

HVB
74
HET VISSERIJBLAD

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



0 32 petrus pictor in de vaart
twintig jaar vismijntwisten
einde van de haaienvangsten

74 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 9 - 7 september 2007 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I

Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Danke postman / -vrouw



Een bijzonder vage afbeelding uit een ons onbekend jaar toont ons een bijzonder omvangrijke kustvissersvloot aan de Oostendse Visseskaai. De kaailangte is te kort om alle vaartuigen te herbergen.

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

Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

COLOFON

HVB
74

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

MEDEWERKERS: Robert Coelus,
Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De
Zetduivel, Philippe Godfroid, L.A. Ing-
helbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing
(†), Willem Lanzweert, 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 opeenvol-
gende nummers startend vanaf de beta-
ling) door overschrijving van 29,75
euro op rekening
384-0596581-18 van
Het Visserijblad,
met vermelding abo HVB.

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

Laat u niet
(vis)kisten
Neem een
abonnement

0.32 Petrus Pictor in de vaart



HIJ HEEFT LANGER op zich laten wach-
ten dan gedacht, maar uiteindelijk
liep de nieuwe O.32 Petrus Pictor op
zaterdag 18 augustus binnen in
Oostende. Er zat intussen al enkele
maanden tussen de aankondiging
van de komst van de catamaran en
het binnenvaren. Visserij die ervaring
hebben met Engelse scheepswerven
zijn daar helemaal niet verbaasd over.
*“Als je er zelf niet bij bent gebeurt er gin-
der niets”,* zegt Marnix Verleene die
enkele jaren geleden de O.369 Attila
over het Kanaal liet bouwen. *“Ik ben
destijds bij manier van spreken naast de
werf gaan kamperen omdat het wat
sneller zou gaan. Het was de bedoeling
dat het vaartuig hoogstens twee maan-
den later klaar zou zijn. Uiteindelijk heb
ik er samen met mijn echtgenote Carine
bijna een jaar verbleven. Ook Willy
Versluys en Noël Dugardein hebben nu
de Engelse werkhouding leren kennen”,*
licht de Bredense kustvisser.

Vorige week werd de nieuwe catama-
ran O.32 Petrus Pictor officieel
gedoopt, een polyvalent vaartuig dat
geschikt is om te vissen met borden-
netten, hengels en dat ook vislijnen
kan uitleggen. Voor de gelegenheid
was het vaartuig afgemeerd in
Vuurtorendok. Enkele honderden
familieleden van reder en beman-
ning, genodigden en toeschouwers

woonden de plechtigheid bij van op
de kaai. Visserij-aalmoezenier Dirk
Demaeght zegende vaartuig en
bemanning in en sprak in zijn gebed
de wens uit dat de aangewende visse-
rijtechnieken alle slaagkansen zou-
den krijgen en leiden tot succes. Na
het aanbrengen van de paasnagels
door peter Noël Dugardein en meter
Viviane Coudeville was het woord
aan lekenconsulent Patrick
Vancraeynest die de initiatiefnemers
en de bemanning een goede vaart
toewenste.

Maidentrip

Peter en meter van het vaartuig wer-
den uit eigen rangen gekozen. Meter
Viviane Coudeville is al meer dan 25
jaar administratief en boekhoudkun-
dig medewerkster in het bedrijf van
zaakvoerder Willy Versluys. Als peter
werd gewezen reder (destijds van de
N.525 Golfbreker) en visser Noël
Dugardein gevraagd. De
Nieuwpoortenaar is al jaren een
gespecialiseerd nettenmaker en heeft
de bouw van de O.32 in Colchester
van dichtbij opgevolgd. Noël is nu
werkzaam bij de firma Brevisco
BVBA, die ondermeer ‘De Winkel’ (in
het gebouw waar voorheen de
Vlaamse Visserij Coöperatie huisde)
op de H. Baelskaai uitbaat. Hij zal



Familiefoto met reder Willy Versluys, peter Noël Dugardein, meter Viviane Coudeville, de bemanningsleden Andy Dewulf, Dimitri Vanhulle, Luc Vantroyen en lekenconsulent Patrick Vancraeynest. Foto onder: Heel wat belangstelling op de kaai ter gelegenheid van de doop van de O.32 Petrus Pictor. Achter de O.32 ligt de O.7 Jakob-Kien, voorheen Z.70 Marleen, die momenteel aangepast wordt voor de garnaalvisserij.

samen met andere onderzoeksinstellingen (o.a. ILVO) de vernieuwde technieken voor bordenvisserij en de garnaalverwerkingsinstallatie op punt zetten. De aangemonsterde bemanning is samengesteld uit Andy Dewulf (29), schipper-motorist, en matroos Dimitri Vanhulle (31), allebei afkomstig van de Z.70 Marleen, bijgestaan door de Nieuwpoortse visser Luc Vantroyen (49). De voorbije weken heeft de Zeevaartinspectie het vaartuig gekeurd en goed bevonden, waardoor het dinsdag 4 september zijn maidentrip kon maken. (gw)



Brandstofbesparend en snel vaartuig



Tewaterlating van het casco voor de O.32 Petrus Pictor in de River Colne te Colchester.

VOOR DE VLAAMSE zeevisserijvloot is de Petrus Pictor een innoverend vaartuig waarmee reder Versluys wil aantonen dat de combinatie van verschillende vistechnieken op een niet eens zo groot vaartuig mogelijk is. De O.32 is 11,78 meter lang en 5,12 meter breed. De romp is vervaardigd uit polyester. Voor de voortstuwing zijn er twee motoren aan boord die evenveel schroeven aandrijven en snelle verplaatsingen toelaten.

Begin 2006 tekende Willy Versluys, zaakvoerder van de Rederij Ishtar BVBA, de bouwovereenkomst voor de catamaran in polyester (fiber glass). In mei dit jaar was vaartuig is zo goed als klaar, maar het heeft toch nog enkele maanden geduurd vooraleer de opbouw en de technische voorzieningen volledig op punt stonden. De romp werd gebouwd bij Gemini Catamaran Workboats Limited in

Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

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



ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,

fax: (+31) 117 382 303

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

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579



Erg ruim is het stuurhuis van de O.32 niet, maar alle instrumenten zijn in een overzichtelijke opstelling aanwezig. Foto onder: De genodigden werden in de werkplaats van de Maritieme Site Oostende ontvangen met een hapje en een drankje.



Colchester (Essex), een scheepsbouwbedrijf voor rompen voor werkboden en jachten.

Scheepsbouwer en gewezen visser Andrew Craig leverde een vaartuig af dat door zijn lichte constructie snel en goed wendbaar is en een goede stabiliteit heeft, zelfs in slechte weersomstandigheden. Speciale aandacht was er voor een groot en veilig werkdek. De opbouw bestaat uit een portaalmast waarin twee nettenrollen kunnen geplaatst worden. Het powerblock voor ankeren en binnenhalen van netten en lijnen is van Deense makelij (Scan-Winches uit Hvide Sande).

Het ontwerp van het vistuig voor het trawlen (borden en twinrigg-netten) is afkomstig van de firma Brevisco BVBA Research and Engineering uit Oostende. De bemanning kan probleemloos van het ene vissysteem op het andere overschakelen, al naargelang de omstandigheden.

De catamaran beschikt over twee voortstuwingsmotoren van 150 pk (Daewoo) die zowel op bio-fuel en bio-diesel kunnen draaien. De catamaran kost zowat 500.000 euro, waarbij de grootste kost de aanmaak van de gietvorm (moule) voor het casco was.

Het vaartuig is geschikt voor de garnalvisserij met borden en sleepnetten, maar ook voor passieve visserijtechnieken met staande netten, korte en hangende lijnen, hengels, jiggers, potten en fuiken.

De naam Petrus Pictor verwijst naar de Middeleeuwse dichter Petrus Pictor (Pieter de Schilder), die op het einde van de 11de en het begin van de 12de eeuw als kanunnik te Sint-Omer leefde. (gw)

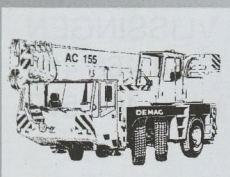
GARDEC

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

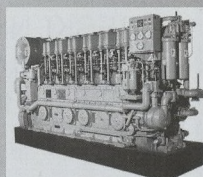
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

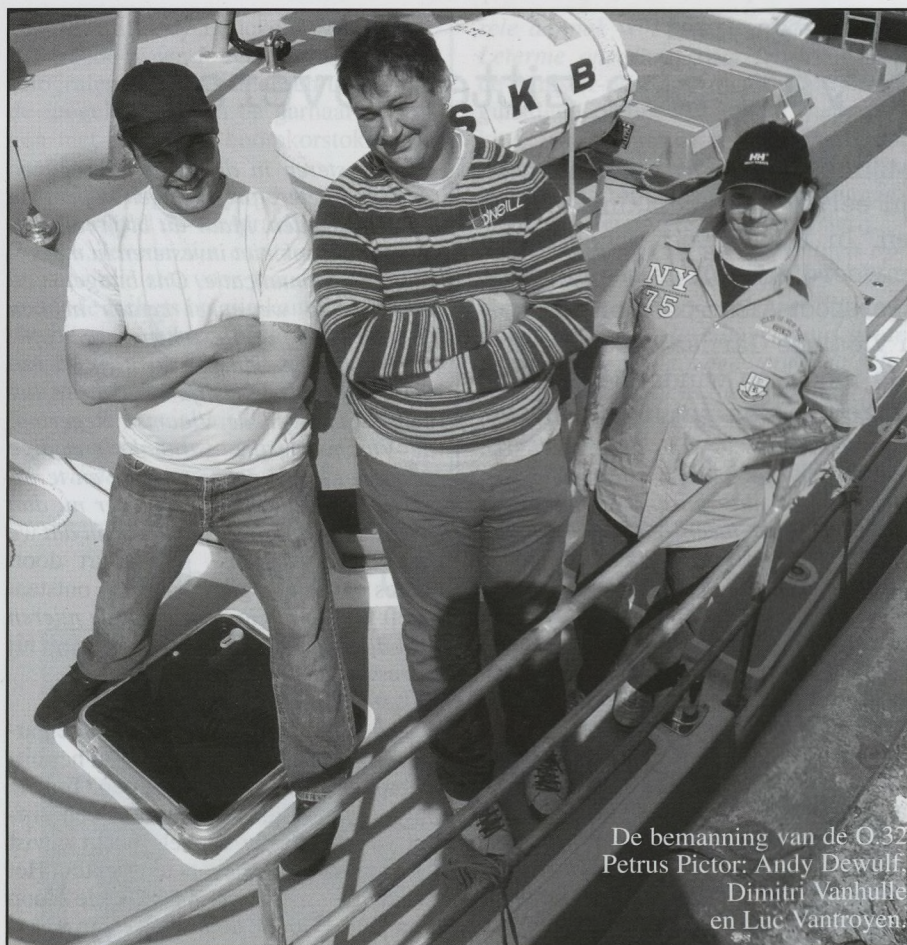
SDS n.v. Tel. 050 54 51 78
Fax 050 55 03 67

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



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





De bemanning van de O.32
 Petrus Pictor: Andy Dewulf,
 Dimitri Vanhulle
 en Luc Vantroyen.

Technische steekkaart:

Lengte over alles: 11,78 m
 Breedte: 5,12 m
 Holte: 1,98 m
 Bruto-tonnenmaat: 21
 Netto-tonnenmaat: 6
 Werf: Gemini Catamaran Workboats
 LTD, Colchester (UK)
 Materiaal romp: polyester
 Uitrusting: bordenvisserij, passieve visserij
 Roepnaam: OPBF
 Thuishaven: Oostende
 Meetbrief: 13 juni 2007
 Eigenaar: Rederij Ishtar BVBA,
 Oostende
 zaakvoerder: Willy Versluys, Oostende
 Motoren (2): Daewoo L136, 2200
 t/min.
 Totaal vermogen: 221 kW (300 pk)

VAN VOORDEN-PROMAC



VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

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

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

- Scheepreparatie
- Zink anoden
- Slijtsloffen
- Droogsystemen voor werkkleding

PROMAC B.V.

