



*wel en wee van de  
visleurders in de  
jaren vijftig!*

# Hulp in Nood

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

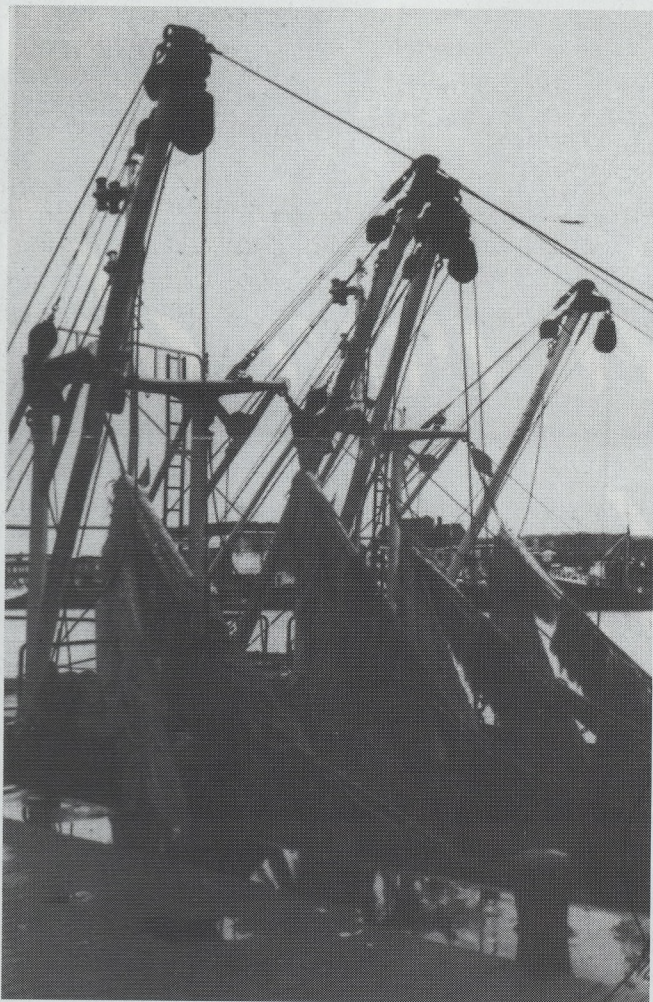
**Open: alle werkdagen**

**Tel.: (059) 32 16 89 — Fax: (059) 32 26 17**

**kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur**

**Tel.: (050) 54 55 27**

**Kustlaan 176 te Zeebrugge**



- lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

# HVB 64 HET VISSERIJBLAD

Losse nummers: 100,- BEF  
**Colofon**

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters,

Flor Vandekerckhove en L. Oymarc.

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock (†), Juul De

Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn,

L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove,

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

**Redactie, publiciteit en alle correspondentie naar HVB,**

**p/a Dorpstraat 121,**

**B-8450 Bredene,**

**Tel. en fax: 059/32 55 59**

*De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteuren die het artikel met hun naam ondertekenen.*

© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

## Abonnementen!

**Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- BEF op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding : abo HVB.**

**Steuabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.**

**Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.**

Subscriptions (one year) in other countries:  
Austria: S 698; Denmark Kr 386; France: FRF 341; Germany DEM 101; Greece: GRD 15390; Ireland £ 39; Italy Lir 88300; Norway: Kr 430; Portugal: Esc 9889; Spain: Pta 7160; Sweden: Kr 431; Switzerland: F 89; U.K.: £42; USA: Us D: 64; Canada: CAD: 81.



# De vierde man

ER WAS EEN tijd dat de dingen onwrikbaar vast zaten, gewoon omdat God het wilde. Als je bijvoorbeeld een armoedzaaier was, dan kwam dat doordat God het zo gewild had. Als een rivier zich kronkelend een weg naar zee zocht dan kwam dat enkel en alleen doordat God die rivier daar zo gelegd had. Geen mens dacht er dan ook aan die waterloop recht te trekken.

Vervolgens kwam er een tijd dat de dingen onwrikbaar vast zaten omdat de economische wetmatigheden het zo wilden. God werd dood verklaard en de Markt nam zijn plaats in. Als je werkloos werd dan kwam dat doordat de Markt het zo gewild had. Als de zeeën leeggevist werden dan kwam dat doordat de markt het zo wilde. En geen mens die eraan dacht al dat scheve recht te trekken.

Of toch?

Toch loopt er al eeuwen een kwalijk woordgrapje van mond tot mond. De pastoor en de fabrikant (voorheen de kasteelheer) zitten samen aan tafel. Zegt de fabrikant tot de pastoor: 'Hou jij ze dom, dan zal ik ze arm houden'. Cliché? Ongetwijfeld. We kunnen ons die twee zo voor de geest halen. De fabrikant uit dat grapje draagt een buishoed, het lange kled van de pastoor kan niet verhullen dat hij er een goedgevulde wijnkelder op nahoudt. Toch houdt het mopje al te lang stand om het ook helemaal mis te hebben. Al die wetmatigheden die ons zeggen dat er niets tegen te doen valt, laten een verborgen agenda vermoeden.

Zo is het ook met de Europese Unie en zijn Visserijbeleid, zijn Verdrag van Maastricht en de Subsidieregelingen die als een hoorn des overvloeds over ons uitgestort worden, zo is het ook met de criteria om tot de Europese Monetaire Unie toe te treden... Al die Europese afspraken maken eigen plaatselijke keuzen eenvoudigweg onmogelijk. Het lijkt er dan ook sterk op dat als de Vlaamse visserij naar de verdoemenis gaat dat komt doordat 'Europa' het zo wilt!

U begrijpt het al: als het God niet is, dan is het de Markt en als het de Markt niet is, dan is het de Politiek, maar altijd weer laat men ons zeggen dat er niets tegen te doen valt.

Wat zit daar achter, zo vragen wij ons dan af.

Het kan natuurlijk aan ons liggen, maar we kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat hogervermelde pastoor en fabrikant er een derde man bij aan tafel gekregen hebben. De derde man is 'de politicus' en het grapje gaat nu als volgt. Zegt de politicus tot de pastoor en de fabrikant: 'Hou jij ze dom en hou jij ze arm, zelf zal ik ze kalm houden.'

Maar ook daar aan tafel geldt dat je met z'n vieren moet zijn om kaart te spelen. En die vierde man, dat ben jij toch!

Flor Vandekerckhove

*Full power in service!*

**ABB = your marine partner for:**

# **Turbochargers**

**Exchange basis deliveries**

**Repair jobs**

**Spare parts**

**Examination and quotation**

**Overhauls**

**Revamping**

**24h/24 - 7 days/7**

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

Noorderlaan 81, B-2030 Antwerpen, Belgium  
Tel.: 32 2 541 71 40 . Fax: 32 3 542 30 36 . Telex: 31 646

**ABB**  
ASEA BROWN BOVERI

DE VISLEURDERS IN DE JAREN VIJFTIG

# Wie in die tijd niet op zee zat, was op weg naar Wallonië



DE VIJFTIGER JAREN waren gouden tijden voor de zeevisserij. Er werd veel vis binnengebracht en de marktprijzen waren fatsoenlijk. En wat meer is: er was een gat in de markt!

De talrijke dorpen en gehuchten die dit landje rijk is bleven in die tijd verstoken van verse haring en makreel. De meeste mensen hadden geen wagen om naar de hypermarkt te rijden, gesteld dat die super- en hypermarkten al zouden bestaan hebben, hetgeen dus niet het geval was.

Dat gat in de markt zou al vlug gevuld worden door ondernemende kustbewoners. Vissers en vislossers, maar ook metselaars, bakkers en kleermakers schafden zich een vehikel aan en trokken het binnenland in, geladen met verse Noordzeevis. Zij kwamen moe en leeg terug en telden thuis hun winst uit.

In de jaren vijftig vertrokken vanaf de kust regelmatig minstens 300 auto's het land in om vis aan de man te brengen. Ze vertrokken op dinsdag en je zag ze niet terug vooraleer het vrijdag was geworden.

De visleurders!



**EEN VEELKLEURIGE BENDE** was het, dat visleurdersheir. Sommigen kochten een nieuwe bestelwagen, maar anderen moesten het met een overjaarse vrachtwagen doen. Er waren er zelfs die een personenwagen ombouwden: op de *'voiture'* werd een bak vastgemaakt, daarin stond een weegschaal, daarvoor kwam een rolluik en klaar was kees.

Gerookte vis, verse vis en mosselen, gestapeld. Van koeling en isolatie was meestal geen sprake. De vis lag veelal gewoon afgeijsd in houten kisten. En de vishandel en -nering groeide en bloeide. In Oostende maakten de leurders in de vismijn trouwens de dienst uit. De reders hielden er rekening mee dat er op woensdag en vrijdag geen leurders op de veiling present waren en op die dagen meldde zich dan ook niet één schip op de markt!

### **Zerp is het zweet, maar zoet is het loon**

De stiel werd uitgeoefend door man en vrouw, en wie goed boerde had zelfs een knecht mee. De omzet die een wagen kon halen was werkelijk verbazend. Gouden zaken werden er gedaan, en zo kwam het dat er waren die méér dan één leurkar bezaten. Ik herinner me er een die op een moment niet minder dan twaalf leurauto's bezat. Dat was het soort mensen waar je je kon wenden om ook zonder kapitaal in

de *'viscommercie'* te stappen. Wie geen geld had en toch de sprong wilde wagen kon dáár terecht voor het verwerven van een visleurdwagen op afbetaling.

Gouden zaken werden er gedaan, maar het verliep allemaal niet zonder gevaar. Voor sommigen was dit soort ondernemerschap werkelijk een avontuur. Waagde men zich niet naar gebieden waarvan men niet eens de taal sprak? Wallonie, Brussel, plaatsjes tegen de Duitse grens... En dan waren er nog de vele onbegrijpelijke Vlaamse dialecten! Stel je voor dat een Brussels vrouwtje op je toestapt en vraagt: *'Hedde gij lammeke zoet lich gebakke?'* Maar weinig kustbewoners die wisten dat hier licht gerookte haring gevraagd werd.

Het was ook zwáár werk. De werkweek begon 's maandagmorgen in de vroegte, met het aankopen van de waar. Dezelfde dag nog werd de vis gekuist, gefileerd en gestapeld in de *'camion'*, en alles werd in gereedschap gebracht voor de aftocht. Op dinsdagmorgen om vier, vijf uur werd koers gezet naar het binnenland.

### **Daar gaan ze!**

Op weg naar het binnenland! Zelfs dát was niet wat je je daar vandaag bij voorstelt. De autosnelweg liep toentertijd niet tot de kust, evenmin reed je in één ruk naar Brussel. De autosnelweg begon in Jabbeke en eindigde in Aalst. De rest moest via soms erbarmelijk slechte tweederangswegen afgelegd worden. Onvoorstelbaar was het allemaal. De leurwagens beschikten evenmin over verwarming, laat staan over ontdooiing, zodat men zich onderweg met dekens moest warm zien te houden. Wanneer het vroom, wreef men de voorruit in met pekel! En soms moest men met open zijruit rijden om bij mist de weg te verkennen. Het is dan ook niet te verwonderen dat men veelal in konvooi vertrok om in nood elkander te kunnen bijstaan. Je had ook voortdurend pech met die wagens die dat harde labeur gewoon niet aankonden. Per drie, vier wagens trok men dus het verre binnenland tegemoet. Wie kan zich dat vandaag nog

***De leurwagens hadden geen verwarming zodat men zich onderweg met dekens moest warm zien te houden. Natuurlijk was er evenmin ontdooiing: wanneer het vroom, wreef men de voorruit in met pekel!***

voorstellen? Een land zonder autosnelwegen, een weide zonder hypermarkten, auto's zonder *chauffage*... Dingen die we vandaag gewoon zijn, maar waarvan de schaarste indertijd voor extra ongemak zorgde. Op de weinige stukken autosnelweg vond je geen pechstrook, evenmin was er om de haverklap een pompstation te zien. Moest je *'je behoefte doen'*, dan stopte je, en je nam een oude krant waarop je het nodige deed, je maakte er vervolgens een pakje van dat je daar ter plekke achterliet. Visleurders die last van de zenuwen hadden en daardoor extra veel moesten stoppen, kregen soms een *'zwaantje'* (gemotoriseerde rijkswachter) langs die hen aanmaande minder pakjes langs de weg achter te laten!

### **C'est le poisson**

En dat was nog maar het begin. Iedere leurwagen zette vervolgens ter plekke apart koers naar zijn eigen 'ronde'. En omstreeks zeven uur in de morgen werd met de verkoop gestart.

Leuren is niet hetzelfde als markten. Wie leurde stopte in een straat waar met bel of toeter kabaal gemaakt werd. De leurdersvrouw ging van deur tot deur en vroeg of er geen vis moest zijn: *'C'est le poisson,'* en als extra verkoopargument, *'on vient d'Ostende.'*

Van deur tot deur ging dat zo door tot acht uur 's avonds of langer, soms in verschrikkelijk koud weer. Zonder verwarming. In en uit de wagen. Een boterham in de hand. Men plaste soms op zijn eigen handen om ze warm te krijgen. Tegen dat het avond geworden was zat men werkelijk aan het einde van zijn krachten. Dan werd een logement opgezocht. Die logementen waren van allerlei

**Soms kroop je uitgeput en onderkoeld met kleren en al in bed. Maar slapen deed je vrijwel onmiddellijk, je viel gewoon om van vermoeidheid.**

aard, maar zelden waren ze comfortabel. Soms sliep je in een kamer die overdag aan een hoer verhuurd werd. Soms kroop je uitgeput en onderkoeld met kleren en al in bed. Maar slapen deed je vrijwel onmiddellijk, je viel gewoon om van vermoeidheid. In die omstandigheden was het natuurlijk onmogelijk op het einde van de dag naar huis terug te keren. Het traject Oostende-Brussel, daar deed je in die tijd trouwens 2,5 uur over. Je had toen wel geen opstoppingen, geen files, maar de wagens haalden nauwelijks vijftig, zestig kilometer per uur. De verkoop ging dus gewoon door tot en met vrijdagmiddag, wanneer om twaalf uur de terugtocht aangevat kon worden. Onderweg zag je dan soms een collega met



autopech langs de kant staan. Dan stopte je, je nam de kabel en reed met z'n tweeën naar Oostende: de rit Brussel-Oostende duurde dan 4 uur. Thuis werd de wagen gekuist en vervolgens was je vrij tot maandagmorgen. In dat week-end pikte je een cinemaatje mee, maar daarover hebben we het verleden maand al gehad.

