt: 13 september 2004

(verkocht in Wexford, Ierland)



COPYRIGHT gw

Z.319 Avontuur

(ex-BOU.319 Zeldenrust, ex-O.319

Zeldenrust)

Lengte: 40,25 m.

Breedte: 9,16 m.

Tonnage: 469 bt

Bouwjaar: 1989

Werk: Gdynia, Polen (casco) en

Maaskant Shipyards, Stellendam (Ned.)

Motor: Wärtsilä (2000)

Vermogen: 882 kW

Uitrusting: boomkor- en plankvisserij

Eigenaar:

BOU.319 Zeldenrust:

NV Dirk, 8000 Brugge (1989)

NV Dirk, 8301 Knokke-Heist (1993)

O.319 Zeldenrust:

NV Dirk, 8301 Knokke-Heist (1994)

Z.319 Avontuur:

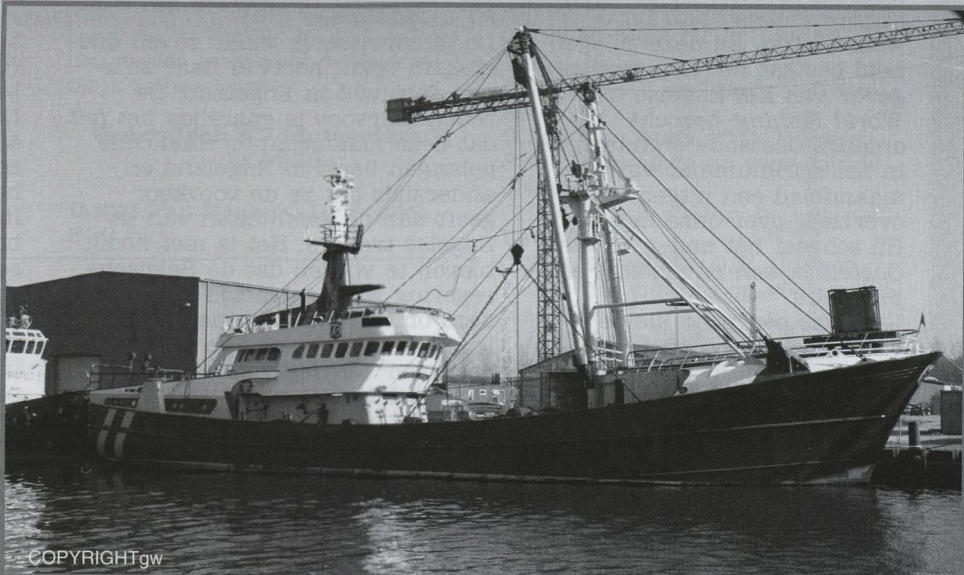
BVBA Rederij Avontuur, 8300 Knokke-Heist (1995)

BVBA Rederij Volharding, 8301 Knokke-Heist (2001)

(failliet 1 oktober 2003)

Doorhaling registratie: 18 augustus 2004

Verkocht in Fleetwood (FD.283 Trui van Hinte)



COPYRIGHT gw

N.501 Asterias

(te water als-Z.12 Asterias,

ex-Z.501 Asterias)

Lengte: 23,97 m

Breedte: 6,30 m

Tonnage: 98 bt

Bouwjaar: 1988

Werk: West-Vlaamse Scheepswerven,

Oostkamp (casco)

De Graeve, Zeebrugge (afwerking)

Motor: Mitsubishi (1991)

Vermogen: 221 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

Z.501 Asterias

BVBA Rederij Sabrina, 8380 Zeebrugge

BVBA Rederij Sabrian, 8301 Knokke-

Heist (1990)

N.501 Asterias:

BVBA Zee-Adelt, 8620 Nieuwpoort

(1998)

Geschraapt: 12 december 2006



COPYRIGHT gw

FOTO'S: copyright: G. Walters - nadruk en reprod niet toegelaten

[Uit Het Visserijblad van vrijdag 11 april 1958]

Een Engelsman te Oostende

In deze rubriek hebben we, week na week, en dit weldra vijf jaar, onze eigen visserijproblemen bekeken. We deden het niet alleen door een vergrootglas, soms was het zelf door een mikroskoop. Bekeken en vergeleken en zoveel mogelijk het onkruid in onze tuin zien staan. Of het intussen al uitgetrokken is, is een andere zaak die nochtans van groot belang is. Een vreemdeling die naar onze visserij komt kijken, beziet dit alles onder een ander oogpunt. Het is nu precies niet alleen goud dat blinkt, maar aan de andere kant, wanneer men te veel kleine dingen en fouten ziet, vergeet men af en toe wat we eigenlijk waard zijn. Daarom moeten we ook eens andere mensen aan het woord laten. En deze gelegenheid bestaat nu. Een verslaggever van het Engelse blad *World Fishing*, bezocht onlangs Oostende en bezorgde in het aprilnummer van dit maandblad een uitgebreid overzicht over onze haven. Hij schreef het onder de titel: *Oostende, een haven met een probleem*. Laat ons een paar kleine onnauwkeurigheden over het hoofd zien en in grote lijnen eens lezen hoe een ander over ons denkt. Dat is ook een stuk opvoeding. De vreemde bezoeker schrijft dat het moeilijk is niet jaloers te worden om alle gemakken welke aan de vissers in de grootste visserijhaven van België geboden worden. Vismijn, dokken en instellingen, dit alles geeft een indruk van ruimte, netheid en doelmatigheid. Aldus kan de visser om het even hoe groot zijn schip ook moge zijn, goed gediend worden door de mensen aan land. Op gebied van opbrengsten, is het een ander paar mouwen: veel gemakken zonder goede vangst