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

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN

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

PROMAC

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

'De mieren van zee zitten overal'

VLAAMS MINISTER-PRESIDENT en voogdijminister voor Landbouw en visserij Kris Peeters heeft voor zijn eerste kennismaking met de visserijsector ruim de tijd genomen. In Nieuwpoort schepte hij samen met een grote groep vertegenwoordigers uit de sector en de media in op de Oostendse sportvisssersboot Albatros voor een zee-trip, een onderdeel van de 'Dag van Vlaamse Garnaal'. Dat het toevallig tijdens deze kwakkelzomer een mooie en windstille dag was om het nieuwe garnaalseizoen in te zetten was natuurlijk meegenomen.

De 'Dag van de Vlaamse Garnaal' wordt volgens een beurtrol telkens in een andere haven georganiseerd door de VLAM om de Vlaamse garnaal in de kijker te plaatsen. Het was dit jaar de beurt aan de Nieuwpoortse burgemeester Roland Crabbe om de honneurs waar te nemen. Een minister-president krijgt men hier niet ieder jaar over de vloer, dus werd en voor een hartelijke ontvangst gezorgd.

Na het welkomstwoord van de burgemeester kon Kurt Deman, voorzitter van de cvba Purus, zijn zeg doen. "Toen we ruim een jaar geleden het lachende garnaaltje Purus aan het publiek voorstelden, hadden de garnaalvisserij eigenlijk weinig reden tot lachen. De te lage prijzen op de veiling en te hoge kosten zorg-

den ervoor dat onze vaartuigen en bedrijven niet meer rendabel waren", zei de reder-visser van de Z.55 Goede Hoop.

Voor de garnaalvisserij zag de toekomst er op dat ogenblik zeer somber uit. De eerste financiële middelen van de coöperatieve werden aan de wetenschappelijke begeleiding van het project gespendeerd. Door diverse initiatieven kreeg kwaliteitsproduct Purus intussen al bekendheid. De prijs die de visser voor zijn garnalen krijgt is zo goed als verdubbeld, maar de coöperatieve beschikt niet over de middelen om een uitgebreide marketing te voeren.

"Het werk is nog niet af. We moeten zelfs nog een tandje bijsteken", beweerde de voorzitter. "We kunnen met z'n al-

len investeren in duurzame visserij en zelfs een betere prijs krijgen voor onze vis en garnalen. Maar dit blijft niet duren als we ook niet investeren in marketing en communicatie. Ons budget is zo beperkt dat we enkel centen hebben voor een vlag op de schepen, wat affiches en enkele peldemonstraties. We hopen dat, zoals letterlijk vermeld in het beleidsplan van de Vlaamse Regering, de Vlaamse grijze garnaal de nodige middelen krijgt om te groeien en te investeren", luidde het: "Liever nu dan over een paar jaar, want het is nu dat we het nodig hebben," ging Kurt door. Vrees dat er een garnalente kort ontstaat heeft hij niet. "Garnalen zijn de mieren van de zee en die zitten overal", zegt hij geruststellend.

Pelmachine

Nadat de wensen en grieven van de garnaalvisserij aanhoord waren kon het uitgebreide gezelschap inschepen. Enkele mijlen voor Nieuwpoort lagen een vijftal vaartuigen die de hele nacht gevestigd hadden op de bezoekers te wachten. Het waren de vaartuigen Z.55 Goede Hoop van Kurt Deman, de Z.63 van Jan Ackx, de Z.582 Asannat van rederij Versluys-Vantroye, de N.79 Thorn van Ronny Zwertvaegher en de N.86 Surcouf van



Slijkensesteenweg 2
B-8400 Oostende

Tel: 059 509555
Fax: 059 509525
info@zeevisserijfonds.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

Slijkensesteenweg 2
B-8400 Oostende

Tel: 059 509 526
Fax: 059 509 664
info@sdvo.be

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

Charles en Rudy Beuckels. Mede door het goede weer kregen de opvarende fotografen en cameramensen uitgebreid de mogelijkheid om de garnaalvaartuigen met uitstaande boomkorstokken in beeld te brengen.

Op de receptie na de rondvaart werd uitgekeken naar de toespraak van de Kris Peeters, tevens zijn eerste optreden als Vlaams minister voor visserijzaken. Hij kreeg de lachers op zijn kant toen hij zei dat hij als minister van leefmilieu al in een beetje in de visserij zat met de bevoegdheid over de riviervisserij. Hij gaf toe dat de zeevisserij de komende jaren voor grotere uitdagingen staat.

"Ik wil de engagementen en de structu-

rele aanpak van mijn voorganger Yves Leterme onverkort voortzetten", sprak de minister-president die in deze minder gunstige conjunctuur op de medewerking van de sector rekt. Dat moet gebeuren op drie terreinen: het vlootbeleid, het quotumbeleid en het verduurzamen en differentiëren van de visserij.

"De verduurzaming en rentabiliteit opvoeren zal nog een hele tijd onze voornaamste opdracht zijn. Wat het differentiëren betreft is de ontwikkeling in de garnaalvisserij een goed voorbeeld. Het gaat om een hoogwaardig product met duidelijk toegevoegde waarde", vindt Kris Peeters die zijn gelegenheidstoespraak afsloot met de melding dat hij het

dossier van de primaire visverwerking in het najaar wil afronden. Minister Peeter hoopt dat hij in het najaar de sector met Vlaamse en Europese middelen kan ondersteunen.

En daar rekenen ze ook bij Purus op. Het Purus-bestuur is alvast vragende partij voor een tussenkomst voor een trapzeef en een ijsmachines in iedere haven. En dan is er nog het probleem van het pellen dat noodgedwongen in een van de lage loonlanden moet gebeuren. De aankoop van een pelmachine die zestig procent van de aanvoer kan verwerken zou al een grote hulp betekenen, vinden de Purus-aanvoerders. (gw)

Trofee 'Jantje Geirnoaze' voor Purus

Vlaams Minister-president Kris Peeters overhandigde de 'Jantje Geirnoaze'-trofee 2007 aan Kurt Deman, voorzitter van cvba Purus. Beeldhouwer Tuur De Rijbel die de trofee creëerde staat erbij. (foto gw)



Voor de uitreiking van de eerste 'Jantje Geirnoaze'-trofee moeten we teruggaan tot 1990. De Nationale Dienst voor de Afzet van Land- en Tuinbouwproducten (NDALTP, nu VLAM) organiseerde toen in Oostende een garnaaldag voor de pers. We herinneren ons nog dat wijlen Lucien Desmit in sappig Oostends uitlegde hoe en wanneer de garnaalvangst zich afspeelt. De vertaalster van dienst kwam duidelijke in de problemen toen ze het kaaibargoens van *Smetje* in het Frans moest omzetten.

De naam van de trofee werd ontleend aan Frans Janssens (1898-1949) uit de Cirkelstraat, een Oostendse garnaalvisser die in zijn tijd als Jantje Geirnoaze bekend stond en met zijn schuitje O.82 Gilberte (later O.6 Gilberte, 25 pk) naar verluidt garnalen van uitzonderlijke kwaliteit aanvoerde.

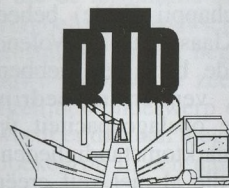
De jaarlijkse prijs, toen nog een kristallen opzetstukje waarin een uurwerk, was bedoeld voor mensen uit de sector en de media die zich verdienstelijk hadden gemaakt om de Belgische zeevisserij en de kwaliteit van de Belgische vis en visproducten te verdedigen.

In die tijd sprong de NDALTP nogal gul om met de nominaties. Soms kon men zich afvragen waaraan de laureaten de eer te danken hadden. Na zeven overhandigingen geraakte de trofee in de vergetelheid.

Ter gelegenheid van de Garnaaldag in 2004 kwam de trofee opnieuw boven water, nu blijkbaar als tweejaarlijkse prijs in de vorm van een beeldje van de Buggenhoutse kunstenaar Tuur De Rijbel. De trofee werd toen overhandigd aan Romeo Rau, voorzitter van Promovis Nieuwpoort.

Ook vorige maand, tijdens de 'Dag van de Vlaamse Garnaal', werd de trofee opnieuw uitgereikt. Vlaams Minister-president Kris Peeters overhandigde het beeldje aan voorzitter Kurt Deman van Vlaamse Visserij Vereniging cvba Purus. Het is een logische, maar geen vanzelfsprekende keuze geweest. Het Purus-project mocht aanvankelijk niet op veel steun van de sector rekenen. Ook de VLAM zat verveeld met de situatie. Als promotor van landbouw- en visserijproducten mocht en kon ze het initiatief eerst niet steunen omdat de sectorcommissie verdeeld was. Intussen is dat blijkbaar toch goed gekomen. (gw)

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 Pourquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059 55 60 85

Fax: 059 70 51 33

E-mail:

Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:

gewestelijk secretaris

0476 23 40 28

Heiststraat 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be



Over dure Noordzee-garnaal, Nederlandse pelmachines en Chinese pelateliers



Inkomhal van het Heiploeg-bedrijf in Zoutkamp

HET NEDERLANDSE Holland Shelfish (voorheen Heiploeg Shelfish) is geen partij voor Purus. Volgt de multinational met argusogen de ontwikkeling van het onafhankelijke Vlaamse kwaliteitsproduct? Holland Shelfish is een van de zeven Nederlandse bedrijven die garnalen kopen, verwerken en verhandelen. De grootste Europese garnalenverwerker uit Zoutkamp (net als Morubel in Oostende in handen van de investeringsmaatschappij Gilde) beheerst samen met Klaas Puul uit Volendam de markt. Beide bedrijven hebben eigen vaartuigen, verwerkingsbedrijven en een enorme opslagcapaciteit waarmee ze op de marktomstandigheden inspelen, als ze die al niet zelf creëren. De marktleders maken al jaren aanvoer- en prijsafspraken met de producentenorganisaties en de contractvisserij. Dat heeft de verenigde garnalengroothandelaars en vier Nederlandse, drie Duitse en één Deense producentenorganisatie in 2003 een boete van 13,8 miljoen euro opgeleverd voor kartelvorming. De boete werd nadien verlaagd, maar het is nog wachten op de afloop van de beroepsprocedure. Intussen blijft de Nederlandse Mededingingsautoriteit (Nma) de ontwikkeling kritisch volgen.

Vorig jaar heeft een nieuwe speler zich laten opmerken. Eric Maas (ex-Morubel) van schaal- en schelpdierenverwerker Roem van Yerseke heeft de vrije vissers die in Deense of Duitse havens garnalen lossen van afname verzekerd. Roem van Yerseke heeft haar bedrijf in het Duitse Emmelsbüll klaargemaakt voor garnalenverwerking en beschikt over een eigen pelstation in Marokko. Deze evolutie heeft tot gevolg dat de prijs van de garnalen in Nederland tot recordhoogte is gestegen. Enkele maanden geleden gingen garnalen maar voor 2,5 tot 3 euro over de klok en waren de koelhuizen tot de nok gevuld. In die omstandigheden probeerden de garnaalvissers onderling nog een aanvoerbepaling af te spreken. Nu is de situatie totaal gekeerd. Door de weersomstandigheden van de voorbije maanden was de aanvoer laag en geraakten de koelcellen langzaam leeg. Nu is de markt vragende partij waardoor de prijzen opgelopen zijn tot 4 en 5 euro per kilogram. Voor de 160 Nederlandse garnaal-

lenkotters (met de Duitse en Deense erbij zijn dat er 350) op de Noordzee is dat goed nieuws, terwijl de verwerkers uiteraard anders tegen de situatie aankijken. De consument die garnalen in de supermarkt koopt merkt de prijsstijging niet onmiddellijk omdat de distributeurs langlopende contracten met hun leveranciers afsluiten. Wanneer de schaarste aanhoudt zal dat hoe dan ook overal tot prijsstijgingen leiden.