Pascal Deckmyn

## HVB heeft nieuwe drukker

De Oostendse drukkerij Vandenberghe, alom bekend als *Het Nieuwsblad van de Kust* legde op 31 december de boeken neer. Elders in dit blad berichten we over deze drukkerij die zo nauw verbonden is geweest met de Vlaamse visserij. Ook HVB werd daar sinds jaar en dag gedrukt. Voor ons kwam het einde geheel onverwachts, zodat wij ons genoodzaakt zagen vlug vlug een andere drukker te zoeken.

De Bredense drukker Lowyck wilde de klus wel klaren en momenteel houdt u het eerste nummer in handen dat bij hem van de persen liep.

Op het ogenblik dat we deze lijnen schrijven weten we nog niet of alles rimpelloos verlopen zal zijn, want nieuwe drukkers zijn zoals nieuwe meesters: ook zij brengen nieuwe zeden mee.

Misschien telt dit nummer van HVB minder bladzijden dan je gewoon bent, dan komt dit alleen maar doordat we door het faillissement van drukkerij Vandenberghe verrast werden. Maar misschien oogt dit nummer van HVB wel beter dan hetgeen u gewoon bent en dan komt dat doordat we van de wissel gebruik gemaakt hebben om één en ander op punt te stellen.

Wat de uitkomst ook is, HVB gaat er in elk geval mee door.

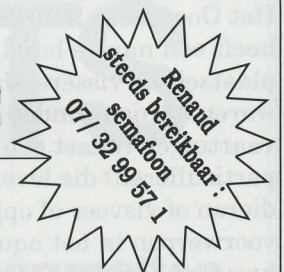
De redactie



**Scheepsdiesel**

# RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck



*snelle service & voordelige tarieven*

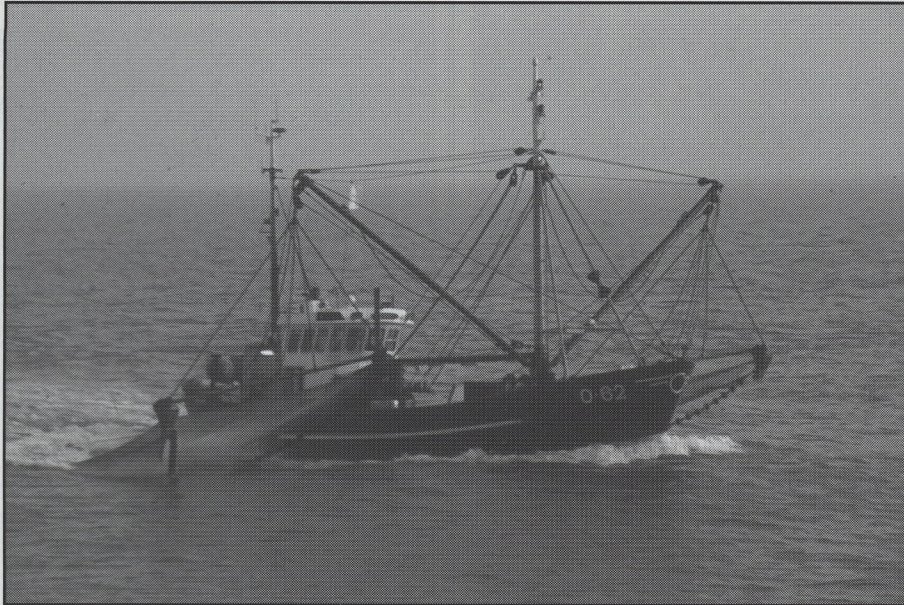
H.Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel : 059/32 28 75 - Privé : 050/51 48 79 - Fax 059/32 56 59

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| - leidingwerk         | - schroefassen  |
| - Slibwaywerken       | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk   | - plaatsen en herstellen van <i>alle dieselmotoren</i>    |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling                        |
| - kraanverhuur        | - <b>steeds! bereikbaar per semafoon : 07/32 99 57 1</b>  |

OOSTENDE

## Trofeeën van Noordzeeaquarium



De Gouden Vis gaat naar de O 62 'Dini' omdat schipper-reder Luc Bogaert en de bemanningsleden Marcel Rau en Patrick Vercnocke het Oostendse aquarium het meeste bevoorrad hebben.

Het Oostendse Noordzeeaquarium heeft een nauwe band met de plaatselijke vissers. In 1996 waren er niet minder dan 22 vaartuigen (naast een tiental particulieren) die levende zeedieren of visvoer of opgeviste voorwerpen in het aquarium kwamen afzetten. Het aquarium mocht daarvoor rekenen op de onbaatzuchtige hulp van de schippers van de O 20, O 23, O 29, O 62, N 64, Z 96, O 100, O 101, O 148, O 152, O 154, Z 183, O 190, O

191, O 316, O 369, O 427, O 430, O 431, O 455, O 533, O 700. Naar jaarlijkse gewoonte overhandigt de Vriendenkring van dat aquarium trofeeën en certificaten aan reders en bemanningen die zich in deze aanvoer onderscheiden hebben. Deze worden overhandigd gedurende het ledenfeest van de Vriendenkring dat doorgaat op 22 maart in de zaal Astrid in de Gentstraat te Oostende. Trofee De Bronzen Vis gaat naar de O 23 'Geoffrey William' van

schipper-reder François Devey en bemanningsleden Danny Laforce en Roland Vanheffe. De Zilveren Vis gaat naar de O 190 'Renilde' van reder Lucien Desmit. Schipper Freddy Lachat en bemanningsleden Daniël Demey en Dirk Kooy delen in de vreugde. De Gouden Vis tenslotte gaat naar de O 62 'Dini' omdat schipper-reder Luc Bogaert en de bemanningsleden Marcel Rau en Patrick Vercnocke het aquarium het meeste bevoorrad hebben.

### En wat denkt de boer erover

Eind februari publiceert het Landbouweconomisch Instituut (LEI) van het ministerie van landbouw een studie over de mening die de Belgische boer heeft over de evolutie van zijn beroep. Net zoals dat bij de vissers het geval is kende ook de landbouwwereld de laatste jaren heel wat onzekere ontwikkelingen. Het aantal landbouwers daalde aanzienlijk en bedraagt nog slechts 2,1% van de actieve bevolking. Gelijktijdig verminderde ook de economische, sociale en politieke invloed van deze sector. Vanuit de samenleving wordt zijn economisch handelen steeds kritischer bekeken en beperkt door toenemende reglementering.

**'En wat denkt de boer erover? Een sociologisch onderzoek naar de houding van de Belgische bedrijfsleiders tegenover hun beroepsituatie, L.E.I.-Publikaties nr. 586, Studies nr. 76, nov. 1996.'** De studie zal vanaf eind februari beschikbaar zijn.

# N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene*  
*Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28*



# Net kwijt ? Geen nood !

Vandaag kost een nieuw visnet ontzettend veel geld. De visser zit dan ook met de voortdurende vrees zijn net op een of andere manier te verliezen. En de kans dat dit gebeurt is reëel. Bij defekt aan lier of motor kan de visser zijn net laten zakken tot op de bodem van de zee en er een boei aan bevestigen (afboeien). Het net kan later door een ander schip opgehaald worden of na herstelling kan de eigenaar het zelf terug ophalen.

## Kwijt

Wanneer een net verloren gaat wegens het vastslaan aan een obstakel, een foute behandeling van de lier, het breken van sjikkels of het doorknappen van een stalen kabel omdat men te lang heeft gewacht om deze te vernieuwen of omdat er tijdens een storm te veel druk op de kabels komt te staan, dan weet de visser meestal niet exact waar zijn

net ligt. Een *bokkennet* ligt meestal kort bij het punt waar het verloren ging. Anders is het gesteld met een pelagisch net, want dat kan door de stroming nog een eind worden meegevoerd vooraleer het de zeebodem bereikt. Het is dan koffiedik kijken wat de juiste positie van het net zou kunnen zijn. Door met een scheerbord, een dreganker of het scheepsanker achter het schip over de zeebodem te slepen probeert de visser zijn net terug te winnen. Het is dan wel zoeken naar de spreekwoordelijke speld in de hooiberg.

Op de visgronden voor Newfoundland, Canada, werd een apparaat ontwikkeld dat de visser in staat moet stellen zijn verloren net snel terug te vinden. Het heet *Gearfinder 700* en het principe steunt op het gebruik van hydro-acoestische golven. Het apparaat bestaat uit drie delen: (1.) een

toestel (commando-eenheid) dat in de scheepsbrug wordt geïnstalleerd; (2.) een hydrofoon die in het water moet worden neergelaten om signalen op te vangen. Voor kleine vaartuigen is er een versie aan een 15 m lange kabel die manueel over boord wordt gezet. Voor grote vaartuigen is er een versie waarbij de hydrofoon via de romp kan worden neergelaten; (3.) Een onderwater transponder die bestaat uit een buisvormig toestelletje van 37 cm hoogte dat een geprogrammeerde code kan uitzenden en wordt gevoed door een 4,5 Volt alkaline onderwaterbatterij die een duurzaamheid heeft van 6 maanden. Deze transponder moet aan het net worden bevestigd. Op het droge weegt de transponder 2,5 kg. In het water slechts 900 gram. Het is te gebruiken tot op een diepte van 1300 m.

De transponder stuurt een signaal uit. Het signaal is gecodeerd opdat een vreemd vaartuig niet met iemand anders net zou gaan lopen.

Als een vissersschip zijn net kwijt is weet de schipper altijd wel ongeveer waar het ligt. Het schip vaart terug naar de plaats waar de schipper denkt dat de verbinding is verbroken. Hij laat de hydrofoon te water en schakelt het commandotoestel in. Wanneer de hydrofoon het signaal van de transponder opvangt berekent het commandotoestel automatisch op hoeveel meter en in welke richting het verloren net zich bevindt. De hydrofoon hoort de transponder tot op 5000 m. De schipper kan zo exact bepalen waar hij doelgericht zijn net met een dreganker moet proberen naar boven te krijgen. Tot nu toe werd het toestel hoofdzakelijk bij warrel- en drijfnetten gebruikt. Deze komen soms los van hun boeien of ankers, drijven weg, blijven wel vissen en zinloos doden. Met een *gearfinder* vindt de visser deze netten makkelijk terug. Sinds kort is het toestel ook bij ons op de markt zodat we mogen verwachten dat ook boomkorvaartuigen ermee uitgerust worden.

Daniël Pots

# O.V.A.

## ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

### 40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN:

- \* het veilen van UW vis... te Oostende
- \* het verzorgen van UW koeltransport... naar Oostende
- \* de berekening van UW lonen en sociale wetten, zowel voor reders als voor bedrijven... in en buiten Oostende
- \* een coöperatieve aangepast aan UW noden

## VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

Tel.: 059 / 32 21 73 — Fax: 059 / 32 04 46

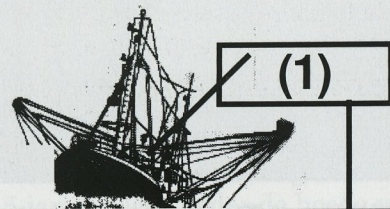
# Elk jaar gaat voor vele honderduizenden franken aan vistuig verloren

De visboel van een vaartuig is vele honderdduizenden franken waard. En het gebeurt maar al te veel dat het vistuig ergens in volle zee verloren gaat. Elke reder heeft het al meegemaakt, elke visser kan erover meespreken. Hoeveel geld moet dan niet weer geïnvesteerd worden in het vervangen van het verloren vistuig? Of hoeveel kostbare tijd wordt er niet gestoken in het opzoeken en localiseren van de vis-

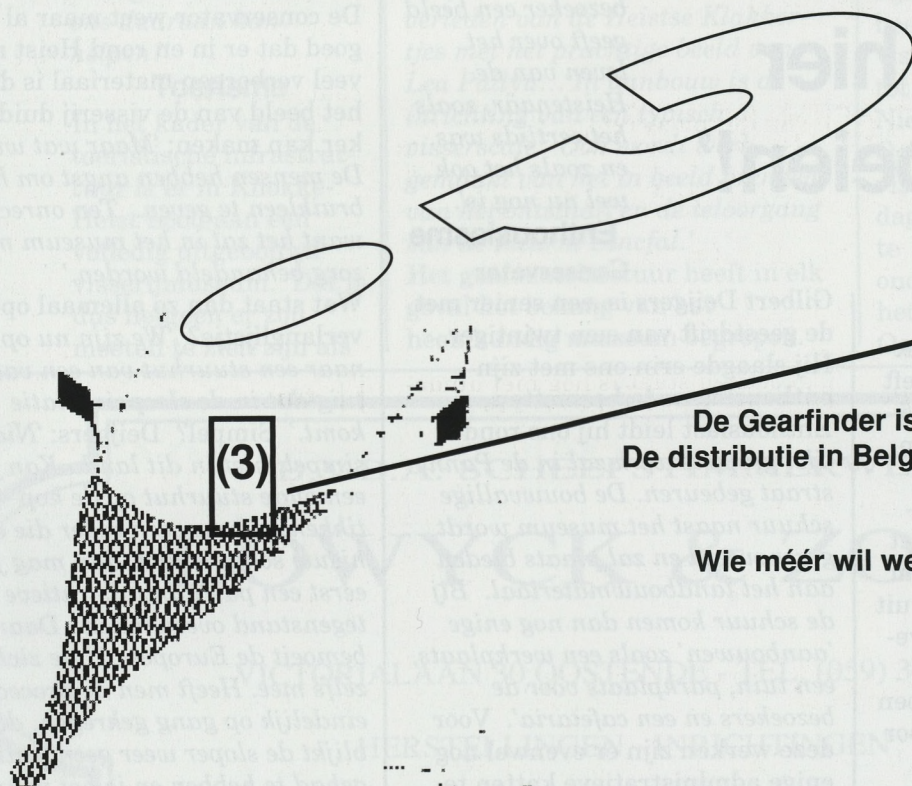
boel?  
De zogenaamde risico's van het vak? Niet noodzakelijk, want er bestaat nu immers een toestel — Gearfinder 700 — dat het verloren vistuig vlug en doeltreffend opspoorst. Deze 'Gearfinder' is in Canada speciaal voor de visserij (\*) ontworpen: sterk, kwalitatief hoogwaardig materiaal. Gemaakt om in de moeilijkste omstandigheden — en binnen de kortste keren — het verloren vistuig terug te vinden. De 'Gearfinder' bestaat uit drie verschillende onderdelen.