noch flinke prijzen kunnen koud aandoen. Er zijn een tweehonderd vissersvaartuigen te Oostende waarvan een groot deel diepzeetreibers zijn, noordzeetreibers, sprotvangers en garnaalvissers. Op dit ogenblik zijn het alleen de diepzeetreibers, die reizen van 18 dagen op IJsland doen, die opbrengen. Dit is het gevolg van het feit dat enkel in die klasse onlangs gebouwde vaartuigen in uitbating zijn. De 20 vaartuigen van deze diepzeeklasse zijn hoofdzakelijk het eigendom van twee grote maatschappijen: Motorvisserij en Pêcheries à Vapeur, welke elk op zichzelf bestaan en welke zustermaatschappijen hebben voor de verwerking en de verdeling van vis, diepvriesinstellingen en ijsfabriek. De Pêcheries à Vapeur (?) bezit zelf een eigen nettenbreierij en touwfabriek. De Motorvisserij, welke zeven oliestokers bezit, heeft al haar schepen gebouwd in Engeland. De reden hiervoor is enerzijds het feit dat deze maatschappij financiële belangen heeft in Engeland en anderzijds dat ze de voorkeur geeft aan de kwaliteiten van de Engelse treilers. Het is niet nodig hierbij te voegen dat de Belgische regering weinig geneigd is onder deze omstandigheden de 60 % lening toe te staan, aan 6 % interest over 10 jaar welke normaal ter beschikking wordt gesteld voor de bouw van nieuwe diepzeetreibers. Deze schepen zijn verder uitgerust met dezelfde navigatietoestellen als de Engelse treilers: Kelvin Hughes dieptemeters, Decca navigator en Marconi radar. Uitzondering op deze regel zijn de Duitse Anschutz auto-pilot en de netten welke gemaakt zijn naar het Granton model en gewoonlijk tot 25 % nylon in de kuil hebben. Een ander beeld geeft de Pêcheries à Vapeur welke zeven treilers bezit van verschillende grootte. Ze

zijn alle in België gebouwd: enkele te Antwerpen, andere te Oostende op de bekende werf Beliard en Crighton. Alle zijn na de oorlog gebouwd en hebben kunnen profiteren van de regeringskredieten. Ook hier geeft men de voorkeur aan Engelse navigatietoestellen, er zijn echter ook toestellen die op het vasteland gebouwd zijn en men ziet ook Amerikaanse Bendix dieptemeters. Het meest populaire radiotoestel is dit welke de R.A.F. gebruikte in haar Halifax bommenwerpers. Deze maatschappij heeft haar schepen uitgerust met dieselmotoren omdat deze voordeliger uitkomen zowel in bouw als in uitbating. Deze besparingen vergoeden zelfs de verliezen welke zouden kunnen geleden worden door de gevoelheden eigen aan dergelijke motoren. Een eksperimentele <<vader en zoon>> motor aan boord van een harer vaartuigen (de Belgian Skipper!!!) (1) heeft bewezen waardevol te zijn. De moeilijkheden om motoristen aan te monteren laat zich echter zeer sterk gevoelen: de streek heeft gebrek aan voldoende industriën om techniekers voort te brengen. Verder is de aantrek van een regelmatig leven aan boord van de mailboten Oostende-Dover of bij de te Oostende gebaseerde Zeemacht zeer groot bij gehuwde vissers, vooral motoristen, terwijl ook een groot aantal vissers de voorkeur geven te varen op de middenslagvaartuigen. Gans het jaar door varen de grote vaartuigen op IJsland, de kleinere vissen haring in de wintermaanden, als het seizoen tenminste lonend is. De maatschappijen hebben zeer strenge regels voor wat betreft het vissen binnen de territoriale wateren: de schippers moeten deze regels volgen en worden aangemoedigd nieuwe gronden op te zoeken wanneer de vangst buiten de <<rose garden>> weinig oplevert. Deze politiek heeft, naar



het schijnt, dikwijls goede vruchten opgeleverd en men bracht soms buitengewone vangsten binnen van onverwachte visgronden.

De jonge vissers worden over 't algemeen aangemonsterd op de grote vaartuigen waar het werk harder is, de gemiddelde ouderdom der matrozen in de grote klasse is 19 jaar. Op een schip heeft men zelfs een volle matroos die 15 jaar oud is. Deze maatschappij betaalt een gedeelte van het loon uit in procenten op de opbrengst, het extra zakgeld, waarvan moeder niets weet, is een belangrijke aantrek voor de ongehuwde visser.

Op de diepzeeverijtreilers heeft men gewoonlijk een bemanning van 18 tot 19 koppen, waarvan schipper, stuurman en bootsman een diploma hebben. Schipper en stuurman worden betaald op de bruto-opbrengst. De bemanning ontvangt een vaste wedde en een percent in de opbrengst. Alhoewel de lonen het dubbele zijn van die welke men aan land kan verdienen, verdient de Belgische visser minder dan zijn Engelse kollega. Er dient echter opgemerkt dat de lonen in België eerder lager zijn en dat de vis noch gekend, noch zo kostbaar is als in Engeland.

Dat is een belangrijk vraagstuk

voor de Belgische visserij, welke hoofdzakelijk te wijten is aan de Rooms-katholieke traditie welke oplegt vis op vrijdagen en vastendagen te eten. Als gevolg hiervan aanziet men vis als een verstervingsmiddel in plaats van een lekkere schotel. Het visverbruik is hierdoor beperkt tot de vrijdag en de vangsten moeten aangevoerd worden de eerste dagen van de week. Grote schepen welke op het einde van de week hun vangst willen lossen doen dit gewoonlijk te Grimsby of te Hull waar de prijzen over 't algemeen beter zijn.