Pelmachines

In maart dit jaar publiceerden we het bericht dat garnalenverwerker Heiploeg veertien pelmachines had besteld, nadat het rendement van een proefopstelling gunstig werd geëvalueerd. De machine werd ontwikkeld door Kant Garnalenpelmachines BV uit Westerlee (Groningen). De automatische garnalenpellers zouden opgesteld worden bij visverwerker Koert Sterkenburg in Lauwersoog. Tijdens de *Dag van de Vlaamse Garnaal* in Nieuwpoort gonsde het van geruchten dat Heiploeg met de pelmachines gepelde verse garnaal op de markt zou brengen. Omdat de Belgische markt een van de grootste afnemers is van Heiploeg werd dit gezien als een offensief tegen de Purus-garnaal. Op de website van het Heiploeg staat niets dat er naar verwijst. Wel lezen we: *'In de praktijk is de pelkwaliteit matig waardoor er toch nog met de hand moet worden nagelezen en het eindresultaat beneden dat van handpellen ligt. Voorts is het pelrendement zoveel lager dat er meer dan een halve kilogram extra ongepelde garnalen nodig is om één kilo gepeld gewicht te produceren, hetgeen zich uit in hogere kosten en meer afval. Tot slot is ook het hygiëneaspect niet optimaal; Enterobacteriaceae zijn vaak op dergelijke garnalen te vinden doordat de machines snel vervuilen. Pelmachines blijken daarbij zoveel duurder te zijn in exploitatie dat een zinvol gebruik op dit moment uitgesloten is.'* Met garnalenpelmachines wordt al tientallen jaren geëxperimenteerd, maar de grote doorbraak is er dus nooit gekomen.

Toch komt slechts een klein deel van de op de afslagen aangevoerde garnalen ongepeld in de handel. De verwerkers

hebben in landen met lagere arbeidskosten (aanvankelijk in Polen, Rusland, Oekraïne, nu in Marokko) in taksvrije zones grote geconditioneerde pelateliers opgezet waar ongeveer 90 procent van de aangevoerde garnalen wordt gepeld. Binnen 48 uur kunnen de gepelde garnalen bij iedere supermarkt of distributiecentrum in Europa worden afgeleverd.

Naar China en terug?

Ander nieuws dat op de Nieuwpoortse garnaaldag circuleerde ging over China. Enkele aanwezigen hadden directeur Jan Mees van het VLIZ in een radio-interview horen vertellen over garnaaltransporten naar pelateliers in China. Dat er ginds voldoende vrouwenhanden beschikbaar zijn moeten we niet in twijfel trekken. Garnalen in bulk naar China voeren zal wellicht niet per vliegtuig gebeuren. Dat moet per schip zijn. Voor zo'n lange reis is invriezen noodzakelijk. Daarna moeten de garnalen weer ontdooien voor verwerking met toevoeging van de nodige chemische stoffen en opnieuw ingevroren worden voor de terugreis. Op zijn minst een raar verhaal. Als het waar is, dan zijn dat garnalen die wij niet op ons bord willen. (gw)

Aanvoer en omzet

Nederlandse garnaal in 2006

In Nederland worden de garnalen op zes afslagen gesorteerd en gezeefd (wettelijke zeefplicht). Lauwersoog is de belangrijkste afslag. De aanvoer via Nederlandse visafslagen is meer dan 9 miljoen kilo per jaar. Andere belangrijke aanvoerlanden zijn Duitsland en Denemarken.

De grootste afzetmarkten voor de Hollandse garnaal zijn België (45%), Frankrijk (28%) en Denemarken (24%).

Haven	ton	milj.
Breskens	902	2,9
Colijnsplaat	699	2,2
Den Oever	2.979	7,9
Stellendam	493	1,5
Harlingen	1.056	2,8
Lauwersoog	3.167	9,2
Tot.	9.296	26,6

Het hele jaar door garnaal in Nieuwpoort

Vorig jaar werd het hele jaar door garnaal aangevoerd in Nieuwpoort en dit jaar zal het niet anders zijn. Sinds 2003 zit de garnaalaanvoer in de lift. In 2005 en 2006 was er behalve in maart, ieder maand aanvoer van garnaal, maar in het voorjaar zaten nog enkele zwakkere maanden.

Wanneer het garnaalseizoen dat deze maand echt van start gaat een meevaller wordt kan de totale garnaalaanvoer in Nieuwpoort opnieuw op 100 ton uitkomen. Vorig haalde Nieuwpoort 102 ton, Oostende 246 ton en Zeebrugge 59 ton. (gw)

Daniël Serie aan eerste tentoonstelling toe

Ex-visser leeft zich artistiek uit



Daniël Serie met een van zijn werken. (foto gw)

DANIËL SERIE (60) uit Heist, gewezen visser en dokwerker, is sinds enkele jaren een actief schilder van maritieme onderwerpen en dorpsgezichten van het oude Heist. Volgende maand heeft hij zijn eerste tentoonstelling in het cultuurcentrum Scharpoord in Knokke-Heist.

De naam Serie is niet onbekend in de visserij. Daniëls vader Emiel, familie van wijlen Frans Serie uit Oostende en zoon Eddy, was een Boekhoutse visser. Aan de kant van zijn moeder, Maria Ceyfs, leert de kwartierstaat dat haar grootvader op het einde van de 19de eeuw eigenaar was van de Heistse schuit H.24 Stéphanie.

Daniël Serie kwam, net als zijn oudere broer Walter, in de Rijkvisserijschool in Heist terecht. Nog geen 16 jaar jong ging hij als lavertje aan boord van de Z.491 Carla van Georges De Mil waarop zijn broer machinist was. Tien jaar lang heeft hij als matroos en motorist gevaren.

"Mijn laatste vaartuig was de Z.582 Eldorado. Het toeval wilde dat ik na mijn eerste aanmonstering met schipper Leopold Dewael voer. Tien jaar later nam ik onder dezelfde schipper afscheid van de visserij", vertelt Danny Serie.

"Ik ben in 1973, enkele jaren na mijn huwelijk, uit de visserij gestapt omwille van de lange reizen. Niet omdat ik niet graag op zee was, maar omdat ik ook wel eens thuis wilde zijn en mijn hobby's wilde beoefenen. Ik vond werk als dokwerker in Zeebrugge. Door mijn contacten met Robert Decorte werd ik ook ACV-militant in de haven. In 1987 leidde dat tot een halftijds en drie jaar later voltijdse job van vakbondsvrijgestelde van ACV-Transcom", legt Daniël uit. Nu is hij met pensioen.

Schilderdebuut

Danny huwde een uit Schotland afkomstige vrouw en komt hierdoor vaak in het Britse noorden. Het was dan ook in Schotland dat hij pas enkele jaren geleden tekenmateriaal en waterverf kocht om wat te schilderen. "Mijn eerste werk vond ik niet zo geslaagd, maar bij mijn echtgenote viel mijn vuurtoren wel in de smaak. Toen mijn schoonbroer om een olieverfschilderij vroeg, iets wat ik nog nooit gedaan had, schoot ik in gang", vertelt hij over zijn artistiek debuut.

"Ik heb nooit tekenles gevolgd en eigenlijk wist ik niet hoe ik aan een schilderij moest beginnen. Ik ben dan ook vertrokken van postkaarten en foto's. Na mijn eerste schilderij zijn er al heel wat gevolgd. Kleine formaatjes, maar ook grotere doeken. Intussen weet ik dat hoe groter het doek is, hoe moeilijker het voor mij wordt om de details van bijvoorbeeld een oud zeilschip weer te

geven. Foto's zijn vaak onduidelijk of enkel in zwart-wit beschikbaar. Dan zoek ik naar betere afbeeldingen in boeken over vissersvaartuigen."

"Mijn woonkamer is mijn schilderatelier. Ik werk aan de eettafel en moet dus steeds mijn materiaal uithalen en weer opbergen. Dat heeft niet belet dat ik al tientallen schilderijen gemaakt heb met oud Heist als thema, oude zeilschepen en hedendaagse vissersvaartuigen, waaronder ook enkele uit Zeebrugge en Oostende."

In de tentoonstelling zullen een veertigtal werken hangen waarmee hij thematisch een periode van honderd jaar wil overbruggen. Het is de eerste keer dat hij echt met zijn werk naar buiten komt.

Talent

Waar haalde Danny Serie plots het talent om in drie jaar tot dit resultaat te komen? De manier waarop hij zijn thema's in de verf zet (en vooral als hij er figuren bij plaatst) geeft de doeken een charme die de technische onvolkomenheden vergoelijkt. Daniël schildert in lagen, meestal nat in nat, beginnend met een blauwe lucht of de zee. Het soms sterk afgelijnde onderwerp op de voorgrond wordt er dan aan toegevoegd. Het levert doeken op in een naïef of primitief aandoende stijl.

Hij is echter niet de eerste kunstschilder in zijn familie. De dochter van zijn moeders broer, Marie-Claire Ceyfs, geniet bekendheid als aquarelliste. Ook een zoon van een van zijn moeders zusters, Berthe Ceyfs, heeft het schilderen in de vingers. En tenslotte is er nog een kleinzoon van zijn grootvaders zuster met artistiek talent. Om terug te keren naar de visserij zien we in het geslacht Ceyfs ook de namen als Degroote, Vantorre, Arts en Ackx opduiken, en dat weet men dat de banden met Heist en de visserij nooit veraf waren. (gw)

30 jaar in 't gernoaskot



Voorzitter Robert Coelus, schepen Yves Miroir, samensteller Eddy Eneman en havenkapitein Patrick Vermandel presenteren het gedenkboek "30 jaar Stedelijk Noordzee-Aquarium in 't Gernaeskot." het is een boek van 80 blz met een beetje geschiedenis en

150 foto's. De meeste beelden zijn gewijd aan de zeldzame Noordzeevissen, schaal- en weekdieren en andere levende organismen die voor onze kust voorkomen en in het aquarium aanwezig zijn of waren.

Z.18 Soetkin vangt reuzenhaai



De mannen van reder Jan Couwyzer trots bij hun vangst: schipper Kurt Standaert, motorist Rudy Labat, matrozen John Lauw, Freddy Snauwaert, Marino Hosten, Roger Compere en Eddy Kerckaert. (foto gw)

ZIEN WE IN de toekomst nog grote haaien in onze vismijnen? Het valt te betwijfelen. De vissers zullen zich de moeite voortaan besparen. Tot voor kort deden ze het omdat het wat drinkgeld en een foto van een glunderende bemanning in de kranten opleverde. Haaien zullen ze voortaan laten voor wat ze zijn, nu ze weten dat hun met de aanvoer van een beschermd zeedier een boete boven het hoofd hangt. Geen risico's meer, want vaak moet de bemanning wachten tot het dier aan wal is vooraleer ze met zekerheid weet welke soort haai ze te grazen nam.

Met een aanvoer van 53.000 kg vis, waarvan vier ladingen uit de Golf van Biscaie, beloofde het woensdag 8 augustus een rustige veildag te worden in Zeebrugge. Maar toen bekend geraakte dat de Z.18 Soetkin zou binnenlopen met een grote haai aan boord zorgde dat dinsdagavond voor een kleine volkstoeloop op de loskaai van de Zeebrugse Visveiling.

Onder het oog van de camera's meerde de Z.18 omstreeks 20 uur aan. Naast de reuzenhaai van naar schatting twee ton (later bleek dat gewicht wat overschat) had de Z.18 na een negendaagse reis zo'n 16.000 kg vis (waaronder 5.000 kg rog, 2.400 kg schelvis, 2.400 schol en

2.000 kg wijting) aan boord. De haai zwom in het twinrignet in de Keltische Zee (ten zuiden van Ierland). Naast de mediabelangstelling lokte de aankomst nog heel wat kijkers. Het hadden er nog meer kunnen zijn, maar in een bericht had de ZV de komst van de Z.18 voor middernacht aangekondigd.

Lang werd het geduld niet op de proef gesteld. Schipper Kurt Standaert gaf meteen aanwijzingen om de haai van zes meter te lossen. Het dier lag vlak onder het luik en moest er dus eerst uit. Met een strop rond de staart slaagde de bemanning erin om het dier op de kaai te deponeren. Het had vervolgens wat voeten in de aarde om het logge zeedier

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

in de koelcel te krijgen. De verkoop zou woensdagmorgen doorgaan. Reder Jan Couwyzer deelde het enthousiasme van de kijklustige toeschouwers evenwel niet. Hij had al een telefoontje ontvangen van de Ministerie van Landbouw dat hem erop wees dat de haai niet mocht verkocht worden. *“Misschien kunnen we het alsnog voor een goed doel proberen”*, zei hij.