Vanaf de brug kan opdracht kan gegeven worden (1) om de zoektocht op het verloren vistuig in te zetten, daarvoor wordt een hydrofoon (onderwatermicrofoon) te water gelaten (2) die een signaal uitzendt dat weerkaatst wordt door het derde Gearfinderonderdeel (3) dat aan het vistuig vastgemaakt werd.

(\*) Ook uitermate geschikt voor duikers, wrakkenvissers, wetenschappelijk onderzoek...



(2)

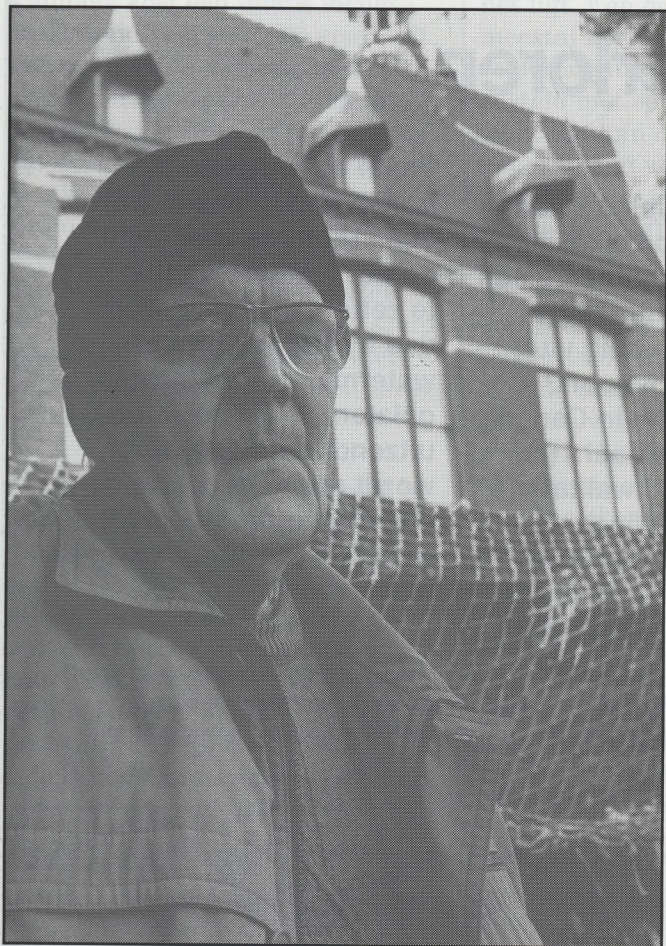


De Gearfinder is een Canadese produktie.  
De distributie in België, Nederland en Frankrijk  
is in handen van  
Brevisco-Bredene.

Wie méér wil weten neemt contact op met  
Brevisco

Ing. Willy Versluys,  
Kappellestraat 167  
te B-8450 Bredene.

Tel.: 059 / 32 17 23 —  
fax: 059 / 32 17 52.



Gilbert Deijgers van Sincfala:

## ‘Dat zal hier nogal groeien!’

Heist — HET GE-MEENTEBESTUUR van Knokke-Heist heeft op haar begroting 26,5 miljoen frank voorzien voor het heemkundig visserij- en landbouw-museum ‘Sincfala’. Het bedrag moet dienen om het museum in Heist uit te breiden en te renoveren. Daarnaast wordt ook nog eens 1,7 miljoen aan de kant gelegd voor een nieuw brand- en diefstalalarm en één

Gilbert Deijgers is een senior met de geestdrift van een twintiger. Hij slaagde erin ons met zijn enthousiasme te besmetten. Enthousiast leidt hij ons rond: ‘Het grootste werk zal in de Pannestraat gebeuren. De bouwvallige schuur naast het museum wordt gerenoveerd en zal plaats bieden aan het landbouwmateriaal. Bij de schuur komen dan nog enige ‘aanbouwen’ zoals een werkplaats, een tuin, parkplaats voor de bezoekers en een cafetaria’. Voor deze werken zijn er evenwel nog enige administratieve katten te geselen. ‘Wel ja, er zijn enige

miljoen voor de aanleg van de voortuin. Het ziet er dus naar uit dat het museum een sprong voorwaarts maakt. Conservator Gilbert Deijgers knikt: ‘Dat we erop vooruit zullen gaan is zeker. Het gemeentebestuur wil een grondige aanpak. Men wil af van de salami-techniek waarbij dit jaar een werkje aangepakt wordt, volgend jaar een ander werkje, en later nog een, en nog... Neen, Knokke-Heist wil hier een volwaardig museum, dat de bezoeker een beeld geeft over het leven van de Heistenaar, zoals het eertijds was... en zoals het ook wel nu nog is’.

### Enthousiasme

Conservator

problemen omdat het vroeger opgemaakte BPA (Bijzonder Plan van Aanleg) geen aandacht had voor dergelijke ontwikkeling. Men zal nu proberen een afwijking te krijgen zonder de omwonenden te schaden’. Het is duidelijk dat de conservator op goede voet met de buurt staat en dat zo wil houden: de omwonenden mogen vooral niet geschaad worden en het cafetaria mag in geen geval concurrentie voor de horeca genoemd worden.

Vervolgens. Als het landbouwmateriaal in de schuur staat, komen er in het hoofdgebouw meteen twee plaatsen vrij. Deijgers: ‘De lezers van HVB zullen er blij mee zijn, want we denken eraan deze plaatsen in te richten als een ‘technische klas uit het visserijonderwijs’. Voor deze klas hebben we al heel wat didactisch materiaal in bruikleen gekregen van de Heistse visserij-school’.

### Het verlanglijstje

De conservator weet maar al te goed dat er in en rond Heist nog veel verborgen materiaal is dat het beeld van de visserij duidelijker kan maken: ‘Maar wat wil je? De mensen hebben angst om het in bruikleen te geven. Ten onrechte, want het zal in het museum met zorg behandeld worden.’

Wat staat dan zo allemaal op het verlanglijstje? ‘We zijn nu op zoek naar een stuurhut van een vaartuig dat in de sloopcirculatie komt.’ Simpel? Deijgers: ‘Niets is simpel; niet in dit land. Kan je een oude stuurhut op de kop tikken, gift van een reder die een nieuw schip bouwt, dan mag je eerst een pak administratieve tegenstand overwinnen. Daar bemoeit de Europese Unie zich zelfs mee. Heeft men de procedure eindelijk op gang gekregen, dan blijkt de sloper weer geen geduld gehad te hebben en is het vaartuig, en de stuurhut!, reeds herleid



tot schroot'. En het is niet dat er verder geen verlangens zijn. *In mijn dromen staat hier ook een volledige asleiding van een vissersvaartuig opgesteld: schroef, tussenas, keerkoppeling en motor. Is er geen HVB-lezer die ons daaraan kan helpen?*

#### **Toerisme**

In het kader van de toeristische infrastructuur is er in Knokke-Heist nood aan een volledig uitgebouwd visserijmuseum. Dat is dus hetgeen er zou moeten te zien zijn als

de werken voltooid zijn. Deijgers haast zich echter om zijn huidig museum al te verdedigen: *'Het is niet omdat het allemaal groter wordt, dat er nu niets te zien is. Vandaag is het museum heel zeker ook al een bezoek waard, omdat er zoveel waardevols te zien is: de schelpencollectie van specialist Kreps, herinneringen aan het verleden van de Heistse Klakker-tjes met het prachtige beeld van Lea Pallyu... In aanbouw is de inrichting van een typisch visserscafe. Ook wordt werk gemaakt van het in beeld brengen van het ontstaan en de teloorgang van de zee-arm Sincfal.'* Het gemeentebestuur heeft in elk geval het belang van het heemkundig museum begrepen.

Wie niet overtuigd moest worden zijn conservator Deijgers en zijn medewerkers Charlotte en Carina. *'En laten we Guido niet vergeten die kan putten uit zijn ervaring in het vissersberoep.'* Waarvan akte.

Juul De Vocht

Foto's Guido Walters

**Het heemkundig museum Sincfal, Pannestraat 140 is open vanaf Pinksteren tot 15 september van 10u tot 12u en van 14u tot 17.30u, ook op afspraak zijn er mogelijkheden via het telefoonnummer**

#### **Zaal Jef Verbanck in Nieuwpoortse Vismijn**

De Nieuwpoortse Vismijn richt in haar gebouwen een infozaal in. Daar zal de Nieuwpoortse visserij belicht worden en er zullen film- en videovoorstellingen kunnen doorgaan. Verder wordt de zaal versierd met foto's van Nieuwpoorts visserij. De zaal wordt genoemd naar de nu 83-jarige Jef Verbanck. Deze Nieuwpoortse visserstelg voer als 15-jarige reeds onder de hoede van zijn vader Alex Verbanck die met de beeg op volle haring jaagde. Jef zelf viste van 1930 tot 1953. Van 1953 tot 1980 was hij vismijndirecteur te Nieuwpoort. Ook vandaag is Verbanck nog bij de visserij betrokken. Niet alleen is hij dagelijks op de Nieuwpoortse kaaien te zien, hij is ook nog actief als ondervoorzitter van de Vrienden van het nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke. (wl)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**LOWYCK & ZOON**

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Onder Nederlandse koepel

## 'Vlaamse Visserscoöperatie' voor samenaankoop

Op vrijdag 20 december organiseerde de Rederscentrale een bijeenkomst waarop twee Nederlandse visserijvoormannen uitgenodigd waren. *De Boer*, voorzitter van de Visserijcoöperatie van Urk en *Visser*, secretaris van de Nederlandse Visserijcoöperatie kwamen er uitleggen hoe de Nederlandse reders samen materialen aankopen. De interesse van Vlaamse kant was groot. Maar sommigen bekeken de komst van de Nederlanders met enig argwanen. Geert Deman van de zgn. Maritieme Ombudsdienst stuurde zelfs een fax rond: is dit de zoveelste poging van de Nederlandse visserij om bij de Vlamingen in te breken, zo was de teneur van zijn bericht, en hij wees op de talrijke vissersvaartuigen die aan Nederlandse reders verkocht zijn en naar de samenwerking tussen de Zeebrugse Visveiling en de vismijn van het Nederlandse IJmuiden.

DAT SOMMIGE BELGISCHE reders in elk geval van plan waren om bij de Nederlandse coöperatie-koepel aan te sluiten lag overigens op 20 december al vast. Het Informatieblad van de Rederscentrale schreef ter zake: *'In de vergadering kregen de personen die de gedachte goed vinden de mogelijkheid deze intentieverklaring te ondertekenen (...) Men wil (...) nagaan of er voldoende interesse is voor dergelijke coöperatie. Zoniet zullen de initiatiefnemers op individuele basis aansluiting zoeken bij een bestaande coöperatie of vereniging van coöperaties.'* Dat laatste bleek evenwel niet nodig want er was bij de Vlaamse reders wel degelijk voldoende interesse om een eigen coöperatie op te richten, een vennootschap die een aparte loot zou vormen van de Nederlandse 'Vereniging van Visserijcoöperaties'. De voordelen van de samenwerking zijn dan ook evident. Met de Vereniging van Visserijcoöperaties kan naar grote leveranciers toegestapt worden om grote partijen aan te kopen tegen uiterst gunstige voorwaarden.

### Samen aankopen

De Nederlandse Vereniging van Visserijcoöperaties overkoepelt al redersorganisaties van o.a. Den Helder, Lauwersoog, Den Oever, Breskens en Colijnsplaat. Binnenkort krijgt deze vereniging er dus een groep Vlaamse reders bij.

Omdat het een koepel betreft kunnen de afzonderlijke coöperaties ook nog een eigen politiek voeren. Iedere aparte coöperatie kan naar de eigen leden toe vrij beslissen over de prijsvorming. Bepaalde coöperaties verkopen alleen ketting en ander materiaal, maar geen olie. Andere doen dat wel. Jaarlijks wordt eenmaal vergaderd met alle besturen van de coöperaties. Maandelijks vinden er twee vergaderingen plaats voor de inkopers. Om de Vlaamse Rederscoöperatie op te starten vormden Eddy Eerebout, Urbain Wenten, Norbert Hennaert, Jacky Vermote en Bart Schiltz alvast een voorlopig bestuur. Dat bestuur richtte vervolgens op het einde van de maand januari te Oostende en Zeebrugge vergaderingen in waarop de Belgische reders kon-

den lid worden van de nieuwe Vlaamse Visserscoöperatie. De lidgelden werden vastgelegd à rato van 500 frank per tonmaat van het betreffende vaartuig. De reder van een vaartuig van 100 GT betaalt dus 100 aandelen van 500 frank (= 50 000 frank) om lid te worden. Wie na 14 februari lid wordt betaalt overigens 50% méér. Op 21 februari houdt de nieuwe coöperatie haar eerste vergadering. Daar treedt de voorlopige leiding af en wordt er een nieuw bestuur verkozen. (fv)

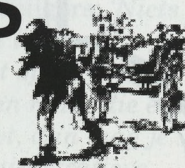
## Florizoone coördinator Visserijcentrum

Dirk Florizoone (32), jurist en reeds meer dan twee jaar stafmedewerker bij de Rederscentrale, trad op 2 januari in dienst als eerste coördinator van het vorig jaar opgerichte 'Vlaams Visserijcentrum vzw' in Nieuwpoort. Hij blijft nog drie maanden halftijds voor de Rederscentrale werken.