In 1957 werd 35 % van de aanvoer van de diepzeevloot in deze twee havens geland. Aldus wordt eveneens een gedeelte van de vangst naar het buitenland rechtstreeks gevoerd en men hoopt dat in de Euromarkt de Belgische vangsten eveneens in Franse havens zullen mogen gelost worden.

(vervolgt)

(1) De auteur vergist zich hier: de 0.316 Belgian Skipper was eigendom van de Zeevisserij en Handels Mij NV Zeehandel uit Oostende, evenals van de IJslander 0.318 Belgian Sailor.

Vaartuigen NV Motorvisserij in 1958

0.293 Van Eyck (C.D. Holmes, 880 pk)

Uit Het Visserijblad van vrijdag 4 april 1958

Garnalen worden machinaal gepeld

Er bestaat een grote kans, dat de uitvinding in Makkum (Friesland) in de nabije toekomst de prijs van de garnalen aanzienlijk zal drukken. Tot nu toe moesten de garnalen met de hand worden gepeld. De directeur van de gemeentelijke visafslag Makkum heeft nu een garnalenspelmachine uitgevonden. Er kan reeds - voorlopig met handkracht - een produktie worden behaald van twee kg. per uur. Een ervaren handpeller of pelster maakt een kg garnalen per uur schoon. Wordt de machine gemechaniseerd, dan kan een produktie worden bereikt van 20 kg per uur. De revolutie van deze uitvinding is echter het feit, dat de machine zowel grote als kleine garnalen tegelijk voortreffelijk pelt. Het pellen van de zogenaamde puf-garnalen is met de hand niet mogelijk. Deze garnalen worden dan ook tot dierlijk voedsel verwerkt. Zij brengen aan de afslag standaardprijzen van 6 tot 7 cent per kg op, terwijl de prijzen van consumptiegarnalen variëren van f 0,50 tot soms f 6 per kg. Wanneer de puf-garnalen nu ook voor de menselijke consumptie kunnen worden verwerkt, zal de aanvoer van consumptie garnalen voor de handel aanzienlijk toenemen, hetgeen ongetwijfeld van grote invloed zal zijn op de prijs. In Europa bestaan nog geen garnalenspelmachines. Wel in Amerika, waar de garnalen aanzienlijk groter zijn. De Amerikaanse machine haalt ook lang niet de produktie van de in Makkum uitgevonden machine. De garnalenspelmachine zal door de heer Reins, directeur van de afslag, via een machinefabriek in de handel worden gebracht. Patent op de vinding is inmiddels aangevraagd.

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1958.

(1951, Cook Welton & Gemmell, Beverley)

0.294 Van Orley (C.D. Holmes, 880 pk)

(1951, Cook Welton & Gemmell, Beverley)

0.296 Van Oost (C.D. Holmes, 880 pk)

(1951, Cook Welton & Gemmell, Beverley)

0.297 Rubens (C.D. Holmes, 1.450 pk)

(1956, Cook Welton & Gemmell, Beverley)

0.298 Van Dyck (C.D. Holmes, 880 pk, zie foto op voorgaande bladzijde)

(1950, Cook Welton & Gemmell, Beverley)

0.299 Breughel (C.D. Holmes, 1.450 pk, zie foto op voorgaande bladzijde)

(1956, Cook Welton & Gemmell, Beverley)

0.395 Van der Weyden (C.D. Holmes, 940 pk)

(1954, Cook Welton & Gemmell, Beverley)

Vaartuigen Pêcheries à Vapeur in 1958

0.80 Duchesse de Brabant (Carels, 1.250 pk)

(1956, Beliard-Crighton, Oostende)

0.81 John (Carels, 1.090 pk)

(1952, Beliard-Crighton, Oostende)

0.83 Prince de Liège (Carels, 755 pk)

(1926, Cochrane & Sons, Selby)

0.86 Edison (Carels, 400 pk)

(1946, Boel & zonen, Temse)

0.88 Curie (Carels, 400 pk)

(1946, Boel & Zonen, Temse)

0.89 Marconi (Carels, 400 pk)

(1947, Boel & Zonen, Temse)

0.92 Graaf van Vlaanderen

(Carels, 750 pk)

(1926, Cochrane & Sons, Selby)

Kwallen doden meer dan 100.000 zalmen in Noord-Ierland



Northern Salmon Company, de enige zalmkwekerij in Noord-Ierland met meer dan honderdduizend vissen, is in één klap g e r u i -

neerd na een massale aanval van parelkwallen (pelagia noctiluca, zie foto) enkele weken geleden. De zalmen zitten in enorme drijvende netten voor de kust van Glens of Atrim (Ierse Zee), te noorden van Belfast, en overleefden de kwallenaanval niet. De vissen zijn meer dan 1,4 miljoen euro waard, meldt Sky News. Het gaat om miljoenen kleine parelkwallen, die de zalmen gedurende bijna zeven uren te lijf gingen. Een deel van de zalmen werd vele malen gestoken, de rest stierf door de paniek die uitbrak in de kweeknetten. Er waren zoveel kwallen dat het personeel van de zalmkwekerij niet op tijd bij de vissen kon geraken. "De zee zag rood van de kwallen en we konden er niks aan doen", zie John Russel van Northern Salmon. De ramp betekent waarschijnlijk het failliet van het bedrijf, tenzij de Britse overheid met noodhulp komt. Dan nog zal het volgens het bedrijf zeker twee jaar duren voordat de kwekerij weer tot volle sterkte is opgebouwd.

Viskwekerijen krijgen wel vaker te maken met kwallen, maar het is de eerste keer dat dit type toeslaat. De invasie van de parelkwallen, die al enige tijd aan een opmars bezig zijn in de Middellandse Zee, stellen biologen voor een raadsel. Is er meer aan de hand dan een samenloop van geboortegolven en zeestromingen, vragen ze zich af.

