

Beton doet leven in haven Rotterdam

SAMENSTELLING

Harry de Wilt en
Jaap Quak

FOTOGRAFIE

Archief, Ries van Wendel
de Joode en Lana Sweet

Het Havenbedrijf Rotterdam komt met een nieuw initiatief om de aantrekkelijkheid van de haven als biotoop voor mariene fauna te verbeteren. Het heeft niet de schaal van 'De Groene Poort', het is wel het derde project in korte tijd.

Ook het nieuwe initiatief draait om biotoopverbetering met behulp van 'kunstwerken'. Ook hier zijn die van beton. Er worden langs de noordzijde van het Calandkanaal zestien kleine getijdpoelen aangelegd. Het gaat daarbij om geruwde, betonnen kuipen die worden ingebed in de oevers van het kanaal.

De EConcrete® getijdpoelen meten ongeveer 1,5 bij 1,5 meter en zijn zo ontworpen dat water bij eb langer blijft staan. Ze vormen aldus tijdelijke poeltjes die van nature horen bij een stenige kust maar in een moderne haven grotendeels ontbreken.

"Deze zogenoemde ecomodules passen in ons streven om de biodiversiteit en de vestigingsmogelijkheden van organismen te vergroten, en zo de visstand en de kwaliteit van het water verder te verbeteren", aldus Ronald Paul, Chief Operating Officer (COO) van het Havenbedrijf.

Weg met rode vis

Good Fish Foundation en Green Key gaan gecertificeerde accommodaties helpen bij de keuze voor verantwoorde vis. Green Key-gecertificeerde hotelketens, restaurants en accommodaties hebben zich eraan gecommitteerd geen 'rode vis' meer op het menu te zetten. "Erg uniek in de foodservice", vindt milieuorganisatie Good Fish Foundation. "Zij nemen hiermee het voortouw".

Met bijna 700 gecertificeerde bedrijven is Green Key het grootste keurmerk voor duurzame accommodaties in de gastvrijheidssector. De VISwijzer beoordeelt vissen, schaal- en schelpdieren, die in Nederland te koop zijn, op duurzaamheid. Rood betekent: 'Koop deze vis niet, er is sprake van overbevissing of de manier van vangst of kweek is belastend.'

Chefkoks zetten helaas - vaak uit onwetendheid - een bijzondere vissoort op het menu: heilbot, rog, paling, zwaardvis, geelvintonijn, zeebaars, zeeduivel: juist soorten die vaak te kampen hebben met ernstige duurzaamheidsproblemen.

Voor 'rode' soorten op de menukaart zijn gelukkig veel alternatieven beschikbaar. Juist ook uit onze eigen Noordzee of binnenwateren. Het prijskaartje van duurzaamheid hoeft ook geen argument meer te zijn om niet voor duurzaamheid te kiezen. Schar kost maar een fractie van sliptong en is ook een heerlijke platvis. Makreel zwemt in overvloed voor de kust. Aan chefkoks de uitdaging om er een goed gerecht van te maken.

Bij duurzame vis denken koks al snel aan 'uit het goede seizoen'. Het seizoen is zeker belangrijk voor de kwaliteit. Maar het is vooral belangrijk dat de visstand op orde is en de vangstmethode niet te schadelijk is. Informatie over herkomst en vangstmethode is daarom cruciaal om een duurzame keus te kunnen maken. Deze informatie moet in de handel bij de vis worden vermeld. Met de juiste kennis kunnen koks de goede vragen stellen aan visleveranciers en een bewuste keus maken. Good Fish Foundation gaat die kennis leveren.

Makreel zwemt in overvloed voor de kust. Aan chefkoks de uitdaging om er een goed gerecht van te maken.



Bron: www.goedevis.nl

De getijdenpoelen zijn ontwikkeld door EConcrete tech ltd. Dit op wetenschap gebaseerde bedrijf ontwerpt biodiversiteitverhogende betonproducten die de ecologische voetafdruk van kust- en maritieme projecten verminderen. Uitgangspunt is wel dat de stabiliteit en levensduur behouden blijven of zelfs verhoogd worden. Zie ook www.econcretetech.com. Het bedrijf maakt onderdeel van het PortXL accelerator programma om innovatieve ondernemingen te versnellen.