Het Vlaams Visserijcentrum werd begin vorig jaar opgericht in het kader van het 'Doelstelling 5b-programma regio Westkust-Middenkust-Zeevisserijgebied'. De vzw heeft als taak alle betrokkenen uit de sector bij te staan en te informeren over de steunmaatregelen voor de visserij. Het centrum is gevestigd in het voormalige Bloso-piramidegebouw aan de Novus Portus-jachthaven in Nieuwpoort. Manu Desutter is voorzitter van het Vlaams Visserijcomité.

# N.V. WILLEMS

## Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst  
Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Kustvissers benadeeld?

# Vlaamse Vissersbond klaagt schaderegeling pijpleidingen aan

SINDS DECEMBER WORDT de kustvisserij danig verstoord door de pijpleiding voor gastransport die momenteel tussen Bacton (Groot-Brittannië) en Zeebrugge aangelegd wordt. Nog tot maart zou in het Kanaal en De Scheur gebaggerd worden en wel op dusdanige wijze dat het vissen er gevaarlijk wordt. Tijdens de aanleg van de pijpleiding is de visvangst zelfs gewoon uitgesloten. De firma Interconnector onderhandelde dan ook met de visserijsector om een schaderegeling voor de reders uit te werken. Voor wat Vlaanderen betreft verliepen deze gesprekken met de Rederscentrale.

De Vlaamse Vissersbond (VV) gaat niet akkoord met de manier waarop de Rederscentrale (RC) de schadevergoeding uitkeert. Volgens de VV hanteert de RC een verdeelsleutel die ervoor zorgt dat het meeste geld naar vaartuigen gaat die het minste onder de aanleg van de pijpleiding te lijden

hebben. Met name de kustvissers zouden door de regeling benadeeld worden. Secretaris Christa Vandromme van de VV: *'Als de verdeelsleutel vastgelegd wordt volgens de GT (tonnenmaat) van de vaartuigen dan betekent dat meteen dat de categorie Eurokotters een pak meer geld toe-*

*geschoven krijgt dan de kustvissers, want deze laatsten hebben kleinere schepen. Maar tegelijk is het zo dat de kustvissers veel meer in de getroffen gebieden vissen dan de Eurokotters die daar eigenlijk bijna nooit te zien zijn. Met andere woorden: wie het meeste schade lijdt, krijgt het minste geld!'* Dat het de VV hoog zit bewijst de dagvaarding die zij liet betekenen aan de firma Interconnector, de Rederscentrale en aan de Belgische staat.

## Erenning

Een en ander heeft natuurlijk te maken met het feit dat de VV (nog) niet als producentenorganisatie erkend werd en dus niet bij de betreffende onderhandelingen betrokken was. De VV wijst er in dat verband op dat een klacht over haar niet-erkenning inmiddels door de Europese Commissie ontvankelijk verklaard werd. De Commissie zal nu onderzoeken of België in deze zaak de bepalingen van het Gemeenschapsrecht niet overteden heeft. (fv)

\* Mazout voor verwarming

\* Gasoil en marine fuels

\* Oliën en vetten

\* Alle petroleumprodukten

**NV NORTH SEA BUNKERS**

**BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

**Peraltastraat 9 — 8000 Brugge**

**Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax: 050 / 32 12 98**

n.v. **NORTH  
SEA  
BUNKERS**  
belgium



# DIEPZEE- VISSERIJ

## ‘WANNEER DE QUOTANOOD HET HOOGST IS...’

De almaar groter wordende quotaproblemen doen heel wat ideeën loskomen. Meer dan ooit worden voorstellen geformuleerd om op niet gequoteerde vissoorten te vissen.

Zo is er een Vlaamse schipper die rond de eilandengroep St.-Kilda op tarbot wil jagen. Wanneer de netten in de wateren van de ‘St. Kilda Ground’ 120 meter diep uitgesmeten worden is er veel kans op succes, zo meent de man.

Is de diepzeevisserij voor de Vlamingen een haalbare kaart?

Daniël Pots ging kijken hoe (en waar) ze dat elders doen, want ook in andere landen gaat men op zoek naar alternatieven en men meent die ook te vinden in...

## DE NIEUWE DIEPZEEVISSERIJ

IS ER EEN TOEKOMST weggelegd voor dat soort visserij? We vragen het ons hieronder af, ook al omdat de Vlaamse vissers vandaag nood hebben aan een alternatief voor de steeds slinkende quota op de bekende vissoorten. Het is daarbij toch wel merkwaardig dat alle Europese visnaties — van Noorwegen tot Spanje — aan deze ‘nieuwe diepzeevisserij’ deelnemen... met uitzondering van België. Tegelijk vragen wij ons af of de voortdurende toename van technische snufjes uiteindelijk niet alle vismogelijkheden zullen vernietigen.

De vissers die wij aan het

werk zagen in de diepzeevisserij deden dat met speciaal daartoe uitgeruste vaartuigen: diepzee-treilers. Het moet daarbij echter duidelijk zijn dat één enkele reder, of zelfs één enkel bedrijf, de totaalkost voor de uitbating van zo'n moderne diepzee-reiler niet kan dragen. In de praktijk werken verschillende rederijen samen om het schip uit te baten. Zij streven er ook naar vaste bemanningen te krijgen die desgevallend mee in het schip investeren en aan boord werken tot meerdere eer en glorie van het eigen kapitaal.

Wat er ook van zij, op onze tocht langs Schotse havens (1) zagen wij de nieuwe ontwikkeling maar al te goed. In Aberdeen, Peterhead en

Frasersburg zijn de nieuwe diepzee-treilers te bekijken en ook op de Orkneys en de Shetlands worden ze gezien, maar wij gaan vandaag naar de Shetlands en meer bepaald naar het eiland *Whalsay* om een beeld te krijgen van deze nieuwe visserij.

### Een voorbeeld uit de Shetlands

Het eiland *Whalsay* telt ongeveer duizend inwoners waarvan de meesten rechtstreeks of onechtstreeks van de visserij afhankelijk zijn. Omdat ze ook daar zoeken naar manieren om de visserijcrisis te overleven gaan ze in op de nieuwe trend. Er gaan momenteel veel middenslag- en verre afstandstreilers van de hand om

# DIEPZEE VISSERIJ

de licenties samen te voegen. Daarmee worden dan nieuwe schepen gebouwd. Momenteel zijn er op het eiland acht grote nieuwe diepzee treilers in de vaart.

De jongste twee liepen in november en december 1996 van de (Noorse) werf. De investeringen werden gecoördineerd door één vissersfamilie. Beide vaartuigen zijn identiek om gemakkelijk in paar (*pairtrawling*) te kunnen vissen. De LK 419 *Antares* werd gefinancierd door de verkoop van de vorige *Antares*, én door de inbreng van 8 bemanningsleden (van schipper tot matroos) die al 22 jaar samen varen. Verder kwam er een lening van de Schotse Clydesdalebanken bij kijken en een Noorse subsidie van 9% op de totale kostprijs. De LK 394 *Zephyr* werd dan weer gefinancierd door de verkoop van de vorige *Zephyr*, de inbreng van 5 bemanningsleden die al 18 jaar samen varen, een lening bij dezelfde bank en dezelfde Noorse subsidie.

## De cijfers

Beide schepen zijn 64 m lang, 13m breed met een diepte van 7,5 m. De motor heeft een vermogen van 3.000 pk, de schroef een diameter van 3,8 m wat een topsnelheid geeft van

17 knopen in lege toestand en een operationele snelheid van 12 à 14 knopen. De vaartuigen zijn enkel uitgerust om te treilen. Als ze alléén vissen heeft het net een mond van 1200 m omtrek. Als ze in paar treilen gebruiken ze een net met een opening van 1795m omtrek (2).

Als ze alléén uit vissen gaan worden scheerborden van 12,5 m<sup>2</sup> gebruikt en onder aan het net bevestigde gewichten van 1,2 ton. Bij *pairtrawlen* gebruiken ze zelfs gewichten van 2,2 ton.

Naast lieren met een trekkracht tot 80 ton en nettentrommels staan er ook drie kranen op het dek. Omdat het geen hekreilers zijn en de kuilen bij het ophalen omvangrijk zijn wordt de vangst aan boord gezogen via twee pompen. De vangst komt terecht in 9 RSW-tanks met vers gekoeld zeewater, samen goed voor een capaciteit van 1800 m<sup>3</sup>. De vangst wordt gelost via een luchtledig pompsysteem dat, naargelang de vissoort, 60 à 80 ton vis per uur overhevelt.

## Wat en waar

Deze vaartuigen jagen in de Noordelijke Noordzee aan de rand van de Noorse Economische 200-mijlszone, ook wel in die zone waar Europa quota opkoopt, in de vrije wateren tussen Shetlands en IJsland en in de noordelijke Atlantische Oceaan. Veelal zijn ze er op zoek naar nog in grote scholen levende vis zoals haring, makreel en horsmakreel (*pours*) in aan Europa grenzende wateren en naar wijting, blauwe leng, koolvis en nieuw te ontginnen minder

bekende en op grotere diepte levende soorten (rondneus grenadier, orange roughy, argentine, opah en salfin roughshark...).

Het zijn snelle schepen, ook al om de vis vlug te verkopen op die plaatsen waar er grote vraag is en dus de hoogste prijzen worden aangeboden: IJsland, Fär Ö, Shetlands, Noord-Shotland, Noorwegen, Denemarken, Ierland (3).

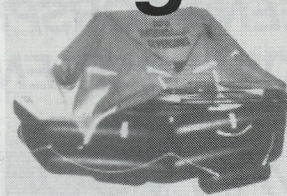
## Elektronica

De volledige navigatie wordt elektronisch gecontroleerd; het vinden van vis evenzo. Elk schip heeft 10 soorten communicatiesystemen: telefoon met korte reikwijdte, met verre reikwijdte, afgesteld op het Noors systeem, afgesteld op het nordeuropees systeem, fax, satellietverbinding voor de geheime gesprekken rond vindplaatsen van vis en te verwachten prijzen in de havens...

Om de verschillende soorten vis te localiseren zijn er 3 horizontale sonars, 3 verticale echosounders (waarvan er een is die tot 1000 m diep vis opspoort). Op de hoofdlijn van het net staat een treilsonar gemonteerd die een klaar beeld heeft van de netopening, de zeebodem vóór het net en de visscholen die in het net zullen verdwijnen. Ook op het net bevindt zich een getijdenmonitor die op 3 verschillende diepten ultrasonisch snelheid en richting van de getijdenwerking weergeeft, dit allemaal omdat de getijden

# SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:  
Royerssluiskaai 48  
B-2030 Antwerpen  
Tel.: 03 / 231 36 48  
Fax: 03 / 231 57 65



Afdeling Kust  
H. Baelskaai 8A  
B-8450 Oostende  
Tel.: 059 / 32 28 25  
Fax: 059 / 33 01 48

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.: (059) 70 58 79.

# DIEPZEE VISSERIJ

onder water niet gelijk zijn aan die aan het oppervlak... en dat allemaal om nog efficiënter te vissen. Om obstakels te vermijden zijn beide schepen uitgerust met 2 klassieke *Furunoradars* en 2 *satnavradars* die met transmitters zijn ingesteld op het Franse *Sercels* systeem en heel Noordeuropa en zijn zeeën bereiken. Beide vaartuigen hebben 3 plotters en in hun computer zit een *harddisc* die 80 verschillende zeekaarten met alle onderwaterobstakels op het scherm kan toveren.

De bemanning bestaat uit 12 vissers. Er is echter accommodatie voor 16. De vaste schippers die elkaar per 2 reizen aflossen hebben elk hun eigen kamer met computer om hun verschillende logboeken bij te houden en de gegevens te verwerken. De kostprijs van elke trailer: 468 miljoen frank.

## Verdere ontwikkelingen

Om voldoende licenties te verwerven worden visrechten van kleinere vaartuigen gekocht en samengevoegd. De visserscoöperatie van *Shetland* kopen daarvoor reserves op (4). Dezelfde vissersfamilie uit *Whalsay* brengt trouwens in de volgende maanden een veel groter schip, de *Research*, in de vaart (de bouwtoelating werd verkregen door de verkoop van de oude *Research* en de *Azalea*). Het bedrijf gelooft dus dat er ook nog een toekomst is voor treilers die de vangst invriezen en daardoor veel langer op de visgronden kunnen blijven. Ze kunnen ook verder van huis nog niet geëxploiteerde visgronden aanspreken.

Meteen is er in de Schotse visserij een nieuwe term gelanceerd: de *go-anywhere* trailer (de trailer die overal terecht kan). In totaal opereren er al een 70-tal dergelijke nieuwe schepen vanuit Europese havens (Noor-

wegen inclus). Heeft de Vlaamse visserij hier de boot gemist? Toch is er een andere vraag die daarbij luidop moet gesteld worden. Zal al dat geweld ervoor zorgen dat de ontzettend visrijke Atlantische Oceaan binnen 30 à 40 jaar ook overbevist zal zijn?

Daniël Pots

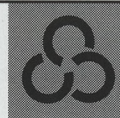
(1) Dit artikel sluit meteen een lange reeks af waarin Daniël Pots langs tal van Schotse havens trok om er de nieuwe ontwikkelin-

gen te noteren.

(2) Vanuit Ierland vissen 2 supertreilers van meer dan 100 m lang in paar met een netopening van 3.000 m (!) omtrek.

(3) De nieuwe treilers zijn de ondergang van de uit Oosteuropa afkomstige klondykers, oude fabrieks- en hektreilers, die geen hoge prijzen kunnen betalen om de vis aan boord te nemen en technisch niet meer in orde zijn om ze nog voor de Europese kusten toe te laten. Ze verdwijnen dan ook massaal van het toneel.

(4) Ook van de zogenaamde flagships. Dit wordt zeer positief onthaald want het brengt naar het buitenland verdwenen quota terug in Britse handen.



## VAN VOORDEN-PROMAC

### VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven  
HODI straalbuizen  
Industrieel gietwerk  
Machinefabriek

### VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie  
Occasion schroeven  
Zinkanoden  
Slijtsloffen

### PROMAC B.V.

Stuurmachines, Roeren  
Verstelbare schroeven  
Boegschroeven  
Waterpompen  
Scheepskranen  
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties  
Waterbehandelingsinstallaties

**EEN VOORSPRONG IN  
KWALITEIT EN TECHNIEK**

## VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 04185 - 71200 Fax 04185 15790 Telex 50110

WE WAREN HET zo stilaan gewoon geworden: **jaar na jaar daalden** de besommingen in de Belgische visveilingen. 1996 gaf echter een ander beeld te zien. Weliswaar werd er ook in het voorbije jaar weer minder vis aangevoerd, maar de besommingen lagen wel degelijk hoger. **Gaat het beter** met de Vlaamse visserij?