Omstreeks 21 u 40 kwam Sonja Fordham, *policy director* van de Shark Alliance (1), in allerijl uit Brussel toegesnel. Zo kon nog een glimp opvangen van de reuzenhaai en enkele foto's maken. Achter haar rug ging de koelcel dicht. De vertegenwoordigster van Shark Alliance was niet opgezet met de vangst. *“Deze haai had men niet mogen aanvoeren. Na de vangst hadden de vissers het dier terug in zee moeten zetten”*, luidde haar commentaar.

Jan Haelters van BMM (Beheersbaarheid van het Mathematisch Model van de Noordzee) bevestigde dat 's anderendaags. *“Wij waren op de hoogte van de aanvoer van de reuzenhaai. Dat gebeurde tegen de wetgeving in. Het is jammer te moeten vaststellen dat de schipper verklaarde dat de doorstrijd van de haai enkele uren geduurd heeft. Dat betekent dat de bemanning voldoende tijd had om een poging te ondernemen om het dier terug overboord te zetten”*, zei de bioloog, die wel beseft dat zo'n teruggooi niet vanzelfsprekend is. Voor het vangstverbod verwijst hij naar de EG-regelgeving (2) waarin een verbod opgenomen is over het aan boord houden, verscheppen of aan land brengen van reuzenhaaien in alle Europese wateren.

De aangekondigde verkoop is dan ook niet doorgeslagen. Omdat bijna alle persmensen (nog) niet op de hoogte waren van het verbod waren zij op de ochtendveiling talrijk aanwezig. Meer dan het vernijden van de dikke vetlaag voor staalname hebben ze niet meer kunnen filmen. Het waren overigens geen fraaie beelden. De in beslag genomen overblijfsels werden gedenatureerd en naar het vilbeluik verwezen. Sonja Fordham was opnieuw aanwezig en verstrekte

informatie over de werking van Shark Alliance. Ze was vooral geïnteresseerd in de verdwenen lever die een kwart van het gewicht van het dier uitmaakt en veel geld waard is. Reder Jan Couwyzer stelde haar gerust: *“Die is samen met de ingewanden verwijderd en over boord gegooid.”*

Grootste?

De reuzenhaai die in Zeebrugge werd aangevoerd was ongetwijfeld een van de grootste die men er ooit gezien heeft. Het juiste gewicht zal men niet meer te weten komen. Ook omdat de enorme lever van het dier reeds aan boord verwijderd werd.

In december vorig jaar werd eveneens een kanjer van een reuzenhaai aangevoerd. Het ging om een dier van 7 meter dat zich in de vangst van de O.231 Den Hoop bevond en dat op 10 december per koeltransport van Milford in Oostende arriveerde. Het zeedier woog

bij aankomst in het pakhuis van de koper 1.160 kg. De vishandelaar betaalde er 2,80 euro per kilogram voor. Wellicht was dat het grootste exemplaar dat de laatste jaren in de vismijn terecht kwam, maar vermoedelijk was de Zeebrugse haai zwaarder. Nu blijkt dat ook de haai van de O.231 niet had mogen aangeland en verkocht worden. Maar dan wel op basis van een ander EG-reglement (3) dat bepaalt dat er voor de Ices-gebieden iV, VI en VII een nulquotum is vastgelegd voor reuzenhaaien. De wetgeving werd dus niet gevolgd omdat vissers en heel wat betrokken instanties hiervan niet op de hoogte waren.

(1) Shark Alliance is een niet-gouvernementele organisatie die zich op wetenschappelijke basis inzet voor de instandhouding van bedreigde haaienbestanden (www.sharkalliance.org).

(2) Verordening 41/2006 van 21 december 2006, art. 5 en art. 13.

(3) Verordening EC/51/2006, art 8

Reuzenhaai met uitsterven bedreigd

De reuzenhaai (*Cetorhinus maximus*), de tweede grootste haaiensoort, kan een lengte van meer dan 12 meter bereiken. De reuzenhaai, ook herkenbaar aan zijn enorme kieuwspleten, heeft geen tanden, maar rijen dichte stekels in zijn kieuwbogen. Hij zwemt vlak onder het wateroppervlak met zijn mond geopend om plankton te zeven. Hij is ongevaarlijk voor mensen. In het verleden vingen vissers regelmatig reuzenhaaien. De laatste tien jaar is het aantal flink teruggefallen. Dit geringe aantal bedreigt de voortplanting van de soort. Dat komt omdat vrouwtjes (eierlevendbarend) pas na twintig jaar vruchtbaar zijn. De dracht duurt tot drie jaar. Een vrouwtje heeft dan ook hoogstens zes nakomelingen.

Als consumptievis is hij waardeloos. Het lichaam is omgeven door een centimeters dikke vetlaag. Maar de reusachtige lever zorgt voor levertraan. De olie, vroeger aangewend als lampolie, wordt tegenwoordig gebruikt voor farmaceutische en cosmetische doeleinden. Het waardevolste onderdeel van de reuzenhaai zijn de vinnen. In de Chinese keuken zijn ze onontbeerlijk voor de haaienvinnensoep. De prijs is de laatste jaren enorm gestegen en zit nu tegen de 10.000 dollar per kilogram.

De grootste jagers op reuzenhaaien waren vooral te vinden in Noorwegen (voor uitvoer naar Japan), maar ook Schotse, Spaanse en IJslandse vissers maakten er jacht op.

SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73

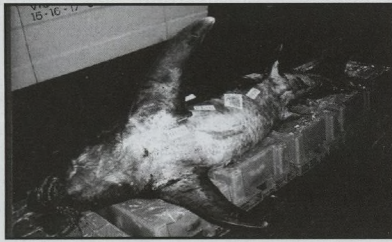
E-mail: info@shipyard-lowyck.com
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

20 jaar haaienvangsten in beeld



November 1988 - O.35 Torbay voerde een reuzenhaai aan in Oostende. Het dier van 280 kg en 2,5 m. lang werd gevangen in de buurt van de Ruytingenbank door Guido Dewulf, Maurice Calcoen, Martin Lannoo en Noël Loones, hier op de foto met toenmalige reder en nu vishandel Filip Corneille.



September 1989 - (Foto rechts hierboven) De O.154 Wilmar bracht van de Galloper (Thamesmond) een Latour en twee kleine voshaaien mee. Willy Lepeire, Johan Legein, Johan Lepeire, Julien Bourry en Serge Vercocke verkochten de buit in Oostende.

Juli 1988 - De garnalvisser O.192 Lydie-Madeleine bracht een grote voshai binnen in Oostende. Het zeedier van 285 kg was bovendien zwanger van vier jongen



Juni 1989 - De warrelnetvisser N.95 Jonas voerde in die maand twee keer een haringhaai of Latour (90 en 137 kg) aan in Nieuwport. Op de foto de bemanning: Luc Louwagie, Geert Huyghebaert en Freddy Legein.



September 1989 - Ook de N.36 Donia kreeg een Latour of haringhaai in het net. Medewerkers van de Zeebrugse Visveiling, o.m. Jan Buisseret en toenmalig commercieel directeur Ignace Feys poseren bij het dier dat gegut nog 93 kg woog.

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66



Het
eerst-
volgende
HVB
in uw
brievenbus
op vrijdag
5 oktober

September 1990 - Nog een Latour, gevangen door de bemanning van de O.154 Wilmar.



November 1993 - De Z.39 Zuiderzee voerde een reuzenhaai van 4 meter (279 kg) aan in Oostende. Op foto de bemanningsleden Johan Degroote, Jan Geselle, Marino Degroote, Ludo Populier, Johan Savels samen met reder wijlen André Vantorre en zijn dochter Sonja.



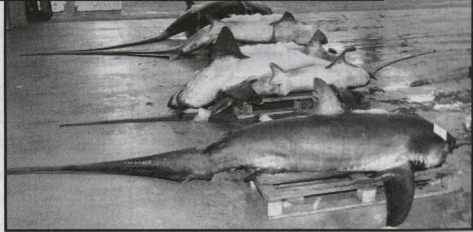
Juli 2005 - (Rechts) De Z.105 Atlas kwam met twee, in Het Kanaal gevangen, grauwe haaien (zeskieuwige koehaaien) toe in de Oostendse vismijn.

December 2006 - (hieronder) In het koeltransport van de O.231 Den Hoope zat een reuzenhaai van 7 meter en een gewicht van 1.160 kg. De haai, gevangen voor de westkust van Engeland, bracht 2,80 euro per kilogram op..



September 2002 - Hierboven: De hektreiler O.316 Aegir bracht een haringhaai (Latour) mee. De 135 kg wegen vis bracht 3,90 euro per kilo op.

November 1989 - De Z.502 Regina heeft een reuzenhaai aangevoerd in Oostende van vier meter lang en 345 kg. De haai werd gevangen voor de kust door Marc Vercouter, André Vermote, Peter Schroyens en John Dusoir.



November 1998 - De O.154 Wilmar loste een reuzenhaai van 143 kg in Zeebrugge. De haai van ruim zes meter woog z'on duizend kilogram.



Oktober 1998 - Een Nederlands vaartuig leverde vijf voshaaien van 56 tot 172 kg af in de Oostendse vismijn. Kopers betaalden voor deze consumptievis 80 tot 90 frank per kilogram.



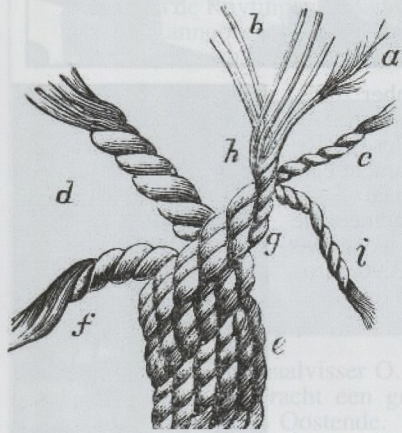
VLOOT REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvloot.be

'Al het vaststaande verdamp't

Twintig jaar Vlaamse vismijntwisten

AL TWINTIG JAAR zijn we hier getuige van felle, niets en niemand ontziende vismijntwisten. Ook dit jaar bracht de pers er weer uitgebreid verslag van: de bazen van de Zeebrugse Visveiling en die van de Oostendse Vismijn gunnen elkaar het licht in de ogen niet. De twee grootste Vlaamse visafslagen zijn in een uitputtende concurrentiestrijd verwickeld. Waarom eigenlijk? Laat ons proberen het touw te ontrafelen, de knoop te ontwarren.



ALS DE SECTOR het imago van een bende onverbeterlijke ruziemakers torst, dan is dat in belangrijke mate aan die vismijnbazen te wijten. Ministers, parlementairen en ambtenaren, die de sector met toenemende vertwijfeling bekijken, mogen dan wel in koor het lyrische refrein van de noodzakelijke samenwerking aanheffen, de realiteit is anders. Heel anders! Hoe dat komt? Laat ons beginnen met een oubollig klinkend citaat. Houd u vast: *'De voortdurende omwenteling van de productie, de onafgebroken schok aan alle maatschappelijke toestanden, de eeuwige onzekerheid en beweging onderscheidt de bourgeoisperiode van alle andere. Alle vaste, ingeroeste verhoudingen met hun gevolg van eerwaardige voorstellingen en zienswijzen worden opgelost, alle nieuwgevormde verouderen, voordat zij zich kunnen verstenen. Al het (...) vaststaande verdamp't, al het heilige wordt ontwijfd (...).'*

Als er iemand is die onmiddellijk weet waar dit citaat op slaat, dan is het wel (de oud?-marxist) Yves Miroir, voorzitter van de vennootschap die de Oost-

endse vismijn uitbaat. Hij weet dat deze woorden uit de pen van Karl Marx komen, die daarmee ons tijdperk onderscheidt van alle voorgaande waarin alles vast placht te staan, waarin zekerheid heerste, de zaken 'ingeroest' waren en 'versteend'.

Dat die tijd inmiddels ook in de vismijnen voorgoed voorbij is, is wel duidelijk. Sinds Miroir en de zijnen in 2002 de Oostendse visafslag in handen genomen hebben staat *niets* meer vast. Sindsdien kunnen we inderdaad spreken van *'voortdurende omwentelingen'*, van *'onafgebroken schokken'* of, zoals Marx het op-zijn-Herman-De-Croo's uitdrukt, van *'verdamping van het vaststaande'*.