* De Groene Poort behelst het omvormen van vijf kilometer oever van de Nieuwe Waterweg, van harde oever naar zacht en ondiep. Zie Visionair nr. 46, dec 2017, pag. 17 en verder. Dit artikel behandelt ook de zogeheten biohutten. In aanvulling hierop blijkt het Havenbedrijf Rotterdam ook 'paalhula's' en 'getijdencups' te hebben aangebracht aan palen onder bruggen in het Calandkanaal.



Een getijdepoeltje op de noordoever van het Calandkanaal. De foto kijkt richting zuidwest.

Paling, handel, aken en Heeg



Palingaaks in Londen.

De visserij op aal/paling in Nederland is al heel lang een kenmerkend onderdeel van de visserij in binnen- en kustwateren. In het verlengde hiervan zijn door de eeuwen heen verschillende methoden voor de aalvisserij en het bewaren, transporteren en verwerken van aal ontwikkeld. Visserij met fuiken en kuilen kennen we vandaag de dag nog, methoden als het vissen met de elger en aalspeer zijn inmiddels verleden tijd.

De Nederlandse wateren, gelegen op de grens van zoet en zout en in de delta van de grote rivieren, waren gemiddeld bijzonder rijk aan aal. Vanuit de consumptiewaarde van deze vis was het niet verwonderlijk dat de visserij en de handel zich vanaf de middeleeuwen flink ontwikkelden. Een archiefstuk uit Noord-Holland van 1364 vermeldt al over de uitvoer van Nederlandse paling naar Engeland. Dit alles blijkt uit stukken van de Heeren van Holland, die

zetelden in Haarlem, die het recht van palingvangst voor veel geld verkochten op het toenmalige Buiten-IJ. De handel in paling werd in 1686 vrijgegeven. Daarbij waren het voornamelijk Friezen die na 1650 de palinghandel in handen hadden. Een niet onbelangrijk deel van de vangsten werd in het buitenland afgezet. Een bijzondere markt was de palingmarkt van Londen. De aanvoer van vis in Billingsgate (bij de Tower Bridge) voor de Londense markt was onderworpen aan strikte, protectionistische regels. Een uitzondering hiervoor werd gemaakt voor de aanvoer van levende aal uit Nederland. Deze aal was afkomstig uit de Friese binnenwateren, maar werd ook vanuit andere Nederlandse wateren en zelfs Denemarken aangekocht en verhandeld. Eind 19de eeuw waren vele palingvissers afhankelijk van deze handel. De uitvoer werd toen becijferd op circa 800 ton paling met een waarde van fl. 600.000,-. Heeg en Workum ontwikkelden zich tot de belangrijke centra van palinghandel met Engeland. Aan deze handel kende Engeland privileges toe; zo mochten daarmee palingaaks afmeren (vrije ligplaats) in Billingsgate ('the Dutch Mooring'). Voorwaarde om het privilege te behouden was dat er altijd minstens één aak met paling moest liggen. Een andere bron spreekt over tenminste drie aken. Het palingtransport werd in de hoogtijperiode verzorgd door een kleine 20 aken (palingaaks), die zo'n zeven of acht reizen per jaar maakten.

In het Fries Scheepvaartmuseum zijn modellen van palingaaks, schilderijen over de palinghandel en het bedrijfsarchief van de firma Visser, palinghandelaren te Heeg, te zien.

De palingaak was een vrachtschip met een bun (of beun) waarin de levende paling werd vervoerd en is waarschijnlijk het laatste houten zeilende koopvaardij-schip met een Nederlandse zeebrief. In 2002 zijn vrijwilligers in Heeg bij houtbouwmuseum De Helling begonnen met de bouw van een replica van een originele palingaak. Deze palingaak is in 2009 te water gelaten en is te bezichtigen in Heeg waar het een fraaie ligplaats heeft in het centrum. Bijzonder om te vermelden is ook dat het gemeentewapen van Heeg een paling bevat.

De Britse havenautoriteiten schaften in 1938 de privileges af. Dat betekende deels het einde van het aandeel dat de Friese palinghandel had in de internationale palinghandel. Na 1950 veranderde ook het transport: aken en bunboten maakten meer en meer plaats voor vervoer in tanks per vrachtauto.

Bron: <https://advanderzee.com/2011/11/10/froukje-en-de-palingaaks-van-heeg/>

Drimmelen, D.E. van (1987) Schets van de Nederlandse rivier- en binnenvisserij tot het midden van de 20ste eeuw. Organisatie Verbetering Binnenvisserij, Nieuwegein.

Drimmelen, D.E. van (z.j.) Persoonlijk archief, in bezit van de auteur.