De Parelkwal of lichtende kwal heeft een diameter van tien centimeter en is in staat zichzelf op te lichten. Het zeedier heeft acht tentakels die bedekt zijn met netelcellen en nog eens evenveel bijzonder lange neteldraden. Ze komen vooral voor in warmere zeeën dan de Noordzee, maar zijn toch al aan onze kust gesignaleerd. Aanraking van een parel kwal veroorzaakt ernstige pijn en misselijkheid, maar de steek is niet dodelijk voor de mens.

Garnaalaanvoer in Nieuwpoort gestart



van dit jaar aangevoerd. Het was de N.93 Aalscholver van Jan en Gilbert Desaever die voor de eerste verkoop zorgde. De eerste dag werden 132 kg garnalen aangevoerd die tegen een gemiddelde prijs van 13,20 euro per kilogram geveild werden. 's Anderendaags bracht het vaartuig 102 kg garnaal mee. De gemiddelde prijs bedroeg 13,30 euro. Kopers waren telkens Birger Jungblut van Vishandel Birger en Frank Hupperts van Vishandel Jens.

Door de omschakeling van een deel van de garnaalvloot op vis was de aanvoer van garnaal de voorbije weken in alle vismijnen schaars en maakte de schaaldiertjes erg duur. Gelegenheid voor een fotomoment met schepen voor visserij Kris Vandecasteele, vissers Birger Jungblut en Frank Hupperts, de bemanning en reder Diederik Jacobs, Jan Desaeve en Gilbert Desaever en vismijndirecteur Marcel Madou.

Vanaf 17 april voetstukken windmolens naar zee Hinder in Oostendse havengeul

Als het weer het toelaat wordt vanaf donderdag 17 april gestart met het afvoeren van de funderingstorens van de windmolens naar de Thorntonbank. Het scheepvaartverkeer zal hierdoor hinder ondervinden omdat het laden van het zelfvaarend kraanponton Rambiz de haven van Oostende op bepaalde tijdstippen ontoegankelijk zal maken.

Voor het transport van de funderingstorens werd de Rambiz (lengte 85 m., breedte 44 m.), met een hefvermogen van 4.000 ton het grootste laadponton ter wereld, ingehuurd. Het gewicht van een funderingstoren (hoogte 42 m., diameter aan de basis 25 m.) bedraagt 2.700 ton. De laadoperatie start op donderdag 17 april met de verplaatsing van de fundering tot tegen de kaaimuur. De hijskraan van de Rambiz brengt de holle betonnen constructie vervolgens aan boord van het ponton. Gedurende de laadoperatie is de

Visserisluis en het Visserijdok gedurende twaalf uren ontoegankelijk. Vissersvaartuigen die hun vangst willen lossen worden afgeleid naar het Vlotdok. Koelwagens zullen de vis naar de vismijn afvoeren.

Het afvoeren van de zes funderingstorens zal ongetwijfeld veel kijkers lokken, maar ze zullen wel heel wat geduld moeten hebben. Het hele verloop om één element naar zee te brengen zal naar schatting 36 uren duren. Bij het binnenlopen van de Rambiz zal de haventoeegang telkens één uur gesloten zijn. Tijdens de afvaart van het ponton is de haven zelfs drie uren ontoegankelijk. Op de locatie werd intussen een funderingsput van vier meter diep uitgegraven en voorzien van een egaliserende steenslaglaag waarop de fundamenten zullen geplaatst worden.



De Rambiz was al eerder in Oostende te zien. Op de foto in 2001 bij de opruiming van scheepswrakken voor de kust met het tot Duits commandoschip omgebouwde visserschip Prangenhof in de takels (foto gw)

16de European Seafood Exposition in Brussel

Van dinsdag 22 tot en met donderdag 24 april loopt in het Brussels Expositiepark op de Heizel de jaarlijkse vakbeurs European Seafood Exposition (ESE) en Seafood Processing Europe (SPE). Het gaat om een evenement met internationale uitstraling waaraan 1.600 bedrijven uit meer dan 80 landen deelnemen. Ook de grootste Belgische bedrijven zijn er aanwezig.

Vorig jaar kreeg de vakbeurs voor de visverwerkende nijverheid 24.000 professionele bezoekers uit 140 verschillende landen over de vloer en is hierdoor de grootste ontmoetingsplaats voor professionals die rechtstreeks in contact willen komen met zowel detailhandelaars als groothandelaars en foodservicebedrijven. Bovendien biedt het salon voor verwerking van vis en zeevruchten een uitstekend platform om ideeën en inzichten over de voortdurend evoluerende sector uit te wisselen.

Tegelijkertijd met ESE wordt Seafood Processing Europe (SPE) georganiseerd. Hier krijgen de bezoekers nieuwe machines, apparatuur en diensten op het vlak van verwerking en verpakking, uitrusting, koel- en vriesapparatuur, hygiënecontrole, afvalverwerking en kwaliteitsbewakingdiensten.

De Seafood Prix d'Elite, de awards voor de beste op de Europese markt gelanceerde nieuwe producten, is dit jaar aan zijn achtste editie toe is, werd in het leven geroepen om de beste nieuwe visproducten die in het voorbije jaar voor de Europese markt zijn ontwikkeld te bekronen. De twee voornaamste prijzen zullen worden uitgereikt in de categorieën Best Retail Product en Best Foodservice Product. De jury overhandigt

tevens bijzondere prijzen in de categorieën convenience, nutrition and health, retail packaging, originality en best seafood product line.