# Minder vis, meer geld

HET VISSERIJJAAR WERD nogmaals afgesloten met minder vis. Een trend, want sinds 1990 ligt het totale aanvoergewicht in de drie Belgische visafslagen onder de 30.000 ton. De besomming (van de onder Belgische vlag aangevoerde visserijproducten) in de kustvismijnen evolueerde al die jaren traditioneel in dalende lijn... tot 1995! Voor het eerst in vijf jaar is deze trend gebroken en laten de jaarcijfers een hogere besomming zien. Is dat voldoende om nu al een ommekeer aan te kondigen?

Al bij al deed onze visserij het dus niet zo slecht. In Nederland (zie elders in dit nummer) bijvoorbeeld ging de besomming er in de meeste visafslagen op achteruit. Bij ons kwam er weliswaar ook minder vis op de markt, maar dan wel met hogere opbrengsten voor de rederijen. In die cijfers is evenwel geen rekening gehouden met de aanvoer van Belgische vaartuigen in buitenlandse havens. Volgens voorlopige gegevens zou er tien procent minder aangeland zijn in het buitenland. De waarde daarvan zou minder dan één miljard vertegenwoordigen (920 miljoen in '95).

Dank zij de vangstspreading en een twintigtal ruilakkoorden kon in 1996 tot het einde van het jaar op tong en schol worden gevestigd. Dit niettegenstaande de visserij op een tiental bestanden gesloten werd, waaronder vier tong- en drie scholgebieden.

De aanvoer van 20.200 ton (1,55% minder dan vorig jaar, maar 37%(!) minder dan tien jaar geleden) in onze havens werd verwezenlijkt door een 140-tal vaartuigen. Ondanks de stijging van de gemiddelde vermogensinzet tot 500 kW (472 kW in '95) nam de aanvoer per zeedag nauwelijks toe tot 810 kg (800 kg in '95). Het aantal zeedagen bedroeg

verleden jaar 25.005 (25.551 in '95). De daling van de aanvoer met 319 ton hield ongeveer gelijke tred met de verminderde inspanning in zeedagen (- 2 %).

## Verdeling van de aanvoer in ton:

	1996	1995	+ / -
Kabeljauw	2.705	3.015	- 10,0 %
Schol	5.093	5.124	- 0,6 %
Tong	4.139	3.995	+ 3,6 %
Andere	6.704	6.409	+ 4,6 %
Tot. demersale	18.641	18.543	+ 0,5 %
Tot. pelagische	12	24	- 50,0 %
Garnaal	401	513	- 21,8 %
Andere schaald.	305	557	- 45,2 %
Weekdieren	841	883	- 4,8 %
Tot. sch. & week.	1.547	1.953	- 20,8 %
TOTAAL	20.200	20.519	- 1,6 %

## Besomming hoger

Er is dus voormopig (?) een einde gekomen aan de trend van dalende jaarbesommingen. De aanvoerwaarde dikte immers aan tot 2,494 miljard of 372 miljoen meer dan in '95. Dat is een toename van niet minder dan 17,5%. Toch nog altijd 23% minder dan tien jaar geleden.

## Verdeling van de besomming in miljoen frank

	1996	1995	+ / -
Kabeljauw	154	153	+ 0,6 %
Schol	333	291	+ 14,5 %
Tong	1.249	958	+ 30,4 %
Andere	602	526	+ 14,4 %
Tot. demersale	2.338	1.928	+ 021,3%
Tot. pelagische	0	0	- 43,5 %
Garnaal	60	68	- 10,7 %
Andere schaald.	53	88	- 39,6 %
Weekdieren	42	39	+ 9,4 %
Tot. sch. en week.	156	194	- 19,8 %
TOTAAL	2.494	2.122	- 17,5 %

# Besomming in Oostende 12% hoger

'LATEN WE ONS niet verblinden door een vooruitgang van de besomming tegenover 1995, laat er ons bewust van zijn dat we twee jaar geleden reeds dezelfde besomming hadden. We staan dus nog geen stap verder. We kunnen ons enkel troosten met de gedachte dat het niet slechter werd.' Met deze woorden temperde havenkapitein Vermandel het gunstige resultaat dat de vismijn van Oostende in 1996 haalde.

Promotie Vissershaven Oostende (PVO), waarvan kapitein Vermandel, als directeur van de vissershaven, voorzitter is, maakte de jaarcijfers bekend tijdens een receptie in het bestuursgebouw van de vismijn. Van deze gelegenheid wordt al enkele jaren gebruik gemaakt om de trouwste aanvoer-

ders te huldigen.

Net als in de andere Belgische vissershavens lag een betere prijsvorming aan de basis van een omzetstijging van 12 procent in Oostende. Dat is 91 miljoen frank meer dan het jaar voordien. De besommingen van de laatste jaren tonen echter inderdaad aan dat er nog geen reden tot euforie is. Niet eens zo lang geleden lag de jaaromzet nog boven het miljard. De totale omzetcijfers op een rijtje:

1996	831.513.519 fr.
1995	740.234.644 fr.
1994	839.871.623 fr.
1993	740.831.777 fr.
1992	749.158.969 fr.
1991	1.045.454.085 fr.
1990	1.080.426.397 fr.

Al bij al zit het resultaat nu 23

procent onder de omzet van 1990. De totale aanvoer bedroeg 7.245 ton, waarvan 6.685 ton van Belgische vaartuigen. De rest is afkomstig van enkele buitenlandse aanlandingen en via de veiling verkochte of in transit doorgevoerde vis. Het aanvoergewicht verminderde met 781 ton (- 9,4 %) tegenover 1995.

## Huldiging

De N.36 *Donia* van Rederij Ver-sluis-Desaever uit Bredene besomde ruim 40 miljoen in Oostende. Reder en bemanningsleden (Marcel Torcq, Kristof Lensen, Patrick Bovenister, Ronny Debruyne, Martin Schaessens en Philippe Deley) mochten dan ook een herinneringsschaal in ontvangst nemen als beste aanvoerder in de catego-

**Havenkapitein Patrick Vermandel en burgemeester Goekint samen met de reders en de bemanningleden die een herinneringsschaal in ontvangst mochten nemen. (foto gw)**



rie boomkorvaartuigen van meer dan 750 pk.

In de categorie boomkorvaartuigen tot 750 pk was de Z.583 *Angelina* van de Knokse Rederij Hertsens voor de vierde keer op rij nummer één. Deze keer met een brutobesomming van meer dan 25 miljoen frank in Oostende, bijeengevist door Yves en Philip Hertsens, Stefaan Van den Herreweghen, Serge Vleminckx, Dirk Vlietinck, Alain Derycke en Steven Willemkens.

Bij de Eurokotters, boomkorvisser tot 300 pk, ging de eer opnieuw naar de B.65 *Artevelde* van de Blankenbergse reder Jozef en Marc Vandewalle en de bemanningsleden Frank en Erwin Vandewalle en Sandro Strubbe.

Bij de zeldzaam geworden plankenvissers kwam de hektreiler O.154 *Wilmar* van Willy en zoon Johan Lepeire ook weer als eerste uit de bus met een brutobesomming van 15 miljoen frank. Tenslotte was de O.62 *Dini* van Luc Bogaert net als vorig de laureaat bij de kustvissers mede dank zij de inzet van Marcel Rau en Patrick Verknocke.

### Automatisering

*De werkgroep PVO is klaar met een studie voor de volledige automatisering van de visafslag, zoals voorzien in de laatste fase van de modernisering van de Oostendse vismijn*, maakt Willy Versluys, voorzitter van de *Onderlinge Visafslag* (OVA), bekend. De realisatie kan gebeuren met steun van de Europese impulsprogramma's en zou 20 tot 30 miljoen kosten. Versluys hoopt dat de automatisering tegen het jaar 2000 gerealiseerd is ... indien de Stad Oostende nog verder in de vismijn wil investeren. Een geïnformatiseerd verkoopsysteem zou televeilen mogelijk maken en leiden tot samenwerking met andere visveilingen in binnen- en buitenland.

De OVA-voorzitter maakte ook melding van een studie voor het oprichten van een moderne, ijsfabriek. Omdat een privébedrijf met gelijkaardige plannen bezig is wacht de OVA nog even af. (gw)

# DE DRIJVENDE KRACHT



D  
R  
I  
J  
V  
E  
N  
D  
E  
K  
R  
A  
C  
H  
T

Van huis uit is Padmos scheepsbouwer. Met een kwaliteitstraditie in de nieuwbouw van vissersvaartuigen en het verbouwen, aanpassen, revideren en repareren van schepen. Padmos heeft er de juiste vakmensen, de juiste faciliteiten en de modernste apparatuur voor. Of het nu gaat om een nieuwe lierinstallatie aan boord, een complete her-motorisering of een dokreparatie : Padmos voert elke opdracht deskundig en snel uit op basis van uw specifieke wensen, specificaties of modificaties. Met een goede planning als uitgangspunt om kostbaar stilliggen tot een absoluut minimum te beperken. Maar er is meer. Als officiële Mitsubishi dealer verzorgt Padmos verkoop, onderhoud en service van de scheepsdieselmotoren van dit topmerk. Zowel nieuw als gerevideerd. Kompleet met onderdelenlevering uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.



**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

#### STELLEN DAM:

Deltahaven 18, Postbus 23, 3250 AA Stellenham, Holland  
Tel.: +31 187 49 17 66. Fax: +31 187 49 16 23. Magazijn-Fax: +31 187 49 13 75

#### BRUINISSE:

Havenkade 12, 4311, 4311 BA Bruinisse, Holland. Tel.: +31 111 48 15 51. Fax: +31 111 48 13 17

**OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER**

## Nieuwpoort weer boven de 100 miljoen

Ook de Nieuwpoortse vismijn profiteerde van de hogere visprijzen, waardoor de jaaromzet opklom tot bijna 108 miljoen frank (+ 11 miljoen). De totale aanvoer - met inbegrip van enkele buitenlandse aanlandingen - steeg van 823 tot 832 ton.

### AANVOER

Vis	796.559 kg	+ 2,9 %
Garnaal	35.585 kg	- 20,1 %
TOT.	832.144 kg	+ 1,2 %

### BESOMMING

Vis	101.635.957 fr.	+ 13,6 %
Garnaal	6.333.192 fr.	- 10,3 %
TOT.	107.969.229 fr.	+ 11,8 %

De Nieuwpoortse vismijn kan nog rekenen op een dozijn vaartuigen die regelmatig in de thuishaven verkopen. Haring was er in '96 niet meer bij. Maar ook in '95 stelde deze visserij nog nauwelijks iets voor met een aanvoer van 4.126 kg, goed voor een opbrengst van amper 34.766 frank.

Het aantal garnaalvaartuigen in Nieuwpoort is ondertussen ook teruggevallen op twee eenheden en in augustus kwam de N.782 Nancy er nog bij. Begrijpelijk dat de garnaalaanvoer daaronder lijdt.

## Grootste omzetsijging voor Zeebrugse Visveiling

Na een bescheiden omzetsijging in '95 jaar pakt de *Zeebrugse Visveiling* ook met betere cijfers voor '96 uit. Alhoewel de ZV de officiële cijfers pas op 10 februari vrijgeeft werd al bekend dat de totale opbrengst van alle verkopen rond de 1,75 miljard zit. De stijging moet de 20% benaderen. De aanvoer van eigen vaartuigen was alvast goed voor een besomming van bijna 1,6 miljard. Al wat daarboven zit is afkomstig van verkoop voor derden. De omzet van de nevenveilingen moet rond de 150 miljoen frank opgebracht hebben.

### Eigen aanvoer

De aanvoer van eigen vaartuigen, 12.697 ton, is nauwelijks gewijzigd (12.684 ton in '95). Ook bij de ZV wordt het verschil gemaakt door de betere prijzen. De ZV spreekt van een aanvoer stijging van 5 procent. Die moet dan

ook afkomstig zijn van buitenlandse aanvoer en andere activiteiten binnen de veiling.

De gemiddelde prijs van de demersale vissoorten veerde in Zeebrugge flink op. In '95 bedroeg de gemiddelde prijs nog 104 frank en liep op tot 128 frank voor '96. Prijsstijgingen van kabeljauw (g.p. van 49 naar 55 frank), schol (van 57 naar 67 frank), tong (van 237 naar 305 frank), rog (van 54 naar 59 frank) en zeeduivel (van 233 naar 274 frank) zijn daar natuurlijk niet vreemd aan.

Maandag 10 februari worden de 'Beste besommingen '96' bekend gemaakt. De reders en de bemanningen van de verschillende categorieën worden opnieuw met een gedenkplaat bedacht. Vorig jaar waren dat de Z.586, Z.501, Z.483, O.206 en de Z.69. Meer daarover in ons volgend nummer. (gw)

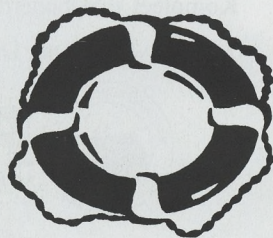
## Aanvoer en besomming in Nieuwpoort 1972-1996

Deze cijfers stemmen niet volledig overeen met deze van de vismijndirectie. Zij slaan enkel op de verkoop van onder Belgische vlag gevangen visserijproducten. In de totaalcijfer wordt ook de aanvoer van enkele buitenlandse vaartuigen en de verkoop door derden meegerekend.

Voor het eerst in acht jaar boekt Nieuwpoort tegenover het voorafgaande jaar een hogere omzet. Zoals in de andere vismijnen is dat uitsluitend te danken aan de betere visprijzen.