TOT IN 2002 stond het zonder meer vast dat de Oostendse vismijn een verloren zaak was. Almaar meer reders kozen voor de Zeebrugse Visveiling (ZV) die niets minder dan de draaischijf van de Europese visserij wilde worden. De rederscoöperatieve Onderlinge Visafslag (OVA) die in Oostende voor de vismijnactiviteiten instond had dan ook jaar na jaar minder te doen. In 2001 werden daar nog amper 4.000 ton visserijproducten aangevoerd. Een achteruitgang met maar liefst 70% van wat daar in 1990 aan wal gezet werd. Dat kon uiteraard niet blijven duren. De stad Oostende, eigenaar van de vismijninfrastructuur, kon de almaar toenemende verliezen niet ten eeuwigen dage blijven ophoesten.

De vismijn opdoeken bleek geen optie. De visserij is inderdaad maar moeilijk weg te denken uit een stad die nog tot het midden van de vorige eeuw de grootste Vlaamse vissershaven was. Daar huizen ook vandaag nog altijd de Rederscentrale, de

wetenschapslui, rechters en ambtenaren die de rederijen begeleiden en de school die de nieuwe vissers produceert; daar zorgt de visserij nog altijd voor werk in een streek die al te veel door werkloosheid geteisterd wordt. Daarom besliste de Stad een bedrijf in het leven te roepen — Het Autonoom Gemeentelijk Vismijnbedrijf Oostende — dat op een moderne manier de concurrentiestrijd om de markt zou kunnen aangaan. Met succes, zo blijkt uit de cijfers. In 2005 gingen in de Oostendse vismijn alweer 10.000 ton visserijproducten over de toonbank.

Vriend en vijand beamen dat het nieuwe bedrijf in Oostende een trendbreuk heeft gerealiseerd. Ze mogen het oneens zijn over de daarbij gebruikte methoden, maar het is zeker een merkwaardige prestatie. Niet alleen telt de Vlaamse vissersvloot vandaag minder dan honderd varende schepen (een halvering in twintig jaar), er zijn ook de almaar strenger wordende quota die de aanvoer beperken. Vandaag voeren de Vlaamse vissers jaarlijks maar twintigduizend ton vis meer aan. In 1975 was dat nog het dubbele en in de vroege jaren zestig meer dan vijftigduizend. De Oostendse vismijn die er in zo'n context in slaagt uit een diep dal te kruipe levert een topprestatie, zeker als we weten dat het merendeel van de schepen al vele tientallen jaren vanuit Zeebrugge uitgereed worden.

In Zeebrugge konden ze er evenwel niet om lachen. Tot 2001 scheen de ZV immers nog op weg te zijn om heel de Vlaamse visserij in te palmen. De makke Oostendse en Nieuwpoortse vismijnbeheerders waren geen partij voor de agressieve manoeuvres van de Zeebrugse managers. Het leek alleen een kwestie van tijd vooraleer de restanten van de Oostendse visserij gratis en voor niks in handen van de vennootschap van Marie-Jeanne Beaus en Marc Bekaert zouden vallen. Dat visioen werd in 2005 verpulverd. In hetzelfde jaar dat de Oostendenaars hun succes vierden, zag de ZV haar aanvoer met bijna 14% zakken. De managers van de ZV weten de terugval aan *'de agressieve commerciële politiek van Oostende'*. Gelijk hadden ze. Zo mak als de oude Oostendenaars tot dan toe op de Zeebrugse uitdaging gereageerd (eigenlijk: niet gereageerd) hadden, zo woest ging het duo Miroir-Pollet nu te keer.

MAAR WIE DENKT dat het Oostendse offensief de start gaf aan de vismijntwisten heeft het verkeerd voor. Het is zoals Fred Wittevrongel, oud-directeur van de RC, het in 1993 al zei: *'De problemen zijn begonnen met de komst van de Zeebrugse Visveiling.'* Hij verwoordde het als volgt: *'Door de eeuwen heen — het past hier om die uitdrukking te gebruiken — hebben de reders zelf hun producten verkocht en geschiedde de verkoop door een commissionair door de reders zelf aangeduid: een normale en logische zaak; zoals dit nu nog is in alle andere sectoren waar de veilingen in handen zijn van de producenten zelf... Alles werkte goed en tot ieders tevredenheid.'* En hij vervolgt: *'Het kan toeval zijn, maar zoals velen opmerken, zijn de problemen begonnen, toen in 1987 de Zeebrugse Visveiling (ZV), een handelsvennootschap van mensen buiten de sector, werd opgedrongen. Dat kan toch niemand ontkennen. Dit is gewoon een vaststelling.'*

Een nuchtere vaststelling inderdaad, maar zeker geen toeval. Tot 1987 werden de drie Belgische visveilingen op krek dezelfde manier geleid. Zowel in Zeebrugge, Oostende als Nieuwpoort was de infrastructuur in handen van de respectievelijke steden en werden de veilingactiviteiten georganiseerd als een service aan de reders (in Zeebrugge was dat door de ZVA waarin stad, reders en handelaars in gelijke mate participeerden). Geen van de drie visafslagen werd geleid door winstbejag (alhoewel de boekjaren wel degelijk positief afgesloten werden). Marketing, rendement, marktaandeel, winstmaximalisatie... het waren begrippen die in het vismijnjargon niet voorkwamen. Er bestond geen concurrentie tussen de Vlaamse vismijnen. Ze organiseerden de verkoop van 'hun' reders. De vismijnen verzorgden een service. And that was it! Dat veranderde toen de Zeebrugse vismijn in 1988 in handen van een commercieel bedrijf kwam, dat bovendien Europese pretenties zei te hebben. De

bestaansreden van de ZV was niet het bieden van service aan de reders, maar het maken van winst. Daarom moest de ZV eerst en vooral groeien. Maar elkeen in de sector wist toen al dat de markt zou krimpen. De Europese Commissie legde immers de vlootafbouw op (de Meerjarige Oriëntatieplannen) en organiseerde strenge aanvoerbepalingen (quota) die ervoor zouden zorgen dat de visserij jaar na jaar zou krimpen.

Hoe kon de ZV dan toch groeien? Ze kon dat alleen door nieuwe aanvoer aan te trekken... die voor een belangrijk deel zou komen van reders die hun oude, trouwe vismijnen links lieten liggen ten voordele van de nieuwe, dynamische ondernemers van de ZV. En dynamisch was het zeker. Tegensputtende directeurs (Neyts), reders en kopers werden gepasseerd: de Rederscentrale door de Vlaamse Redersvereniging (VRV), de Zeebrugse Vis Kopers (ZVK) door de Zeebrugse Vis Promotoren (ZVP); zo vlug mogelijk werden de oude vismijngebouwen verlaten om in de achterhaven een nieuw complex op te trekken; de ZV beperkte zich niet langer tot het veilen van wat de reders aanboden, maar ze werd een echte handelaar; er werd zelfs een eigen, elektronisch veilingstelsel ontworpen (Pefa.com) dat Europa (wat zeg ik: de wereld) moest veroveren; reders werden individueel benaderd om ze aan de ZV te binden; er werd zelfs geprobeerd nieuwe aan de ZV gehechte rederijen te vormen (Fishlink)... En jaar na jaar palmde de ZV heel het Vlaamse vismijngebeuren in.

Veel van dat geweld mag dan uiteindelijk een kwijnend bestaan gaan leiden zijn of zelfs een stille dood gestorven, het belet niet dat we dezelfde technieken (maar dan wel vele jaren later) ook in Oostende zullen aantreffen. De ZV diende inderdaad als gangmaker voor de modernisering van het vismijngebeuren in heel Vlaanderen: het is in de ZV dat de eerste rijdende klok geïnstalleerd werd; de ZV zat als eerste op het internet; de ZV was de eerste veiling die zelf op zoek ging naar nieuwe aanvoer en

nieuwe afzet; de ZV was de eerste om strengere kwaliteitseisen op te leggen aan zichzelf en haar aanvoerders... Oostende volgde, zij het met vele jaren achterstand; soms zelfs later dan de stedelijke vismijn van Nieuwpoort. Maar kijk, in 2002 werd Freddy Pollet als manager in de Oostendse vismijn aangesteld. Pollet was in een vorig leven algemeen directeur van de ZV geweest, en is dus iemand die de 'truken-van-de-foor' beter kent dan wie ook. Sindsdien zien we in Oostende een vergelijkbare dynamiek als in Zeebrugge. Sindsdien gaat het ook in Oostende razendsnel vooruit.

WAAR DE ZV tot in 2001 de door haar gelanceerde concurrentiestrijd (weliswaar bij gebrek aan tegenstand)

op één been leek te winnen, moest er opeens rekening gehouden worden met een ernstige concurrent. Voor onze ogen ontplooidde zich vervolgens de nooit fraai ogende cultuur van de concurrentiestrijd, een 'rat race' die tot vandaag voortduurt. De verwijten gaan over en weer; lobbyen gebeurt op basis van verdachtmakingen en regelrechte leugens; het oeverloos geklaag over oneerlijke concurrentie neemt zienderogen toe; de kinderachtige aanval van de ene wordt beantwoord door het haantjesgedrag van de andere; klachten worden gevolgd door tegenklachten; reders die eertijds door de ZV afgesnoept waren worden nu door de Oostendenaars teruggehaald; schepen die altijd al in Zeebrugge gemijnd hadden vinden opeens de weg naar Oostende; enzovoort enzoverder.

Merkwaardig is dat die concurrentiestrijd ook nog eens verdubbeld wordt door tegenstrijdige maatschappijopvattingen, waarbij 'socialen' en 'liberalen' tegenover elkaar staan. (We zetten die termen tussen aanhalingstekens omdat ze niet betekenen dat de 'socialen' vies zijn van winstgevende zaakjes en de 'liberalen' eraan zouden denken staatssteun te laten liggen.) De ZV werd in 1988 opgericht met privé-kapitaal, ter-

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

wijl het nieuwe Oostendse vismijnbedrijf in 2002 van start kon gaan met geld dat door de stad ter beschikking werd gesteld. De Zeebrugse managers vinden dat niet eerlijk. Ze worden daarin gesteund door bijvoorbeeld de Oostendse politicus Jean-Marie Dedecker die het liefst zou hebben dat de overheid helemaal uit het economische leven verdwijnt. Zij staan tegenover degenen die niet inzien waarom een overheid, als de stad Oostende, op die manier geen actieve rol zou mogen spelen in het creëren van werkgelegenheid en welvaart. In elk geval zijn ze er in Oostende zodoende in geslaagd zich in het wiel van de ZV te plaatsten. We moeten al ver in de tijd teruggaan om die twee Vlaamse vismijnen zo dicht op elkaar te zien fietsen. In 2001 nam de ZV nog 77,2% van de visaanvoer voor haar rekening en moest Oostende zich tevreden stellen met amper 20%. Verleden jaar mocht Zeebrugge nog 56% van de aanvoer in haar kasboeken schrijven, in Oostende was dat inmiddels gestegen tot 43%.

Is daarmee het verbroken evenwicht hersteld? Gaan die twee vismijnen zich voortaan weer louter als dienstverleners voor de reders gedragen, zoals ze dat indertijd deden en zoals de piepkleine stedelijke vismijn van Nieuwpoort het al die tijd is blijven doen? Bah neen. We mogen er ons aan verwachten dat ook in de toekomst *'alle nieuwgevormde verhoudingen verouderen, voordat zij zich kunnen verstenen'* en dat *'Al het vaststaande verdamt, al het heilige wordt ontwijd.'* We gaan hier nog een en ander meemaken!

Flor Vandekerckhove

4de Vistijn in Oostende

AG Vismijn Oostende organiseert op zaterdag 6 oktober het 4de Vistijn, een culinair diner met veel visgerechten. De avond gaat door in het Media Center in samenwerking met Stad Oostende, Hotelschool Oostende en Fort Napoleon. De inschrijvingsprijs bedraagt 65 euro/persoon. De opbrengst wordt net als in het verleden verdeeld onder het Opvangtehuis De Bolle, het K.W. Ibis, het Zeemanshuis Godtschalck, De Katrol en het Steunfonds voor Verlaten Kinderen en Kansarmen.