De prijzen worden uitgereikt tijdens een speciale receptie op 22 april van 18.15 tot 20.00 uur in het Auditorium 2000 op de European Seafood Exposition.

Webinfo: www.euroseafood.com en www.europrocessing.com

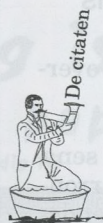
Liberalen vakbond lanceert nieuwsbrief

In het jaar van de sociale verkiezingen lanceert de liberale vakbond ACLVB een nieuwsbrief over de visserij. In het eerste nummer stelt secretaris Alex De Bock zichzelf voor. Toekomstige nummers willen de vissers 'op regelmatige basis inlichten over wat er zoal verandert in de sector, meer bepaald welke collectieve arbeidsovereenkomsten gesloten worden, wat de gevolgen ervan zijn, welke hun rechten zijn op vergoedingen vanuit het Zeevissersfonds en welke opleidingen er voorzien zijn.' Bovendien wil De Bock dieper ingaan op het probleem van de veiligheid aan boord, op het belang van reconversie via o.a. de aquacultuur en op het thema van de duurzame visserij.

Wie de nieuwsbrief wil ontvangen neemt contact op met De Bock op het telefoonnummer 0475/40.23.37 of via e-mail: alex.de.bock@aclvb.be

Van Voorden verhuist

De Nederlandse schroevenfabrikant verhuist. De gieterij is nu terug te vinden op het industrieterrein De wilde-man, op het adres Bossekamp 6 te Zaltbommel. Post gaar voortaan naar Van Voorden Gieterij BV, postbus 67 te 5300 AB Zaltbommel in Nederland.



'De illegale, niet-aangegeven en niet-gereguleerde visserij slaat overal in de wereld toe. Haar omvang en haar economische, sociale en milieugevolgen zijn zodanig dat ze een internationaal probleem is geworden.'

Visserij en aquacultuur in Europa, februari

'Daarbij waren er natuurlijk ook weer de zogenaamde "specialisten". (...) Dus mocht Jan Mees van het VLIZ [in het TV-journaal] opdraven om het blijkbaar noodzakelijke zwartkijken te bevestigen.'

Informatieblad RC, februari

'Je hoeft elkaar niet graag te zien om samen te regeren. Je mag elkaar zelfs haten, zolang je elkaar vertrouwt – het één sluit het ander niet uit.'

Johan Vande Lanotte in Het Laatste Nieuws 9 februari

'Antwerpen beseft nog niet dat het Zeebrugge nodig heeft om Vlaanderen op de kaart te houden als belangrijkste Europese toegangspoort.'

Fernand Huts in De Standaard 5 februari

'De staatskas is even leeg als die van de VLD na het voorzitterschap van Verhofstadt. In het beste geval zal hij herinnerd worden als een sympathieke politieke oplichter.'

Rik Van Cauwelaert in Knack

'Toch hoort hij thuis in de top drie van de grootste naoorlogse politici. Op één staat Jean-Luc Dehaene, op twee Gaston Eyskens, op drie Guy Verhofstadt.'

Paul Geudens in Gazet van Antwerpen

'Het sociaaleconomisch beleid van Verhofstadt zal amper een voetnoot in de geschiedenis zijn.'

Herman Van Rompuy in De Morgen, 20 maart

'Eigenlijk heeft alleen de eerste, paarse regering grootse, meeslepende dingen verwezenlijkt.'

Bart Dirks in de Volkskrant

''t Is tied dat 't uut is.'

Hugo Claus vlak voor zijn overlijden



Het
eerst-
volgende
HVB
in uw
op
vrijdag
brievenbus
2 mei

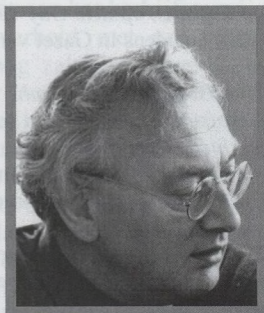
Michiel Maertens overleden

Op woensdag 19 maart overleed te Pervijze Michiel Maertens (69).

Maertens werd in 1991 senator voor Agalev in het arrondissement Veurne-Oostende-Diksmuide. Na een onderbreking van 1995 tot 1999 werd hij gecoöpteerd senator tot 2003.

Westhoeksenator Michiel Maertens had een zoon die als visser actief was. Daardoor toonde deze politicus een bij Agalev (de voorloper van Groen!) nooit eerder geziene belangstelling voor de Vlaamse visserij. Het bracht hem in 2000 in aanvaring met de Rederscentrale die de mening toegedaan was dat de interesse van Maertens voor de visserij contraproductief werkte.

Als senator organiseerde Maertens een symposium onder de titel 'NoG mossel, noG vis', dat de start inluidde van een goede verstandhouding tussen de milieubeweging en de kustvissers van de Vlaamse Vissersbond. HVB presenteerde in het juli-nummer van 2002 een dubbelinterview met senator Michiel en zijn zoon, visser Laurens Maertens.

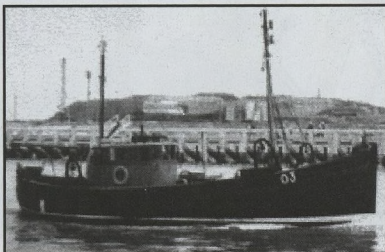


Brieven

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.



Mascotte en Yvette

De O.33 Mascotte (vermeld in de brievenrubriek vorige maand) is wel degelijk een scheepje geweest dat voor de WOII in Oostende gevaren heeft. De eerste gegevens dat ik erover bezit dateren van 01-01-1932 (= 1° lijst van de Belgische vissersvaartuigen).