	Tot aanvoer in ton	Tot opbrengst in milj. fr.
1996.....	817	106
1995.....	809	95
1994.....	1.091	100
1993.....	1.011	117
1992.....	1.181	116
1991.....	1.208	131
1990.....	1.561	153

1989.....	1.724	159
1988.....	2.123	173
1987.....	2.027	173
1986.....	1.349	114
1985.....	1.276	114
1984.....	1.525	101
1983.....	1.250	83
1982.....	1.490	82
1981.....	2.340	100
1980.....	2.371	103
1979.....	2.686	106
1978.....	2.725	96
1977.....	1.994	71
1976.....	1.549	62
1975.....	1.579	50
1974.....	1.634	51
1973.....	2.074	56
1972.....	3.088	-



**C.V. VLAAMSE VISSERSBOND**  
**Producentenorganisatie**  
**H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende**  
 Secretariaat open elke dag van 7 tot 12 u

**Tel: 059 / 33 04 35 en 059 / 33 24 04**

**(Privé: 059 / 33 12 22)**

**Fax: 059 / 33 24 04**

# Aanvoer en besomming per haven

(Belgische vissersvaartuigen)

Zeebrugge is nog steeds de grootste aanvoerhaven met ruime voorsprong op Oostende. 63 procent van de totale aanvoer in Belgische visafslagen belandt in Zeebrugge. Voor de Zeebrugse Visveiling betekent dat 64 procent van de totale besomming.

We ztten de cijfers op een rijtje. De twee bovenste tabellen vertellen u een en ander over de omzetverhoudingen tussen de drie verschillende Belgische visveilingen. Als de totale aanvoer 100% bedraagt, hoeveel % gaat dan respectievelijk naar Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort, hetzelfde gingen we na voor wat de besommingen betreft. Onder de titel '5 jaar aanvoer en besommingen per haven' noteerden we dan weer hoeveel geld en gewicht die percentages vertegenwoordigen.

## Verdeling van de aanvoer over de drie vissershavens (%)

	1996	1995	1994	1993	1992
Zeebrugge	63 %	62 %	58 %	62 %	62 %
Oostende	33 %	34 %	37 %	33 %	33 %
Nieuwpoort	4 %	4 %	5 %	5 %	5 %

## Verdeling van de besommingen over de vissershavens (%)

BESOMMING	96	% tot. 95	% tot. 94	% tot. 93	% tot. 92
Zeebrugge	64 %	62 %	60 %	63 %	64 %
Oostende	32 %	33 %	36 %	32 %	31 %
Nieuwpoort	4 %	4 %	4 %	5 %	5 %

## 5 jaar aanvoer en besomming per haven

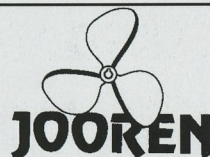
### aanvoer Belgische vaartuigen in ton

	1996	1995	1994	1993	1992
Zeebrugge	12.697	12.684	12.461	14.233	15.269
Oostende	6.685	7.026	7.819	7.653	8.229
Nieuwpoort	817	809	1.091	1.011	1.181
TOTAAL	20.200	20.519	21.371	22.897	24.679

### Besommingen in miljoen frank

	1996	1995	1994	1993	1992
Zeebrugge	1.598	1.318	1.333	1.434	1.523
Oostende	790	709	802	735	740
Nieuwpoort	106	95	100	117	116
TOTAAL	2.494	2.122	2.236	2.286	2.380

(Bron: Ministerie van Middenstand en Landbouw - Dienst Zeevisserij Oostende)



SCHEEPSSCHROEVEN B.V.

Sinds 1959 uw vertrouwde adres voor reparaties en leveringen van scheepsschroeven

Papendrechtsestraat 2a,  
Dordrecht - Holland.

Tel.: 078-613.38.31

Fax.: 078 - 631.17.95.

## Tong- en scholaanvoer goed voor tweederden van de jaaropbrengst

Tong en schol zijn de basissoorten van onze visserij. Samen zijn ze goed voor 46% van het aanvoergewichten en 64 procent van de totale besomming.

Meest tong wordt aangevoerd in Zeebrugge waar de gemiddelde prijs vorig jaar op 305 frank lag, 298 frank in Nieuwpoort en 295 frank in Oostende.

In '95 was dat 237 frank voor Zeebrugge, 240 voor Nieuwpoort en 246 voor Oostende. Het prijsverschil tussen die twee jaren verklaart grotendeels de hogere omzetten in de vismijnen. De tongveilingen waren immers goed voor een meeropbrengst van 295 miljoen frank.

Voor schol bedroeg de gemiddelde prijs 67 frank in Zeebrugge, 62 frank in Oostende en 61 frank in Nieuwpoort. In '95 was dat 57 voor Zeebrugge, 56 voor Oostende en 54 voor Nieuwpoort.

SMEDERIJ

# Jules St. Martin

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

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

Zetel: Schelpenlaan 12 te Bredene — Tel.: 059 / 32 17 69



# *Spanning aan boord,* **Bogenda's specialiteit**

Aan boord van schepen bevindt zich heel wat elektrische en elektronische apparatuur. Bogenda legt zich toe op de levering van complete elektrische installaties van alle bekende merken plus alle componenten en elektronische apparatuur voor navigatie en communicatie. Zowel voor de binnen- als de zeevaart. Bogenda adviseert, ontwerpt en bouwt installaties volledig naar uw specificaties. Verzorgt eventueel gewenste of noodzakelijke renovatie en staat 24 uur per dag klaar bij reparaties. Ongeacht waar u op dat moment met uw schip ook bent en of het om elektro of elektronica gaat.



**B** BOGENDA  
ELEKTRO

**Bogenda Elektro B.V.** Mandenmakersstraat 4, 3334 KE Zwijndrecht, Holland.  
Telefoon +31 78 610 18 95. Telefax +31 78 610 03 70.

# Daar gaat ze... de RMT



IN 1983 EISTE minister De Croo een saneringsplan voor de RMT. Het leningsplafond werd toen opgetrokken van 5 naar 12 miljard en het personeelsbestand vastgelegd op 2.014 werknemers, het aantal dat op 1 februari 1983 in dienst was. Enkele maanden later wilde minister Waltiel de RMT opdoeken. De strijd voor de staatsrederij is uiteindelijk een lange uitputtingsslag geweest die nu beslecht is. De laatste afvaarten gebeuren op vrijdag 28 februari, tenzij personeelsacties dat onmogelijk maken.

Op de verbinding Oostende-Ramsgate neemt *Holyman Sally Ferries* de vlag over met twee snelle catamarans die een paar dagen voor de eerste afvaarten gedoopt worden. De *Holyman Express*, waarop in de voorbije weken negen officieren hun opleiding kregen, wordt met een Vlaamse naam vereerd. De fast ferry *Condor 12*, die momenteel nog tussen Weymouth en de Kanaaleilanden vaart, krijgt een Engelstalige naam. De nieuwe rederij heeft onlangs

## De laatste afvaarten gebeuren op vrijdag 28 februari

ook haar overzetprijzen bekend gemaakt en tot algemene verbijstering houden die duidelijk geen rekening met de dumpingtarieven van de concurrentie. Bovendien loopt het hardnekkige gerucht dat Holyman zichzelf gaat beconcurreren door ook met snelle catamarans vanuit het centrum van Duinkerke op Ramsgate te varen.

Wat er met de de RMT-vloot te gebeuren staat is nog niet duidelijk. De *Reine Astrid* (ex-Stena Nautica) is in elk geval al verkocht aan een Italiaanse rederij die al Stena-zusterschepen in de vaart heeft. Het lot van de *Princesse Marie-Christine* en de *Prins Albert*, die de allerlaatste RMT-overtocht maakt, is onbekend. Tenslotte blijft er nog de prestigieuze *Prins Filip* die voor potentiële kandidaten alsnog te duur geprijsd is. Voor de Jetfoils is er helemaal geen toekomst meer. (tekst en foto gw)

## Bij het einde van de RMT: een standpunt

'De RMT wilde uiteindelijk nog een nieuwe, zij het afgeslankte, maatschappij oprichten en de Belgische Staat van haar kant was bereid over de 14 miljard rode cijfers de spons te vegen. Het mocht niet volgens het Europees recht dat de vrije concurrentie waarborgt. Maar wat moeten we dan denken van de concurrent Kanaaltunnel met zijn 320 miljard frank schuld; een project dat bij wijze van spreken al vele tientallen keren failliet moest zijn... ware er niet het feit dat heel de Europese Unie zich inspant om daar de schulden wel degelijk te 'herschikken'. Duidelijker voorbeeld van twee maten en twee gewichten zal niet vlug gevonden worden.'

Daniël Pots

## Gevolgen failliet IMOP voor Valcke en Indimec

Het faillissement en de overname van Imop zal gevolgen hebben voor de twee dochterbedrijven NV Valcke Industries (H. Baelskaai, Oostende) en Indimec NV (Kielbankstraat, Zeebrugge). Valcke Frères NV in Oostende werd in 1990 voor 95 procent overgenomen door het Antwerpse metaalconstructiebedrijf dat toen nog meer dan 700 werknemers telde. De Valcke-activiteiten in Zeebrugge werden samen met de overgenomen scheepswerf New Perfecta ondergebracht bij de tijdelijke vereniging Maritec (opgericht door Esco, IMOP en Sait voor het onderhoud van de zeemachtschepen; contract dat einde 1997 vervalt), nu Maritec NV. Beide bedrijven staan onder leiding van directeur John Neus.

IMOP ging op 13 januari failliet waardoor de werkgelegenheid van de resterende 350 werknemers op de helling kwam te staan. Het bedrijf, gespecialiseerd in de bouw en herstel van petrochemische installaties, voerde al enkele jaren herstructureringen door zonder uit de rode cijfers te geraken. Het laat een put van 100 miljoen achter.

De curatoren wisten reeds twee kleine afdelingen met en 40 werknemers van IMOP te verkopen. Seghers Engineering uit Willebroek is bereid de hoofdactiviteit over te nemen samen met een 200 tal arbeiders en bedienden. Het is nog niet duidelijk wat er met de 40 werknemers van Valcke Industries en Indimec te gebeuren staat. (gw)

## Drukkerij Vandenberghe legt de boeken neer

**Drukkerij Vandenberghe, alom bekend als "Drukkerij Nieuwsblad van de Kust" (opgericht in 1938) werd op 30 december 1996 op bekentenis failliet verklaard. Het januari-nummer van HVB kon nog net de deur uit vooraleer de zaakvoerster de boeken neerlegde.**

**Met de drukkerij verdwijnt andermaal een bedrijf dat zeer nauw met de visserij verbonden was.**

De drukkerij aan de Oostendse H. Baelskaai is rechtstreeks verbonden met het leven en werk van wijlen Pros Vandenberghe. In 1934 nam deze visserijvoorman het beheer van "Het Visscherijblad" volledig over van uitgever-drukker Honoré Seys met wie hij vanaf februari 1933 de eerste nummers uitbracht. In 1938 nam Pros Vandenberghe ook de drukkerij aan de Nieuwpoortsesteenweg over om het blad in eigen beheer op te maken. "Het was toen dat we de onvergeeflijke fout begingen zelf een drukkerij over te nemen en veel schulden te maken, denkend op eigen vleugels beter te kunnen vliegen", bekende Pros in het jubileumnummer bij het 50-jarige bestaan van "Het Visserijblad" (28 december 1982).

Na de oorlog kwam het vakblad opnieuw uit onder de kop "Het Nieuw Visscherijblad". Het drukkersbedrijf verhuisde naar de Vindictiveaan in 1949. In de jaren vijftig veranderde de spelling van de titel en "Het Visserijblad" kreeg er de ondertitel "Nieuwsblad van de Kust" bij. De splitsing van beide titels in afzonderlijke publicaties dateert van 1954. In 1962 verhuisde de onderneming naar het nieuwe complex aan de H. Baelskaai.

De overname van het weekblad "Nieuwsblad van de Kust" door het Roeselaarse uitgeversbedrijf Roularta gebeurde op 1 juli 1981, anderhalf jaar nadat deze ook reeds het andere Oostendse weekblad, "De Zeewacht", had ingepalmd. De drukkerij op de H. Baelskaai bleef evenwel in handen van de familie en heette overigens tot onlangs nog 'Nieuwsblad van de Kust'. Pros Vandenberghe (° 21 mei 1907)

overleed op 7 december 1984. De drukkerij-uitgeverij werd voortgezet door zijn dochter Martine. HVB werd in 1988 evenwel overgenomen door de vzw Liefkemores.

De laatste tijd kreeg de drukkerij — die inmiddels Drukkerij Vandenberghe was gaan heten — het steeds moeilijker om zich te handhaven. In 1995 waren er nog 11 mensen werkzaam en haalde het berijf een omzet van 16 miljoen. Het personeelsbestand werd sindsdien kleiner en bij gebrek aan opdrachten kwamen de werknemers regelmatig in de tijdelijke werkloosheid terecht. De economische toestand van de onderneming moet de laatste maanden dermate slecht geëvolueerd zijn dat er voor de zaakvoerster niets anders opzat dan het faillissement aan te vragen.

Curator Peter Labens had bij het ter perse gaan nog geen volledig overzicht van de schuldvorderingen, maar vast staat dat er een put is van ettelijke miljoenen. Hij zoekt momenteel kopers voor het machinepark en de papier- en grondstoffenstock. Indien geen aanvaardbaar bod binnenloopt zal hij overgaan tot een openbare verkoop. (gw)

### FAILLIET

- **Ch. Plattenbosch BVBA**, Riemstraat 10, Antwerpen, visgroothandel, schaal- en weekdieren, diepvriesproducten. Failliet verklaard op 13 december.
- **PRIMOS NV**, Riemstraat 17, Antwerpen, visgroothandel, zeevruchten, visrokerij, diepvriesvis. Failliet verklaard op 21 januari 1997.
- **Londes Jean-Baptiste**, Jean Dubrucqiaan 170, Brussel, groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op 17 december 1996
- **BVBA Dangreau**, H. Baelskaai 42, Oostende, groot- en kleinhandel in vis en visbereidingen. Failliet verklaard op 23 januari 1997. (Bedrijf was overigens geen eigendom meer van Gerard Dangreau. Werd enige tijd geleden overgelaten aan een Nederlandse ondernemer.)