Inschrijven kan tot en met 27 september door storting op rek. 001-4321878-22 met vermelding "Vistijn 2007"

Info : Kapt. Patrick Vermandel 059-32.16.87 of patrick.vermandel@oostende.be.

Meeste verdachten van visfraude in Urk niet voor de rechter

Het proces rond de visfraude in Urk is op maandag 3 september van start gegaan voor de rechtbank van Leeuwarden. Het rechtscollege moet een oordeel vellen over de fraudepraktijken die in de in 2005-2006 werden vastgesteld na een inval van de Algemene Inspectiedienst (AID) bij de visafslagen en bedrijven in Urk en Den Helder. Van de 70 verdachten (22 rechtspersonen, 48 individuen) staan er slechts 27 terecht. Voor 29 dossiers heeft het openbaar ministerie geen vervolging gevorderd en met vier rechtspersonen en acht beschuldigen werd een schikking getroffen onder de vorm van een boete of werkstraf.

De eerste zitdag start met de rechtszaak tegen Visafslag Urk en zes werknemers. In de tweede week moeten twee Urkers die vier Belgische rederijen vertegenwoordigen zich voor de rechter verantwoorden. Het hele proces zal vier weken in beslag nemen.

70.000euro boete voor schelpenvisser UK.307

De schipper en de eigenaar van de schelpendreger UK.307 Jakoba van de rederij Pasternak uit Urk werden eind juli in Engeland veroordeeld voor een gezamenlijke boete van bijna 70.000 euro. De rechtbank van Brighton oordeelde dat ze zich schuldig maakten aan 45 verschillende overtredingen die door het Marine and Fisheries Agency werden vastgesteld. Uit dieper onderzoek is ook uitgekomen dat voor de UK.307 tussen april en november vorig jaar verkeerde aanlandingsverklaringen werden afgelegd. De schipper gaf hogere schelpenvangsten om meer bijvangsten te mogen behouden.

Tevens wilde hij hiermee zijn tractorecord opvoeren in het vooruitzicht van de mogelijke invoering van quota voor St.-Jakobsschelpen.

Voor zijn aandeel in de vervalsing van het logboek, onjuiste meldingen van de aanvoerhoeveelheden, het vissen op tong in gebieden waar Nederlandse vaartuigen geen quotum hebben en andere overtredingen van de visserijregels kreeg de Engelse schipper een boete van 15.000 euro. De rederij werd veroordeeld tot de betaling van 35.000 euro en moet daar bovenop nog 20.000 euro gerechtskosten betalen.

European Seafood-salon blijft tot 2010 in Brussel

De Amerikaanse organisator van de European Seafood Expositie, Diversified Business Communications, sloot een meerjarenovereenkomst af met de Brussels hotelsector om de vakbeurs tot 2010 in Brussel te behouden. Heel wat andere grote steden lobbyen om de grootste seafoodbeurs ter wereld naar zich toe te trekken.

Nieuw cursus-visboek

In oktober brengt de VLAM een basis-visboek uit. Het educatieve kookboek is bedoeld als cursusboek voor de horeca-opleidingen, maar het zal ook via de visspecialisten aan een speciale voorintekenprijs verkrijgbaar zijn.

In het nieuwe visboek worden de verschillende basisbereidings technieken (bakken, pocheren, smoren, grillen, marinieren en wokken) voor vis stap voor stap uitgewerkt. Het zal ook een index bevatten van de beste aankoopperiode voor de verschillende vissoorten, hun aanbevolen bereidingswijze en een reeks groenten en drankentips.

Alle industriële en sloopsherstellingen

— mekaniek en plaatwerk

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

GSM Ludo (0477) 33 54 35



**BEMA
DOET
HET!**

De Belgische visserijvloot (33)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

Z.525

Sylvia-Mary

Lengte: 23,85 m.
Breedte: 6,56 m.
Tonnage: 138 bt
Bouwjaar: 1997
Werf: Alkor , Gdansk (Pol.) (casco),
afwerking De Graeve, Zeebrugge
Motor: Caterpillar (2001)
Vermogen: 221 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
BVBE Rederij Coudekercke, 8301,
Knkooe-Heist
NV Thor, 8301 Knokke-Heist



COPYRIGHT gw

Z.526

Vaya Con Dios

Lengte: 36,18 m.
Breedte: 8,11 m.
Tonnage: 351 bt
Bouwjaar: 1999
Werf: Christ, Gdansk (Pol.) (casco),
afwerking Van der Werff & Visser,
Imsum (Ned.)
Motor: MiaK (1998)
Vermogen: 888 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
BVBA De Flamingo, 8380
Zeebrugge



COPYRIGHT gw

O.536 Zeevalk

(ex- N.738 Johan)

Lengte: 22,30 m.
Breedte: 5,87 m.
Tonnage: 65 bt
Bouwjaar: 1965
Werf: Scheepswerven Seghers,
Oostende
Motor: Cummins (1991)
Vermogen: 166 kW
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar
N.738 Johan:
Wwe August Calcoen, De Panne en
Raymond Calcoen-Declercq, Adinkerke
Raymond Calcoen-Declercq (1984)
Rederij Lorvan, 8620 Nieuwpoort (1989)
Albert Holtland, Ijsselmuiden (Ned)
(1999)
O.536 Zeevalk:
Albert Desmit, 8400 Oostende (1999)
BVBA rederij De Viertorre, 8400
Oostende (2007)



COPYRIGHT jpv

Inhuldiging van de cooperatieve S.C.A.P. der kleine en middenslagreders

Zaterdag jl werd op de H. Baelskaai overgegaan tot de inhuldiging van de nieuwe installaties van de Cooperatieve S.C.A.P. der kleine en middenslagreders. Onder de zeer talrijke personaliteiten welke er aan gehouden hadden deze plechtigheid met hun tegenwoordigheid te vereren, bemerkten we de heer Gouverneur der Provincie West-Vlaanderen; J. Lauwereins, attaché bij het cabinet van Eerste Minister Van Acker; Stradiot, directeur op het Ministerie van Landbouw en Visserij, die de Minister onverwachts belet, vertegenwoordigde; volksvertegenwoordiger De Kinder, Bestendig Afgevaardigde Smissaert, Schepenen Vroome, De Houck en Piers der stad Oostende, R. Bauwens, voorzitter van het Verbond der Reders, dhr Jaspar, afgevaardigde-beheerder van Caltex en de H. Philipperon met verschillende directieleden; Ct André Timmermans, directeur der Loods- en Reddingsdiensten van de Kust; Mollemans, stadsontvanger, De Kersmaecker, directeur der Froid Industriel; Gillis, van het Zeewetenschappelijk Instituut, Michielsen, bestuursadviseur bij het Min. V. Landbouw; Van Molle, waterschout der haven Oostende, Vanloo, waterschout te Nieuwpoort, H. Zwart, Konsul van België te IJmuiden; Velthof en Dumon, directeurs der vissershaven Oostende, Cadron, Ere-directeur-hoofdingenieur van het Zeewezen; Dhr Hamers van S.A.I.T.; dhr Depoorter, directeur der Pêch. Vap., Janssens, Ere-voorzitter der

SITUERING

40 jaar SCAP eindigde met faillissement in 1989

De Coöperatieve SCAP (oorspronkelijk *Société Coöperatieve d'Approvisionnement à la Pêcherie*, later vernederlandst tot *Samenwerkende Vennootschap voor de bevoorrading van de visserij*) werd op 19 maart 1948 opgericht door mensen uit de haven- en visserijsector: Brusselaar Fernand Dens (directeur van Dens-Ocean Cie in Oostende en eerste voorzitter), twee ingenieurs van Dens-Ocean (zaakvoerders), de reders Albert Christiaen, Leopold Verbanck, Charles Aerts en August Vanderbiest (secretaris). Zowat de helft van de Vlaamse reders trad toe tot de coöperatieve, maar deelde niet in de winst. De grote rederijen, die over eigen toeleveringsfaciliteiten beschikten, bleven afzijdig.

Talrijke conflicten en een boycot door de leveranciers leidden ertoe dat de omzet van SCAP in 1956 een dieptepunt bereikte. Een ultieme poging onder leiding van Pros Vandenberghe om de coöperatie van de ondergang te redden lukte. Het zakencijfer groeide in vijf jaar aan van 12 miljoen tot 39 miljoen frank. SCAP nam niet alleen een nieuw gebouw in gebruik, maar breidde ook de activiteiten uit met een electriciteits-, koel- en machineafdeling. SCAP schakelde enkele jaren later met succes over op de afwerking van casco's (N.3, Z.14, Z.15, O.33, Z.39, Z.43, Z.44, Z.47, Z.48, O.51, Z.121, O.137, Z.186, Z.196, O.231), zette de stap naar nieuwbouw (1984) en opende een filiaal in Zeebrugge (1987). SCAP bouwde de B.65, Z.79, Z.85, Z.96, O.333, N.350, O.349, Z.470, Z.548, N.782. Op het hoogtepunt telde de onderneming 65 werknemers.

Door oplopende investeringskosten geraakte de coöperatie zwaar in de rode cijfers en ging uiteindelijk over kop. SCAP legde de boeken neer op 29 maart 1989, waarop het faillissement op bekenenis werd uitgesproken.

Onderhandelingen tussen de curatoren en de redersgroep OMC (Ostend Marine Contracting), bestaande uit Scap-directeur Willy Blomme, Norbert Hennaert, Willy Lepeire, Milo Maesen, Willy Paeye, Medard Vandembroucke, Frans Vanderveen, Jean Verleene en Willy Versluys om het bedrijf over te nemen liepen vast. Toen er zes maanden na het faillissement geen akkoord was volgde de liquidatie. De volledige afhandeling van het faillissement sleepte aan tot in 1997. Na het faillissement werd het gebouw aangekocht door de firma North Sea Bunkers. Ook dat bedrijf is intussen failliet. Het gebouw geraakt niet verkocht omdat er enorme kosten verbonden zijn aan de sanering van de grond waarop de brandstoftank staan.

Na het faillissement van Scap werd het gebouw aangekocht door de firma North Sea Bunkers dat later overgenomen werd door een andere olieleverancier. Beide bedrijven zijn intussen failliet. Het gebouw geraakt niet verkocht omdat er enorme kosten verbonden zijn aan de sanering van de grond waarop de brandstoftanks staan. (gw)

Vishandelaars; Bonnevie der firma Valcke, Brusselle van de gelijknamige firma; G. Rabaey, Bosmans van Le Lis, Moonen der fa Vlaeberg, Leelef der fa Van Essel te Antwerpen, dhr Constandt, directeur Morubel, dhr J. Verbanck, directeur vismijn Nieuwpoort en talrijke reders en industriëlen. Waren o.a. verontschuldigd: Minister Rey, Volksvertegenwoordiger Wostyn, Burgemeester Van Damme en de Gheldere; Senator Edebau, gemeentesecretaris Surmont, enz...

Een welkomstwoord

Het was dhr V. Seghers, voorzitter van de Coöperatieve, welke de talrijke overheden en industriëlen welkom noemde en dhr Gouverneur verzocht de nieuwe lokalen en tanks plechtig te willen open verklaren, wat dan ook geschiedde onder het doorsnijden van het symbolisch lint en spelen van ons vaderlands lied.

Een kort bezoek werd gebracht aan de instellingen, waarna een belangrijke demonstratie met de brandblusapparaten TUREX plaats had, waarbij de grote kracht van dit blusmiddel bewezen werd. Deze TUREX apparaten lieten ten andere op alle aanwezigen een overweldigende indruk en zijn heel zeker van groot belang voor de vissersvaartuigen en voor het blussen van brand.

De Elliot-vlotten demonstratie

Vervolgens had een schitterende demonstratie plaats in het dok van de vissershaven, waar met hulp van het bootje van de ijsfabriek Froid Industriel iedereen het nut er van heeft kunnen vaststellen.