Op 01-01-1932 was het vaartuig in handen van Coopman F., Cirkelstraat 22, te Oostende. En de gegevens waren 22.59 Bt - 12.67 Nt - Deutz 20 pk uit 1924. In 1937 is de eigenaar verhuisd naar de "Visserskaai" 37 in Oostende.

De foto van de N.3 Yvette, die vorige maand op de tweede bladzijde van HVB afgedrukt werd, is genomen na de 2de oorlog en niet in 1938, zoals vermeld. Het vaartuig is in 1938 echter wel in de vaart gekomen als O.3 Millicent D. Leach. Later werd het de O.3 Michel-Robert om uiteindelijk in Nieuwpoort te belanden en er ingeschreven te worden als N.3 De Rita en later N.3 Yvette.

Gino Provost, Wanzele

N.v.d.R.: We voegen er hierboven nog een foto bij van de voor-oorlogse O.3 Maria-Paul met de vraag of iemand daar meer uitleg over weet.

Lezer P. Delahaye uit Oostende meent dat de O.33 bij een mijnontploffing op 12 april 1943 samen met de O.29 André-Adrienne (bouwjaar 1910, 17,57 brutoton, motor 20 pk) van Charles Germopré uit de Ed. Hammanstraat 25 te Oostende vergaan is. Bij de ontploffing vielen 8 slachtoffers, waaronder Amedée Vanbesien (schipper), René Vanbesien (matroos), Jan Roelandts (motorist), Willy Fonteyne (scheepsjongen), Oscar Hillewaere (scheepsjongen), Charles Germonpré (rederschipper O.29) en Eduard Westerlinck (jongen).

We legden de gegevens naast elkaar en toen bleek dat het de O.33 Oscovis betrof die inderdaad samen met de O.29 verloren ging. Meer gegevens over de omstandigheden zijn terug te vinden in het boek *Kustvolk in de Vuurlijn*, deel 2, van Jean-Marie Pyllyser. De rouwprentjes van de slachtoffers zijn afgedrukt in het boek *Ter herinnering van onze vissers van Victor De Meester*.

De haven verzandt!

Is de Oostendse haven aan het verzanden? Duidelijk wel! Want ook op de meest gekke tijden is men aan het baggeren. Ook zijn er al enkele schepen vastgelopen in de vaargeul. Dat zijn geen goede berichten voor een havenstad die eindelijk op de kaarten van de reders komt te staan. Men zou haast denken dat er sprake is van sabotage.

De oorzaken van deze verzanding zijn legio. Er is o.a. sprake van de door mij fel bekritiseerde werk-volgorde bij de aanleg van de nieuwe havenhoofden. Wie heeft er beslist een havenhoofd af te breken vooraleer het nieuwe er ligt? Dit is een grote fout. Alle trafieken lopen hierdoor gevaar, ook het evenement Oostende voor Anker! De problemen kunnen nu alleen opgelost worden door dag en nacht voort te werken aan de aanleg van het nieuwe oosten havenhoofd, zonder dat er nog één steun van het oude weggehaald wordt. Tegelijk moet men, eveneens dag en nacht, aan de nieuwe westendam beginnen. En haal die zandbak (het overbodige 'klein strand') meteen ook maar weg.

H. de Bruin, Rotterdam

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.

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Dat het verduldig is dat zei men destijds van papier

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

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 hebben we het over het allereerste jaarboekje van *Vissersvreugd*, de oud-leerlingenbond van de Vrije Visserijschool te Heist aan Zee.

NU DE OUD-LEERLINGENBONDEN van Heist en Oostende zich samengevoegd hebben tot één vereniging, is er bij de ouderen te Heist een beetje nostalgie naar de tijd van toen. Van ere-directeur G. Vermeille van de toenmalige Vrije Visserijschool in Heist-aan-Zee kreeg ik het eerste jaarboekje van de Oud Leerlingenbond, 'Vissersvreugd' dat *Albatros* als titel kreeg en verscheen op kerstdag 1950. Daarin staat het verhaal van de stichting van de oud-leerlingenbond 'Vissersvreugd'. Tijdens een gezellig samenzijn op tweede kerstdag 1949, met de beheerraad van de school, het schepencollege van Heist, de leraars, leerlingen en een dertigtal oud-leerlingen, gediplomeerden uit de schooljaren 1948 en 1949, kwam er de vraag om een oud-leerlingenbond te stichten. Er zou een jaarlijkse bijeenkomst van oud-leerlingen komen, een feestelijke diploma-uitreiking op de zondag van carnaval, een jaarlijkse reis op kermisdinsdag en rond nieuwjaar een feest. De vereniging moest de vriendenbanden bundelen die eerst gesmeed waren op de schoolbanken en daarna in de strijd om het dagelijks brood.



Black Brow Albatross Antartica.

Het bleef niet bij woorden, want er werd onmiddellijk een voorlopig bestuur gevormd: voorzitter André Vandierendonck, ondervoorzitter François Vlietinck, penningmeester Karel Ackx, secretaris Gustaaf Vermeille, bestuursleden Emile Ackx, Maurits Braet, Frans Cattoor, Theophiel Degraeve, Leon Jonckheere, Robert Popelier, Joseph Rappe, Leon Utterwulghe, Edmond Vantorre en Jan Vantorre. Erevoorzitter werd pastoor Robert Masschelein de Gheldere. Het initiatief kende veel succes want het eerste jaar al kon men het honderdste lid inschrijven. Het eerste jaarboek van 'Albatros' bracht in 1950 een gebed in de vorm van een lied met drie strofen en een refrein dat als volgt klonk:

Voor de zee, 'n hoezee!

Voor de zee, 'n hoezee!

Wie vaart er morgen met ons mee?

Thans studeren wij met vlijt.

Weldra komt voor ons de tijd.

Om te vissen op de wijde zee.