Jaarresultaten Nederlandse veilingen

# Urk achteruit

• **De visafslag van Urk**, nummer één in Nederland, verwerkte vorig jaar 38.000 ton vis tegenover 45.300 ton in 1995 (- 16 %). De tongaanvoer daalde van 7.000 naar 4.300 ton. Ook de scholaanlandingen vielen terug van 26.300 ton tot 22.900 ton. Het jaar werd afgesloten met een besomming van 214,8 miljoen gulden (3,85 miljard frank). In '95 bedroeg de omzet nog 235,4 miljoen gulden (4,2 miljard frank). De omzet van schol verbeterde en overtrof in belangrijkheid de tongbesomming. Er werd voor 87,7 miljoen gulden omgezet tegenover 76,5 miljoen voor schol. Het jaar voordien was schol goed voor 85,6 miljoen gulden en was tong met een opbrengst van 97,3 miljoen gulden nog de belangrijkste vissoort in de Urker afslag.

• **De visafslag van IJmuiden** heeft een goed jaar achter de rug.

De omzet steeg van 108,2 miljoen gulden naar 117,7 miljoen gulden (2,1 miljard frank), waarin de tongopbrengst goed was voor 38 procent.

• **Goedereede** haalde een omzet van 83 miljoen gulden (+ 3 miljoen gulden). De totale aanvoer liep terug van 13.100 ton tot 12.600 ton vis.

• **Harlingen** klokte af op 71,5 miljoen gulden tegenover 77,6 miljoen gulden het jaar voordien bij een lagere aanvoer. Garnaalvaarders zorgden in Harlingen voor een recordaanvoer van 2.100 ton (1.400 ton in '95)

• **Lauwersoog** kende een omzetsijging van bijna tien procent tot 55,8 miljoen gulden (1 miljard frank). Opvallende was de sterke stijging van de garnalaanvoer van 2.300 naar 3.300 ton.

• **Scheveningen** kende ook een beter jaar. De omzet bedroeg 51

miljoen gulden (918 miljoen frank), een toename met bijna vijf miljoen gulden.

• **Colijnsplaat** kon geen vooruitgang boeken. De besomming viel terug van 25,6 miljoen gulden in het topjaar '95 naar 16,2 miljoen gulden (290 miljoen frank).

• **Vlissingen** deed het iets beter dan het jaar voordien. De jaaromzet klom van 57 naar 59,5 miljoen gulden (1,07 miljard frank). Het totale aanvoergewicht daalde van bijna 10.000 ton naar ruim 9.000 ton.

• **Breskens** moest dan weer wat achteruit met een omzet van 22,7 miljoen gulden (410 miljoen frank) tegenover 24,4 miljoen gulden in '95. Tong was goed voor 45 procent van de jaaromzet.

• **Den Oever** kende een beperkte omzetsdaling van 24,2 naar 22,4 miljoen gulden (403 miljoen frank). Door de intensieve visserij op langoustines steeg deze aanvoer van 42 naar 244 ton, goed voor een omzet van 2,2 miljoen gulden.



*Nooit voorheen was ik HVB-abonnee. Toch wil ik dat het blad nog een lang leven beschoren blijft. Daarom neem ik een (nu extra voordelig) proefabonnement van 500 bef\*. Voor dat bedrag krijg ik dan zes opeenvolgende maanden HVB thuis gestuurd. Ik betaal nu evenwel nog niets, ik wacht op de factuur die me samen met het eerstvolgende nummer toegestuurd wordt.*

Naam & voornaam

Straat en nummer

Postnummer en gemeente

(Desgevallend) BTW-nummer

\* Campagne uitsluitend voor België

**HET VISSERIJBLAD leeft alleen bij gratie van zijn adverteerders en zijn lezers. HVB geniet van geen enkele subsidie, het maakt geen deel uit van een belangengroep of organisatie en het kan niet putten uit een kapitaal.**

**Alleen u beslist over het verder bestaan van dit tijdschrift. Het wordt tijd dat u dit (64-jarige!) blad daadwerkelijk steunt want...**

# De toekomst van HVB ligt in uw handen



## Visafslag Den Helder-Texel wint prijs



De coöperatieve Visafslag Den Helder-Texel is door de Helderse ondernemers uitgeroepen tot 'Onderneming van het jaar 1966'. De jury verklaarde haar besluit als volgt: *'De visie om in een krimpende markt initiatieven te nemen, zoals het op de markt brengen van superverse vis onder de naam 'Silver Sealed' en samen te gaan werken met de afslagen in IJmuiden en Zeebrugge valt te prijzen. Initiatieven die tot hogere opbrengsten moeten leiden in een tijd dat de sector te maken heeft met een afnemende aanvoer door verlaging van de visquota.'* Afslagdirecteur Zwartveld mocht de prijs in ontvangst nemen. (foto A. Vermeulen)

### b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren,  
visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende -

Tel: 059 / 32 34 91 - Fax 059 / 33 05 50

**Zaakvoerders:**

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46.

André Baert - Van Waes, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.

**Ploegbazen - sorteerders:**

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene. Tel.: (059) 32 49 00 // GSM 075 34 18 18

Jan Trotteyn, Nieuwe Steenweg 71, 8377 Zuienkerke.

Tel.: 050/42 43 67 // GSM 075 83 19 75



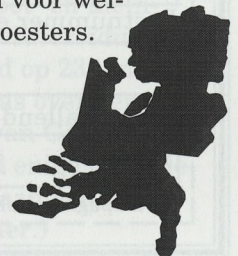
Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86.

### Nederland heeft vissers tekort

Uit een studie van het Nederlandse *Landbouw Economisch Instituut* bleek dat het land jaarlijks behoefte heeft aan 160 gediplomeerden uit het visserij-onderwijs. Momenteel wordt dat getal niet gehaald. De Nederlandse visserijscholen telden van 1991 tot 1996 jaarlijks gemiddeld minder dan 100 eerstejaars leerlingen. Wanneer deze trend zich doorzet, ontstaat er een structureel tekort aan gediplomeerden op de vissersvloot. Ook omdat niet alle afgetudeerden uiteindelijk in de visserij terecht komen rekent men uit dat zich jaarlijks maar liefst 200 leerlingen moeten inschrijven in het eerste jaar van de diverse visserijscholen. Daarvan moeten er uiteindelijk 160 succesvol afstuderen, waarvan er vervolgens 100 daadwerkelijk in de visserij terecht komen, dit is in de kottervloot, maar ook als bemanningslid voor de verre visserij, de schelpdiervloot en *'mogelijk een toenemende vraag naar Nederlands personeel vanuit het buitenland (Belgie)'*.

### Problemen met Ierse oesters

Uit Zweden en Denemarken kwamen alarmerende berichten naar de Zeeuwse oesterbranche. In Yerseke geraakte men behoorlijk van de kaart toen bleek dat honderden consumenten in Noord-Europa na het eten van oesters last kregen van braakneigingen, diarree, koorts, dubbelzien, hoofdpijn, gewrichtspijn en gevoelloze vingertoppen. De Ierse oesters, die via het Zeeuwse Yerseke naar Noord-Europa waren uitgevoerd, bleken besmet met een virus. De Zeeuwse oesterboeren veronderstellen nu dat de Ieren hen nog niet nagezuiverde B-oesters verkocht hebben voor wel-nagezuiverde A-oesters.





Willem Vermandere de zanger kent u. Maar wat heeft hij met de zee te maken? Veel! Zoveel als Grard en zijn beeld 'De Zee' (het bekende Oostendse beeld 'Dikke Mathille'), of zoveel als Delvaux met de 'Zeenimfen' die traag van de al even Oostendse muren afschilferen. Beide kunstenaars floreerden in Sint-Idesbald waar ze samen *pétanque* speelden en wijn dronken. Vermandere leeft daar ook ergens, in een dorp achter Veurne, waar de zee een tiental eeuwen geleden heer en meester was. Hij staat daar op de poldergrond die nog geurt naar het zilte water, onder de frisse wind die vanuit zee over zijn beelden stroomt.

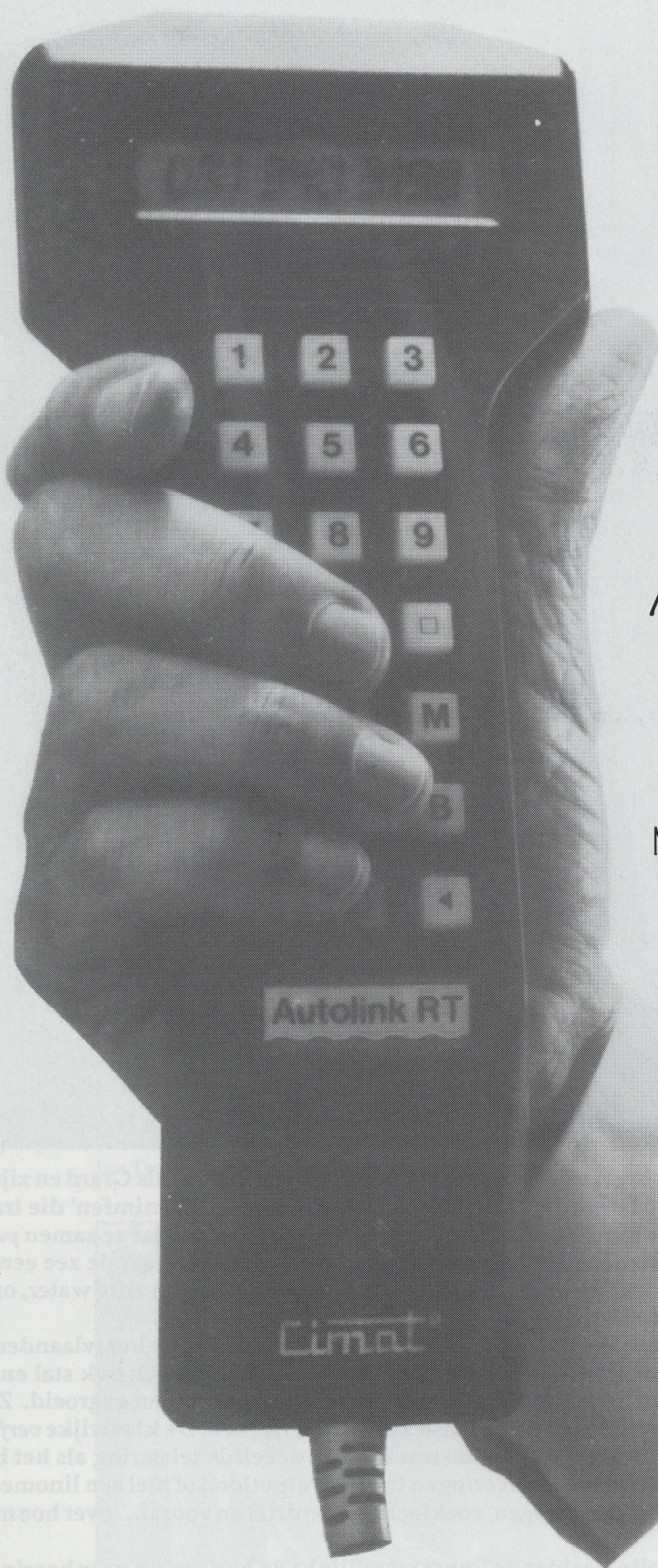
Zeg dus niet dat Vermandere niets met de zee te maken heeft. Land en zee zijn in ons drukke kustvlaanderen één. Had de visser die we als Pannenaar kennen geen groententuin? En de paardenvisser had toch ook stal en voer. De *landtitanen* die Willem Vermandere uit steen kapt zijn uit diezelfde oude noordzeebodem gegroeid. Ze staan daar met dezelfde kracht als de wolken die vanover de zee op de oogst komen neerkijken. De kleurrijke *verftitanen* worden wolkenreuzen die vertellen over land en water. De boomstronk krijgt dezelfde teistering als het hout uit een veenlaag met brandwonden en schimmelwit. Lijnen en arceringen in akwarelpotlood of met een linomes lijken op verhalende wolken. En dan zijn er de anekdotes: ervaringen, zoektochten, verdriet en vooral... over hoe moeilijk mensen met elkaar kunnen praten.

In zijn liedjes zit de humor en het cynisme. In zijn beeldende kunst weerklinkt de hunkering naar begrip en ook naar vrijheid die door de frisse zeelucht over het polderland kan openbloeien.

Voor wie wil luisteren ... en kijken.

André Baert. (Foto Jan Verhaeghen)

# NIEUW - NIEUW - NIEUW



TELEFONEREN VAN  
EN NAAR BOORD...  
EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID  
ZIJN EIGEN NUMMER...

EN EEN :  
AFZONDERLIJKE  
REKENING

MET DE NIEUWE TELEFOON  
"AUTOLINK"  
KAN DIT

ZELFS SCRAMBLEN KAN !!!!

INES N.V.  
GROENLANDSTRAAT 93  
B- 8380 Zeebrugge  
Tel : 050 / 55.93.10  
Fax : 55.93.13

INES N.V.  
H. BAELSKAAI 27  
B - 8400 Oostende  
Tel: 059 / 32.34.01



## Tweede havenkapitein(dienst) in Oostende?

Na de oprichting van het *Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende (AGHO)* valt de havenexploitatie onder de bevoegdheid van twee instanties. Het stadsbestuur behoudt de bevoegdheid over het visserijdok, het Montgomerydok en de Mercatorjachthaven. Na het verdwijnen van de RMT krijgt het AGHO de volledige bevoegdheid over alle waterpartijen (met inbegrip van het Vlotdok, Houtdok, Zwaaidok, Doksluis) en kaden vanaf de havenhoofden tot aan het zwaaidok in de achterhaven (Polyship).

Met het wegvallen van de RMT verdwijnt ook het monopolie van de staatsrederij op de diepwaterkaaien. De mogelijkheid bestaat om het werkterrein van havenkapitein Vermandel uit te breiden tot de totaliteit van de haven. Een andere mogelijkheid, duidelijk voorzien in de wet van 5 mei 1936, laat de oprichting van een tweede havenkapiteinsdienst toe. Omwille van een aantal praktische problemen en personeelsaangelegenheden ziet het er naar uit dat voor de tweede mogelijkheid gekozen wordt. De wet laat dit toe.