Dhr Ch. Blondé, welke on-

langs in Engeland een opleiding kreeg in de Elliot-fabrieken, wist van op de boot een vlot, welke in de vorm van een zak aan boord stond en amper 50 Kg weegt, over boord te gooien: 15 seconden later zaten hij en de Engelse vertegenwoordiger Anderson veilig in het automatisch opgeblazen vlot, zonder nog aan wind, regen of koude blootgesteld te zijn, en met de nodige proviand voor drie dagen. De overheid kon hieruit opmaken van welk groot nut deze Elliot-vlotten zijn voor het leven van de bemanningen. Tevens zijn ze minder duur dan de kostprijs van een nieuwe reddingsboot. Na deze zeer geslaagde proefneming had nog een ontvangst plaats in de nieuwe gebouwen.

De cooperatieve, toekomst van kleine en middenslagreders

De heer Vandenbergh, die sedert 6 maanden door de middenslagreders verzocht werd de directie van SCAP in handen te nemen, nam daarop het woord en zei dat tien jaar geleden enkele vooruitziende reders deze cooperatieve stichting, daarin ten eerste aangemoedigd door dhr F.E. Dens der Mij Dens en Co te Antwerpen. De stichting had plaats met een minimum kapitaal van 30.000 F juist genoeg om thans 4 rollen kabel aan te kopen, waar een kapitaal van verscheidene miljoenen nodig was.

Spreker wees op de huidige slechte economische toestand, op de noodzakelijkheid voor de reders om samen te werken, willen ze niet ten onder gaan. <<Staats- en Provinciale hulp zijn slechts noodmiddelen, welke niet kunnen bestendig worden>>, aldus spreker.

Na de talrijke overheden en medewerkers bedankt te hebben voor hun medewerking, alsook aanemer Beirens en architect Vallay en vooraleer het glas te heffen op het welzijn van de Cooperatieve, werd namens SCAP aan de heer Gouverneur een geschenk ter herinnering aangeboden onder de vorm van een vuurtoren, symbool van de waakzaamheid.

Spreker sloot zijn korte en zakelijke rede met de woorden: <<En in tijden van nood hopen wij, Mijnheer de Gouverneur, dat niet alleen de <<Torre van Oostende>> zijn licht zal uitstralen, maar dat ook deze vuurtoren van uit Brugge de reders op welvarende

wegen zal helpen leiden, tot welzijn van onze stad en het visserij-bedrijf>>.

Een warm applaus volgde op deze woorden

Dank zij de heer Gouverneur

Daarop nam dhr Gouverneur, diep getroffen door de blijken van sympathie hem betoond, het woord om in eenvoudige termen SCAP te bedanken en te wijzen op de noodzakelijkheid voor de reders samen te werken, willen ze iets bereiken. Hij hoopte binnen enkele dagen goed nieuws te kunnen melden in zake de scheepjongens. Inderdaad, de Minister heeft de Gouverneur laten weten, dat een toelage van drie miljoen frank voor het aankweken van scheepjongens op de begroting voor 1958 wordt ingeschreven, als gevolg van het voorstel van de Provinciale Commissie. Hij wenste de promotors van SCAP geluk met hun werk en hoopte dat men langs de weg van samenwerking tot voorbeeld zal mogen dienen.

Namens de Minister

Dhr Stradiot verontschuldigde daarop de Minister, welke op het laatste ogenblik weerhouden was, gezien hij de Minister van Financiën in verlof, moest vervangen.

Hij bracht hulde aan het werk van de pioniers en de huidige leiders en drukte de wens uit van zijn departement, opdat allen eensgezind op deze weg zouden voortgaan.

Enkele wensen van schepen Vroome aan het adres van het ministerie

Namens het stadsbestuur kwam tenslotte schepen Vroome aan het woord, welke drukte op 2 kapitale punten in het visserij-bedrijf: het nijpende gebrek aan scheepjongens, en de noodzaak tot het bouwen van een derde slipway. Spreker drukte er op, dat hiervoor een dringende oplossing gewenst is, vooral nu men er steeds van spreekt het havenbedrijf uit te breiden. Met zijn grote bevoegdheid betreffende vraagstukken die het visserijbedrijf aanbelangen, legde de schepen herhaaldelijk de nadruk op deze beide uiterst belangrijke punten.

Na deze rede, welke hartelijk

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1957.

toegejuicht werd, volgde het drinken van de erewijn en het nuttigen van een toast, terwijl nog lang nagepraat werd over deze welgelukte inhuldiging en over de noodzakelijkheid voor de reders om door samenwerking zichzelf te kunnen redden.

Dank

De Cooperatieve dankt langs deze weg de knappe traiteur Cardinael uit de Wellingtonstraat, welke op onberispelijke wijze voor de bediening instond. Dezelfde dank gaat naar de firma Constant Cazaux, die het muzikaal gedeelte verzorgde en mede hielp van dit feest een gezellig samenzijn te maken.

kort

*** 0.185 Shamrock te**

water – Op de scheepswerf August Loy in Oostende werd op 14 september 1957 het casco van de 0.185 Shamrock te watergelaten. Het kustvaartuig werd gebouwd voor reder Frans Vanderveen (reeds eigenaar van de 0.184 Erna). De 0.185 meet 21,30 m. en kreeg een ABC-motor van 150 pk aan boord.

*** Tewaterlating**

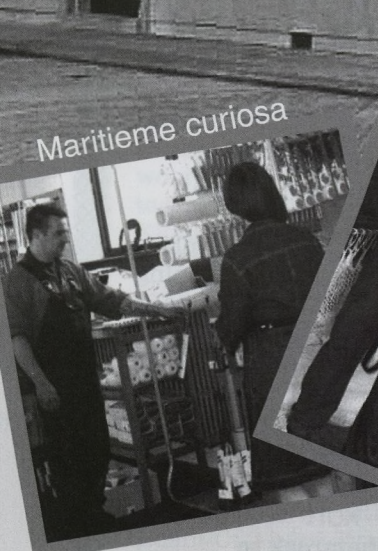
Z.557 Seagull – Bij De Graeve & zoon in Zeebrugge werd op 28 september 1957 de Z.557 Seagull (21 m.) van reder Jozef Monteville uit Knokke te water gelaten

NIEUW
op de
Oostendse Baelskaai!

Visserijbenodigdheden

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

Aanmaken van netten voor zeevisserij, kustvisserij, sportvisserij



In samenwerking met *Edwin Lauwereins*

Scheeps- en algemene schilderwerken

Verhuur van hoge drukspuit 300, 500 en 700 bar

Privé : Havenstraat 3, 8400 Oostende

Tel : 0475 / 61 65 89

Z.18 Soetkin als twinrigger



Z.18 Soetkin met aangepast achterschip (nettenrol en scheerborden) voor twinrigvisserij. (foto gw)

HET ZEEBRUGSE BOOMKORVAARTUIG Z.18 Soetkin van de Rederij Versluys-Couwyzer vist sinds enkele weken met een dubbel trawl-net tussen twee scheerborden (planken). Het vrij recente vaartuig (in de vaart sinds september 2000) schakelde op die alternatieve twinrig-vistechniek over om brandstof te besparen.

Bij TWINRIGGING OF twin-trawling zijn de twee netten tijdens het vissen aan elkaar verbonden. Aan de buitenzijde van de dubbel gevormde netconstructie bevinden zich scheerborden die voor een horizontale netopening instaan. Het twinrigconcept is in 1983 ontwikkeld door Deense vissers in samenwerking met het Deense Visserij Instituut te Hirtshals om met drie lijnen op Noorse kreeftjes en steurgarnalen te vissen. De resultaten met kleine vaartuigen waren bevredigend en het systeem

werd enkele jaren later overgenomen door Schotse vissers die er ook mee op diepzeevissen visten. Zij stelden vast dat de techniek naast kreeftjes ook bijvangst van rondvissoorten opleverde. De twinrigmethode waarmee Deense, Schotse en intussen ook Engelse vissers werkten leerde dat voor het vangen van schol en kabeljauw geen hoge snelheden nodig zijn. Een gemiddelde van 2,8 mijl per uur volstond. De vier kabels die de beide trawlnetten vanaf de scheerborden en

het centrumgewicht voortslepen drijven de vis naar de positie waar even later de grondpees van één van beide trawl-netten overheen rolt.

Aanvankelijk dacht men dat het dubbel trawl-net (waarbij de vislijnen net als bij de boomkorvisserij door een blok lopen dat in de giek hangt) de manoeuvreerbaarheid van het vissersvaartuig zou belemmeren. De praktijk wees echter uit dat elke conventionele treiler vrijwel probleemloos de twinrig-visserij kan uitoefenen. Bovendien is het vistuig (na aanpassing van de grondpees) in principe geschikt voor verschillende bodemstructuren.

Zelfs eigenaars van zeer kleine vaartuigen (minder tien meter, 150-200 pk) zijn op twinriggeren overgestapt. Dat is het geval bij de vissers aan de zuid- en oostkust van Engeland die er op tong mee vissen. Voor deze vaartuigjes is het slepen van twee boomkortuigen over een modderige bodem nauwelijks doenbaar. Dra bleek twinriggeren met weinig vermogen een goed alternatief om zonder bijkomende investeringen toch efficiënt te vissen. De Engelse vissers experimenteerden ook met een triple-rigsysteem, waarbij ze drie netten naast elkaar voortslepen.

Schol

De beste vangsten worden gemaakt bij daglicht en helder water. De meeste vissers kiezen dan ook voor langdurige trekken overdag. Bij troebel water zijn de stofwolken niet effectief genoeg om de vis te laten opschrikken. De twinrig werkt optimaal onder gunstige weersomstandigheden en vooral op visgronden waar bodemzand bij slecht weer minder turbulentie ver-

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).

oorzaakt, zoals in het centrale en noordelijke deel van de Noordzee. De goede resultaten waren de Nederlandse visserijsector niet ontgaan. De grote Urker Z.571 Custos Deus die onder Belgische vlag vaart, was de eerste die in 1996 overschakelde op de twinrigtechniek. Vanaf 1999 lieten een aantal eurokotters en in mindere mate grote boomkorkotters hun achterschip ombouwen (nettenrol) om al of niet seizoensgebonden met de twinrigtrawl te vissen. Twinrigging moet wat scholvangsten betreft niet onder doen voor de boomkor. Wat energieverbruik betreft is deze methode aantrekkelijk omdat langzamer gevist wordt. Bij te hoge snelheid verliezen de kabels, het centrumgewicht en de scheerborden het contact met de grond. De slepende kabels zijn immers grotendeels verantwoordelijk voor de visserij efficiency. De opgejaagde platvis zwemt voor de kabels uit en wordt zo in de richting van het net gejaagd. Naargelang de grootte van de scheerborden en de diepte waarop gevist wordt kan bij gebruik van twee netopeningen van 20 meter

een spreij (afstand tussen de scheerborden) ontstaan van 120-150 m. (eurokotters) tot 240 m. voor grote krachtige vaartuigen. Hoe meer vislijn er gevierd wordt, des te meer spreij wordt bekomen. De bevestigde oppervlakte is dan ook vijf tot acht keer groter dan bij gebruik van boomkornetten.

Tong

De vangsten van tong zijn echter kleiner doordat minder scherp wordt gevist. Dit laatste houdt ook in dat de bodemverstoring van een twinrig-trawl kleiner is dan bij de boomkor. Daar staat wel tegenover dat er een veel groter oppervlak wordt bevestigd. Het minder aanvoeren van tong als duurder vissoort wordt gecompenseerd door ruimere scholvangsten, door extra opbrengsten van meegevangen duurder soorten en een vermindering van het brandstofverbruik en de slijtage.

Kritiek

Wanneer meer wekkerkettingen gebruikt worden gaat het voordeel van de kleinere bodemverstoring

van de twinrig grotendeels teniet. De veel grotere netopening van de twinrig-trawl betekent ook dat er waarschijnlijk meer jonge vis in het net komt dan bij de boomkor en dat de bijvangsten waarschijnlijk groter zijn dan bij de boomkorvisserij. Hieruit besluiten sommigen dat de twinrigvisserij vanuit ecologisch oogpunt niet veel beter scoort dan de boomkor. Er is dus ook een keerzijde. Britse vissers hebben zich al bezorgd getoond over de ontwikkeling van de twinrigvisserij, inzonderheid in de kustzone. Visserijtechnisch gezien is twinrigging een verbetering, maar tegelijk zou het een desastreuze methode zijn omdat de meest belangrijke commerciële visbestanden geen kans meer krijgen om zich te herstellen. Ook Nederlandse vissers van zowel grote kotters als van kustvaartuigen hebben al hun bezorgdheid uitgesproken over de toename van het aantal twinriggers. Door de niet geringe discards die plaatsvinden in perioden dat er veel jonge platvis in de kustzone rondzwemt, vrezen ze dat schol- en scharstanden te veel onder druk komen te staan.