Ahoi! Wie vaart er mee?

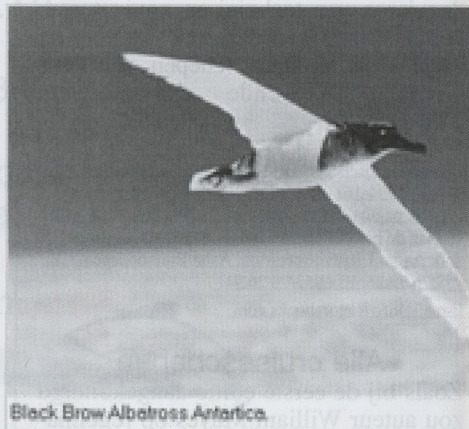
Er is ook een verslag van de proclamatie van de diploma's en brevetten op Tweede Paasdag 10 april 1950 in de grote zaal van het stadhuis. Het was feest want in dit tweede jaar kreeg de Vrije Dagvisserijschool de erkenning door de Staat. Op bladzijde 13 staan de namen van de examenju-

ry's in Oostende, gevolgd door de namen van de gediplomeerden. Het boekje werd verder goed gevuld met onderwerpen als 'Wat een zeeman over de Albatros vertelt', een bijdrage overgenomen uit 'Jongens en Wetenschap'. Ook een verslag van aspirant Leo Serreyn over zijn dagen aan boord; het feest op Tweede Paasdag; een bijdrage over het gevreesde

Daltonisme of kleurenblindheid.

Dan de eerste reis van Oud-Leerlingenbond Vissersvreugd naar Hekelgem, Brussel, Lier, Antwerpen, met een tochtje op de Schelde, de dierentuin en Gent waar in Vlaamse leute een punt achter een eerste reis gezet werd; meldingen van huwelijken en overlijdensberichten zoals dat van Lucien Calier en mevrouw Jacobus Vandierendonck, moeder van René en Frans. Ook de resultaten van de zwembrevetten bleven niet onvermeld.

Albatros kreeg altijd veel medewerking van de oud-leerlingen en voldeed aan de opdracht die het tijdschrift zichzelf gesteld had. Nu de oud-leerlingenbonden elkaar gevonden hebben leeft de wens om de huidige jeugd dezelfde vriendschapsbanden te gunnen als hun voorlopers uit het midden van de vorige eeuw. (jd)



Black Brow Albatross Antartica.

boekbesprekingen



frank neyts

1961 in de visserij

Het jaarboek van de Bredense heemkring Ter Cuere biedt, zoals ieder jaar, weer een overzicht van de visserijgeburtenissen uit een langvervlogen jaar. In 35 pagina's laat Louis Vande Castele zijn licht schijnen op het visserijjaar 1961. Bijna dertig afbeeldingen verlichten het geheel.

Meer info op het e-mailadres louis.van.castele@skynet.be

De mooiste uit de koopvaardij

Bij Uitgeverij Aprilis verscheen als deel I in de reeks 'Het leken wel jachten' het mooie 'Koopvaardij schepen 1945-1970. Zuid-Holland'. Arne Zuidhoek tekende als auteur en illustrator.

Ruim anderhalve eeuw al worden schepen door machines voortbewogen. Met revolutionaire gevolgen voor het scheepsuiterlijk: van stoomschepen tot 100.000-tons cruiseschepen voor vakantiereizen. In die ruim anderhalve eeuw springt de periode van 1945 tot omstreeks 1970 eruit. Een combinatie van factoren liet in die jaren de anders zo stijlvolle, anonieme vrachtvaarders uitgroeien tot de mooiste schepen die de koopvaardijvloot heeft gekend. Met prachtig gesneden boegen aan slankogende rompen met aerodynamische opbouwen en welgeplaatste masten plus laadgerei. Voor zowel land- als zeeman een lust voor het oog. Dit waren de gouden jaren van technici en navigatoren, bemanningen en reders met hart voor de zaak, trots op hun schepen die voor Nederland varende ambassadeurs waren.

'Koopvaardij schepen 1945-1970. Zuid-Holland' (ISBN 978-90-5994-161-8) werd als hardback uitgegeven en telt 132 pagina's. Het boek kost 19,50 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26. Fax 053/78.26.91. E-mail: info@agorabooks.com.

Alle cruiseschepen

Zoals bij de eerste editie aangekondigd zou auteur William Mayes op regelmatige basis een overzicht publiceren van

de wereld-cruisevloot. Met zijn 'Cruise Ships. Second Edition' houdt Mayes woord.

Net zoals de eerste uitgave blinkt de nieuwe editie uit van volledigheid. Alle schepen en alle rederijen die hoe dan ook maar iets met het cruise-gebeuren te maken hebben worden vermeld. De opgenomen gegevens maken deze publicatie tot een standaardwerk, een referentiewerk die door weinig andere publicaties op dat vlak worden geëvenaard.

Bovendien is het boek prachtig geïllustreerd met talrijke foto's, alle in kleurendruk.

Dit boek is, gezien de prijs, een dikke aanrader. Niemand die interesse heeft voor cruiseschepen zou dit boek mogen missen!

'Cruise Ships. Second Edition' (ISBN 978-0-9547206-2-9) telt 272 pagina's en werd als hardback uitgegeven en kost £20. Het werd uitgegeven door Overview Press, Mayes House, Vansittart Estate, Windsor SL4 1SE, UK. Tel. +44.1753.620237, Fax +44.1753.832430, e-mail: william.mayes@overviewpress.co.uk. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij.