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :
Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82

e-mail : info@vismijnoostende.be

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Minder maatjes volgend jaar?

Sterke daling haringstand Noordzee

Het peil van enkele visbestanden werd onlangs opnieuw bekeken door de visserijbiologen van ICES (International Council for the Exploration of the Sea). In hun advies van juni 2007 is sprake van een stijging van de koolvis- en de schelvispopulatie in de Noordzee, maar ook van een ernstige daling van het haringbestand in dezelfde Noordzee.

Het is een bekend gegeven dat de haringpopulatie regelmatig bokkensprongen kan maken. Het verleden bewijst dat de vangsten door de jaren heen nooit stabiel geweest zijn.

Het absolute recordjaar voor haringvangsten werd bereikt in 1965 met niet minder dan 1,2 miljoen ton. Daarna begon een gestage daling om uiteindelijk tussen 1977 en 1980 tot een totaal vangstverbod te komen. Met goed gevolg trouwens, want het vangstverbod leverde uiteindelijk hogere bestanden op met vangsten die rond de 700 duizend ton piekten in 1992 en 2005. Helaas bleef het mooie liedje niet duren. Vanaf 2002 was de productie van nakomelingen meer dan onvoldoende, dus ronduit slecht en het bestand begon te dalen van 1,7 miljoen ton naar 1,2 miljoen in 2006. Voor begin 2008 verwacht men een verdere daling tot beneden 1 miljoen ton. Dat is een niveau dat

als de biologische gevaarzone wordt beschouwd.

Voor de haringvangsten van volgend jaar blijven twee opties mogelijk. Ofwel een totale stopzetting van de visserij op haring om dan de paaistand terug op het gewenste veilige niveau van 1,3 miljoen ton te laten aandiken, ofwel een drastische reductie van de TAC voor 2008. In dit verband spreken de biologen van amper 175 duizend ton. Ter vergelijking: vorig jaar werd nog 510 duizend ton haring aangevoerd.

In andere vangstgebieden (Kattegat, Ierse zee, West Schotland, etc) blijken de haringbestanden eveneens ongunstig te evolueren. Dus ook daar zijn er geen goede vooruitzichten.

Hoe negatief het beeld van de biologen ook moge zijn, het zullen uiteindelijk de Europese ministers zijn die eind dit jaar de toegelaten vangsthoeveelheden vastleggen. Nu staat echter al vast dat de haring, en dus ook de maatjes, volgend schaarser (en duurder) zullen worden.

Olieprijs opnieuw naar piek

De brandstofprijzen binnen de visserij zijn de jongste maanden opnieuw fors gestegen. De prijs gaat opnieuw in de richting van het hoogterecord van 0,50 euro/liter dat in de herfst van 2005 bereikt werd. De Rederscentrale beschrijft de toestand in sommige rederijen als 'stilaan onhoudbaar'.

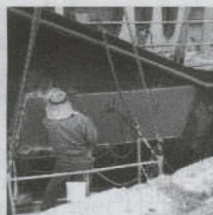
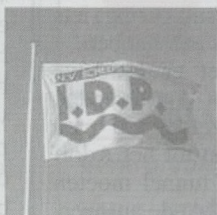
Visserijschool Mercator op uitstap

De leerlingen van Maritiem Instituut van het Gemeenschapsonderwijs Mercator hebben het nieuwe schooljaar op een aangename wijze ingezet. Op de eerste schooldag werd niet alleen aandacht besteed aan de naamsverandering van het Gemeenschapsonderwijs in afkorting 'GO', maar konden de leerlingen ook meteen genieten van een buitenschoolse activiteit. Ze brachten namelijk een bezoek aan de sleepboot Zeehond en de boeienlegger Zearend van DAB Vloot. Op het programma stond ook nog een vissersvaartuig en een rondleiding in het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum op de bovengeverdieping van het bestuursgebouw van de vismijn.

500 euro voor hulpfonds

Ter gelegenheid van de Dag van de Vlaamse Garnaal werd een garnaalverkoop gehouden ten voordele van het hulpfonds 't Zal Wel Gaan. De 500 euro opbrengst zal gebruikt worden om enkele vissers die op latere leeftijd in het beroep stapten te voorzien van werkmateriaal (laarzen, gutters) omdat zij dat werkpakket nog niet gratis kunnen bekomen zoals de erkende zeevissers.

Nieuwbouw
Alle herstellingen,
ombouw en onderhoud

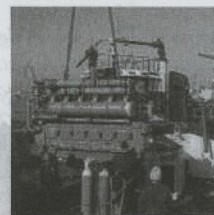
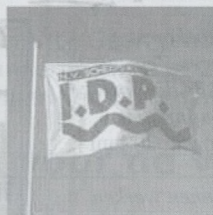


Visserijschepen - Werkschepen
Dienstvaartuigen - Pontons
Motorenrevisies - Mechaniek - Uitlijning
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS



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





De citaten

'Het gaat goed met de Nieuwpoortse garnaal. In de laatste vijf jaar werd nooit zoveel garnaal aangevoerd als dit jaar.'

Het Laatste Nieuws, 5 juni

'In de jaren zeventig werd in België per paardenkracht / uur nog 125 gram garnaal gevangen, nu nog 70 à 75 gram.'

Frank Redant in Het Nieuwsblad, 7 mei

'Dat het paleis bij oudgediende Jean-Luc Dehaene, die steeds minder door de Belgische politiek geboeid wordt, terecht komt om het formatiebeeraad te ontmijnen, zegt veel over de beperkingen van de huidige politieke generatie.'

Paul Goossens in De Morgen 7 juni

'Paling wordt straks wellicht een bedreigde diersoort.'

Het Laatste Nieuws, 5 juni

'In de toekomst zullen veelverdieners meer moeten bijdragen aan de pensioenkas, zonder daarvoor in de plaats te kunnen rekenen op een hoger pensioen.'

Karl Lauterbach in Die Zeit, 9 februari

'Johan Vande Steene, directeur van het European Fish Centre, neemt het niet dat reders die hun vangst verkopen in Zeebrugge, worden gecontacteerd door de Oostendse Vismijn om tegen een vergoeding daar hun vis te gaan lossen. Hij vraagt een onderzoek.'

Het Nieuwsblad, 7 juni

'Dat is een systeem dat wij overgenomen hebben van de Zeebrugse vismijn; die jaren geleden al Oostendse reders leningen aanbood.'

Yves Miroir in Het Nieuwsblad, 7 juni

'Wij waren vorig jaar absoluut niet te spreken over de kwaliteit van de Zeeuwse mosselen.'

Jan De Haes in

Het Laatste Nieuws, 11 juni

'Wil de overheid echt geld in de verlieslatende Oostendse vismijn blijven pompen?'

Johan Van de Steene in Knack, 20 juni

'Volgens Wouters wordt de toekomst van van drieduizend Heistse en Zeebrugse gezinnen bedreigd als de Oostendse vismijn Zeebrugge zou inpalmen.'

Knack, 20 juni

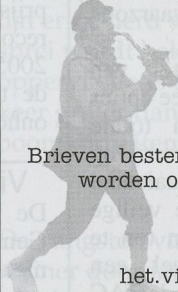
'Wij moeten in sereniteit kunnen werken en het is niet de bedoeling dat we elke week in de krant staan.'

Vincent Dewaele in
De Zeewacht, 20 april

'In tegenstelling tot de Zeebrugse vismijn heeft Oostende nog geen enkele euro subsidie gekregen.'

Yves Miroir in Knack, 20 juni

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.

Visserijdok

De beslissing is genomen. Het Visserijdok in Oostende wordt voor de helft gedumpt. Mag ik erop wijzen dat ik al in maart 2002 via een lezerbrief liet weten dat het dok gedempt moest worden?

Maar om in 2010 klaar te zijn voor de toekomst zal het dok in z'n geheel gedumpt moeten worden. Met een nieuw insteekdok ter hoogte van de Kantinestraat, zodat men vier aanlegplaatsen verkrijgt voor ferry's op de oosteroever. Maak hier een megaplan van, wat ook de afbraak inhoudt van de Haringhal én de Vismijn. Zo creëert men een terminal voor containers en vrachtwagens zonder versnippering; iets waar ferrybazen echt iets aan hebben.

Verhuis de visserij, met een nieuwe Vismijn naar een vergroot Vuurtorendok of naar de Vlotdok. Verder zal men vanaf de Noord-Edestraat tot het Adolf van Glabbeke-plein een tunnel moeten aanleggen voor het doorgaande autoverkeer en de kusttram. Zo verkrijgt men één groot havengebied zonder hinderlijk verkeer en bovendien schakelt men daar op die manier de files uit.

Is daar nu ook de geplande woningbouw in dat gebied van de baan? Ik hoop van wel.

H. de Bruin, R'dam.

Crangon eerste



DE CRANGON IS het eerste vaartuig dat de geschiedenis ingaat als varende monument. Na de voorlopige bescherming in augustus vorig jaar is het gewezen houten kustvisserijvaartuig Z.582 Asannat sinds 16 juli definitief beschermd erfgoed. In het verleden werden al andere historische vaartuigen als monument beschermd (BOU 8 Isabelle, OD.1 Martha), maar een vissersvaartuig dat nog zeewaardig is was er nog niet bij.

Het decreet tot de bescherming van het varende erfgoed is bedoeld om via gepast beheers- en behoudsmaatregelen het maritiem erfgoed ook voor toekomstige generaties te bewaren. Historische vaartuigen zijn machines en hun beste garantie voor behoud is dat zij kunnen blijven functioneren. De bescherming als varende erfgoed wil daar een gepast kader voor bieden en er voor zorgen dat de eigenaar ondersteund wordt bij het behoud van

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

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11

varend monument



het authentieke schip. De Crangon is een goed voorbeeld van die aanpak. Het is één van de laatst overgebleven houten visservaartuigen dat vandaag de dag een toeristische functie kreeg als schip waarmee de garnaalvisserij kan beleefd worden, gecombineerd met het behoud van de authenticiteit van het schip en zijn uitrusting.

De voorlopige bescherming was de eerste stap in de procedure. Net zoals voor andere monumenten worden na de voorlopige bescherming adviezen ingewonnen van verschillende instanties. Op basis van deze adviezen wordt binnen een termijn van twaalf maanden tot de definitieve bescherming beslist. Na de definitieve bescherming en na goedkeuring van een beheersplan kunnen financiële middelen worden vrijgemaakt als bijdrage in de kosten voor het onderhoud en de instandhouding van het vaartuig.

De Crangon werd gebouwd in 1964 bij De Graeve in Zeebrugge. Het is een houten vaartuig van 19,80 meter, 48,42 brutoton groot en voorzien van een ABC-motor van 145 pk. Het vaartuig was tot begin 1998 in de vaart als garnaalvaartuig. De naam, nummer en vislicentie werden overgedragen op de Z.403 Stern die nu nog steeds vaart als Z.582 Asannat. De exploitatie en het onderhoud van de Crangon is in handen van vzw De Ijsslander die door mensen die actief zijn rond de werking van de Maritieme Site Oostende werd opgericht. (gw)

PURUS

Oostende - Nieuwpoort - Zeebrugge

Door Vlaamse vissers gevangen!

STREEKPRODUCT.BE
REGIO & TRADITIE

Vlaamse Griuze Garnaal

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

Member of Maintenance Partners N.V.

ETAMO

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

Etamo

Uw Turbo - topper

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

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

Speciale tarieven voor de visserijsector

Contacteer ons snel voor een vrijblijvende offerte!

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

Iets niet in de haak?



Bel ons voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers



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

voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers!

Neem contact met ons op:

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

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

Power and productivity
for a better world™

ABB