De modernste sleepboten

Eind oktober verscheen voor de achtste keer het referentiewerk 'The Tugworld Review 2005-2006'. Het is een initiatief van de ITS, de International Tug & Salvage Union, en geeft een overzicht van de modernste sleepboten die gedurende het besproken jaar in de vaart kwamen. Hierbij komen zowel de allerkleinste als de machtigste 'trekpaarden van de zee' aan bod. Telkens worden de technische en nautische capaciteiten van het besproken sleperstype besproken, gevolgd door een plan en een kleurenfoto van het betreffende vaartuig. Alles samen biedt 'The Tugworld Review' een gedetailleerd overzicht van de meest recente evoluties op het gebied van de sleepvaart. Hoewel niet goedkoop zal zowel de geïnteresseerde en gepassioneerde sleepbootvriend als de lezers uit de maritieme wereld veel aan dit naslagwerk hebben.

'The Tugworld Review 2006-2007' (ISBN 978-1-904050-16-2) werd op 4-formaat uitgegeven, telt 109 pagina's en kost £30. Het is een publicatie van The ABR Company Limited, zoals hoger reeds aangehaald voor rekening van de ITS. Bestellen kan via de (gespecialiseerde) boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, The ABR Company Limited, The Barn, Ford Farm, Bradford Leigh, Bradford-on-Avon, Wiltshire BA15 2RP, UK. Tel.: +44(0)1225.868821. Fax: +44(0)1225.868831. e-mail: enquiries@tugandsalvage.com.

Britse vuurtorens

Vuurtorens spreken tot de verbeelding, vooral bij landdrotten, die bij de vuurtoren dromen van overzeese reizen en avontuur. Voor de zeeman vormen de vuurtorens een onmisbare baken op hun weg van werelddeel tot werelddeel. Zelfs vandaag, met de moderne navigatiesystemen en GPS-plaatsbepaling aan boord, blijven vuurtorens een baken, een teken van land waar iedere zeereis

uiteindelijk toch op uitmondt.

Engeland en Wales liggen op een eiland, de zee is er nooit ver weg. Het zal dan ook niemand verwonderen dat zij op het vlak van vuurtorens een fascinerende geschiedenis bieden.

'Lighthouses of England and Wales' bevat, voor het eerst in één boek, details van alle significante navigatiehulpmiddelen langs de Engelse kust alsook deze van Wales. Bovendien bevat het boek veelal nooit eerder gepubliceerde foto's van alle vuurtorens – belangrijke en minder belangrijke – samen met details van hun exacte locatie en hun hedendaags gebruik.

'Lighthouses of England and Wales' (ISBN 9-781843-063193) werd samengesteld door Tony Denton en Nicholas Leach en werd uitgegeven door Landmark Publishing Ltd. Het boek telt 160 pagina's en kost £19,99. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Landmark Publishing Ltd, Ashbourne Hall, Cokayne Avenue, Ashbourne, Derbyshire DE6 1EL, UK. Meer details te vinden op www.landmarkpublishing.co.uk.

Naar New York

Bij Walburg Pers verscheen onlangs 'Bestemming New York. De bijzondere geschiedenis van ms Zaandam 1939-1942'. Henk Top tekende als auteur.

In 1939 wordt de "Zaandam", een nieuw lijnschip van de Holland-Amerika Lijn (HAL) in gebruik genomen. De politieke spanningen in Europa zijn al voelbaar en de schepen van de HAL kunnen het aanbod van passagiers nauwelijks verwerken.

Als de Tweede Wereldoorlog uitbreekt halen de Engelse, Franse en Duitse rederijen hun passagiersschepen uit de lijndiensten tussen Europa en de VS. Hoewel de risico's steeds groter worden varen de Nederlandse maatschappijen door. De "Zaandam" wordt eind april 1940 naar Nederlands-Indië gedirigeerd, maar ook daar breekt de oorlog uit. Kapitein Stamperius weet een aanval van Japanse Zerojagers af te slaan en ontsnapt – met honderden evacués aan boord – aan de Japanse omsingeling van Java. Ook een hachelijke bevoorradingsmissie van het Britse leger in het Midden-Oosten brengt hij, ondanks de dreiging van Duitse U-boten, tot een goed einde.

Op de terugreis naar New York gaat het echter mis. In november 1942 wordt de 'Zaandam' getorpedeerd op 400 mijl van de Braziliaanse kust. Stuurman Broekhof weet met 59 anderen in een lekke reddingsboot na acht dagen de kust van Brazilië te bereiken. Drie andere schipbreukelingen worden na 83 dagen uit zee opgepikt. 134 opvarenden van de "Zaandam" blijken te zijn omgekomen.

'Bestemming New York' (ISBN 90-5730-516-0) telt 208 pagina's en werd als softback 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.



**VISMIJN
OOSTENDE**

**NOORD ZUID
OOSTENDE GAAT
MET VERSE VIS
VOORUIT**

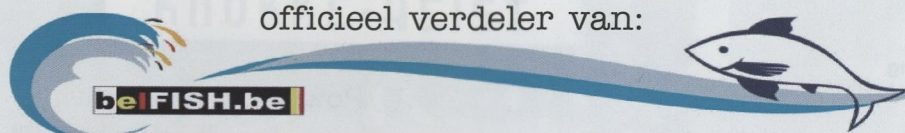


Kwaliteitsmarkt,
gekoelde opslag- en sorteerruimtes,
volautomatisch sorteren,
Europees netwerk,
24/24 service

Inlichtingen algemeen:
059/33.90.90 of 059/32.34.12
fax: 059/32.05.82
Inlichtingen aanvoer: 059/51.86.34

Web: www.vismijnoostende.be
@: info@vismijnoostende.be

officieel verdeler van:



Volle kracht?



Bel ons voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers



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

voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers!

Neem contact met ons op:

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

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

Power and productivity
for a better world™

ABB