Art. 1: "... *De havenkapiteinsdienst ressorteert onder het bestuur of het organisme belast met de exploitatie der haven.*"

Art. 2: "*De havenkapiteinsdienst staat onder het gezag en de leiding van één of meer kapiteins ...*"

Art. 3: "*De havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins worden op de voordracht van den Minister, tot wiens bevoegdheid het Zeewezen behoort, door den Koning benoemd op een door het exploiterend bestuur of organisme ingediende voordrachtlijst met tweemaal zooveel kandidaten als er plaatsen te begeven zij. De besturen en organismen regelen de modaliteiten van candidaatsstelling en van aanvaarding der candidaturen.*"

Art 5: "*Het exploiterend bestuur of organisme bepaalt het kader van de officieren, alsmede van het personeel van alle rang en alle categorie van den havenkapiteinsdienst ...*"

Art. 6: "*De havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins zijn belast met te zorgen voor de uitvoering, binnen gansch de uitgestrektheid der haven, van wetten en algemeene reglementen, alsmede van de bijzondere reglementen ter zake van de exploitatie en de politie van de haven ...*"

*Het bestuur of het organisme, waarvan zij (tw. de havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins) afhangen, bepaalt, buitendien, den aard en de uitgebreidheid van hun onderscheiden bevoegdheden ...*"

Niets staat de oprichting van een tweede

havenkapiteinsdienst in de weg. Het AGHO kan dus zonder meer kandidaturen voordragen voor de benoeming van een tweede havenkapitein. (gw)

## Nieuwe uitgave Internationaal zeevaartreglement in de maak

In samenwerking met docenten aan de Hogere Zeevaartschool, o.a. Pierre Desseck, en het Provinciaal Maritiem Instituut wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een nieuwe geactualiseerde uitgave van het '*Internationaal Zeevaartreglement*'. Het werk bestaat uit een kaartsysteem met afbeeldingen van scheepslichten, boeien, seinvlaggen enz., gebundeld in een ringmap. Het verschijnt binnen enkele weken.

De nieuwe uitgave kost 1.250 frank en kan besteld worden bij Drukkerij Cailliau BVBA, Torhoutsesteenweg 678, 8400 Oostende of door storting voor 20 februari van 1.250 frank (btw en verzendingskosten inbegrepen) op rek. 475-8117321-86.

## Baggerbedrijven vrijgesteld van sociale bijdragen

De federale ministerraad keurde vrijdag 17 januari een koninklijk besluit goed waardoor baggerbedrijven gedeeltelijk vrijgesteld worden van bijdragen voor de sociale zekerheid. De vrijstelling geldt voor dit en volgend jaar voor alle werknemers aan boord van baggervaartuigen die over een zeebrief beschikken.

## Zeevaartpolitie protesteert

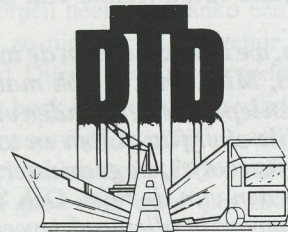
Leden van de Zeevaartpolitie uit Oostende, Gent en Antwerpen betoogden op zaterdag 4 januari in Oostende. Het personeel wil in de eerste plaats duidelijkheid over de toekomst na de overheveling van het korps naar de Rijkswacht. Daarnaast wensen ze een snellere afhandeling van de problematiek rond de "*vereenvoudigde loopbanen*". De uitvoering van dit laatste deel van hun cao blijft volgens hen te lang aanslepen. Tenslotte wezen ze op de problemen die de aanwerving van 40 ex-RMT-werknemers bij de Zeevaartpolitie kan veroorzaken. Principieel is het gemeenschappelijk vakbondsfront niet gekant tegen hun aanwerving. De vakbonden wensen echter dat de bestaande bevorderingsmogelijkheden voor het huidige personeel niet in het gedrang komen.

Een honderdtal manifestanten namen aan de waarschuwingssactie deel. Ze stapten van het station naar het Westerstaketsel waar een rouwkrans in de havengeul werd goegoid. (foto gw)

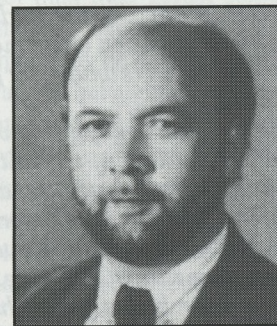
ZEEVISSERS - VISBEWERKERS - HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-

Maritiem

VOOR AL UW PROBLEMEN WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

# ABVV

OOSTENDE - VEURNE - DIKSMUIDE

Jules Pourquaetstraat 27 Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Fax: 059 / 70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176

Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

Fax: 050 / 54 42 53

## Eén miljoen

Kapitein Chris Camisch van de *Norland* mocht voor North Sea Ferries Chris Robertson als de miljoenste passagier verwelkomen. De Luxemburger en ging op familiebezoek naar Schotland. North Sea Ferries heeft met zijn herstructureringsplan van 1996 de stap naar verbetering ingezet met 4% meer passagiers en 10% meer vracht. Ook de waardingscurve lag met 98% zeer hoog. In januari kwam dan de samenwerking met P & O waardoor de twee nu met een vloot van 16 schepen varen tussen Zeebrugge en Rotterdam-Europoort en Felixstowen (Zuid-Engeland), Hull (Midden-Engeland) en Middlesbrough (Noord-Engeland) (dh)

# van schepen van mensen

— 'Kom op kanaal 66 Milo.'

't Is blet, een sterrenhemel zegent het gulle romantisme van zee en wind.

— 'Ja, we zitten hier aan de middle rough, Milo, en 't is ook maar al' uureen lepel, vieren, winden vieren, een kilo of vijftig platen en tongen en vijftarbotjes, we gaan weer goud verdienen van de reis! Och 't kost tegenwoordig allemaal teveel aan werk en tuig voor wat dat 't nog kan opbrengen maat... waar is de tijd van de pietermannen en de mosselschelpen met parels waarover peetje altijd bezig was...

Met 't keren van 't getij gaan we wat zuidelijker aanlopen, 't wordt daar wellicht de mirakuleuze visvangst! Ik ben in Grimsby aan boord gekomen Milo, altijd maar de vangst in containers naar Oostende. Inge heeft me naar Kales gebracht met haar auto en afscheid is altijd een beetje triestig Milo, surtout d'eerste dagen dat g' in zee zijt...

De bokkevisser N. 543 vaart een stuk noordelijk van de doggerbank aan de korre, in de ruis van de grote akker. Meeuwen en een paar visdieven zweven lui boven het zog, een Jan van Gent laat zich vallen om buit op te schrokken. Het zusterschip ligt aan de bruceys garden, die tijd van 't jaar the right place voor de platen. Met het goede zicht en het zuidelijke briesje moet ervan geprofiteerd worden.

— 'Ja, varen en liefde geven niet veel keuze Carlos, maar aan de kost moet ge komen daar valt niet te kiezen. En 't kan ook niet verhelpen met op een ander te veranderen maakt zeeziek...'

Even stoort een vreemde stem van heel ver in de ijle diepte van de ether het gesprek. 'Heading for Edinborough draft twenty feet expected time of arrival twenty tree hundred...' Dan volgt een uitge-



rokken storing en opnieuw Milo van ver...

— 'Smashing, Carlos, dat de Scharter, ge weet wel van 0.99, nu ook zijn licencie verkocht heeft, hij is verzopen in de schulden aan de bank... Aan een Hollander natuurlijk. 't Is niet van vandaag dat 't in 't Oosten zo goed gaat met 't visje za jaar en we eten weer uit d' handen van die lastige kaaskoppen. Weet ge dat ze daar per jaar voor vijfhonderd miljoen gulden vis uitvoeren? Vis die ze gevangen hebben rond Afrika en verkopen aan de zwarten! Ze hebben geen kerken en maar één God en 't is geld, k Gaan nu maar sluiten Carlos, 't is allicht weer tijd om d' overalls aan te trekken.'

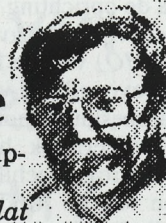
— 'O.K. Milo, tot straks misschien nog een keer, de goeien avond aan boord, stoppen maar.'

In die nachtelijke gesprekken zit heel wat bluf, veel kwelling en pech, de sombere toekomst van 't visje. De zeemanslach schatert niet meer in de hoge beuken van de Noordzeekathedraal.

Hij swicht de VHF terug naar kanaal 16 en verhoogt meteen het volume van zijn stereo portable die Afro-rock spuit. Even hebben beide mannen de leegte van hun wacht gevuld. De N 543 ligt zuidzuidwest voor. De rest van de mannen is te kooi nadat ze urenlang in de slabberaaien, inktvis, haar en andere hadden gewerkt, een stuk roest ligt in de verschansing. De zee is vriendelijk, de maan weerkaatst surrealistische flitsen van haar gele beeld in het donkerblauwe water, ze beraamt haar volgende slag. De duivel Carlos danst met korte heupbeweging nog een pasje op de maat van de rock uit het radiootje met de grote blasters. Aha die Inge, ik val al uit mijn hemd als ze nog maar eens glimlacht.

Hij bekijkt fluitend het zog dat een rechte streep door het water trekt en bemerkt plots een oploper recht achteruit. Het is hem meteen duidelijk dat dit een aanvaringskoers is. Vlug geeft hij bakboordroer en gooit de deur van de schipperskamer open. Als de schipper op de brug verschijnt ramt het andere schip al de stuurboordbok die plooit en afgescheurd wordt. Even lijkt het erop

## & van de zee



dat de trawler zal kapseizen.

'Ik heb wel gezien dat aan mijn stuurboord 'een treiler aan 't vissen was', verklaart de gezagvoerder van het Libanese Mare North in zijn zeeverslag, 'maar het was voor mij duidelijk dat we het veilig zouden voorbijlopen. Ik was alleen op de brug, we varen met amper vijf man en ik moest mijn bestek in de kaart zetten. Toen is mijn bakboordzijde in aanvaring gekomen met de boom van de treiler.'



De bestaande navigatieregels leggen bijzondere nadruk op het varen met uitkijk. Maar dit kan moeilijk uitgevoerd worden vermits schepen steeds maar met kleinere bemanningen varen. Vanzelfsprekend dat reders hun uitgaven moeten beperken en het gemakkelijkste middel daartoe is de kleine bemanning: varen met drie man en een paardekop. Op deze manier kan er niets anders dan vastgesteld worden dat veiligheid van schip, bemanning en lading veel minder belangrijk zijn dan de economische motieven. De voorzitter van de Raad voor de Zeevaart zei, heel wat later, 'dat Mare Trident gebrekkige uitkijk had gehouden. Maar ze moest eerst en vooral rekening hebben gehouden met het feit dat N.543 een vissend vaartuig was, daarvan de voorgeschreven tekens in top had, en dat hij bijgevolg uit haar nabijheid had moeten blijven.'

Zo simpel is dat.

## Benelux- Zeevaartstatistieken 1995

Het Secretariaat-Generaal van de Benelux publiceerde in samenwerking met het Nederlandse CBS en het Belgische NIS de 'Benelux-Zeevaartstatistieken 1995'. Door het hanteren van dezelfde definities en methode komt hiermee een vergelijkbare cijferreeks van 17 jaar beschikbaar. Sinds 1990 bevat deze publicatie, na een inleiding, drie onderdelen die zodanig opgesteld zijn dat onderlinge vergelijking van de cijfermatige ontwikkelingen tussen de landen of de zeehavens eenvoudig is. Naast enkele nationale gegevens zijn ook de Beneluxtotaalcijfers vermeld. Deel twee bevat enkele kerngegevens en grafische voorstellingen voor de periode 1986- 1995. Deel drie bevat de jaarstatistieken voor 1995 en in deel vier zijn ten slotte enkele ontwikkelingen weergegeven voor de belangrijkste Nederlandse en Belgische zeehavens.

De overslag in alle havens van de Benelux stijgt in 1995 tot 538 miljoen ton. Daarmee blijft de Benelux de belangrijkste toegangspoort voor Europa. Rotterdam heeft hierin een aandeel van 54% en blijft naar overslagvolume de belangrijkste zeehaven ter wereld. Na Rotterdam is Antwerpen met ruim 100 miljoen ton, of ruim 18% van alle Beneluxhavens, in 1995 de tweede grootste zeehaven in Europa. Het aandeel van de Europese zeehavens als belangrijkste herkomstgebied is toegenomen tot meer dan 36%. Ondanks een relatieve daling blijft Europa ook bestemming nummer één. Intercontinentaal wordt Azië bestemming nummer één met een aandeel van 18,8% gevolgd door Amerika (16%).

**Deze interessante publicatie is gratis verkrijgbaar bij het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie, Regentschapsstraat 39, 1000 Brussel of telefonisch bij de heer Jan Daneels op het nummer 02/519.38.11.**

## Geschiedenis Intertanko

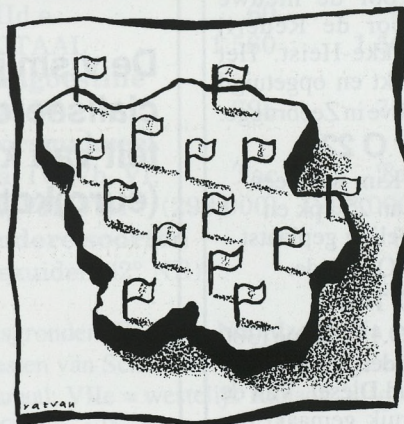
Naar aanleiding van het 25-jarig bestaan van de *International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)* werd een boek uitgegeven over een kwarteeuw geschiedenis van de vereniging. Tijdens die periode groeide het aandeel van *Intertanko* tot meer dan 70% van de wereldvloot. Het 200 pagina's tellend boek '*INTERTANKO- The First Twenty-five Years*' schetst de inspanningen van *Intertanko* om haar drieledig doel te realiseren: veilige scheepvaart, propere zeeën en vrije concurrentie.

*Intertanko* werd in 1970 in het Noorse Oslo opgericht. Ze groepeerde het overgrote deel van de onafhankelijke tankvaartrederijen. Het opstarten viel samen met de introductie van de supertankers. In 1968 werd de 'Universe Ireland', 325.000 ton, als eerste schip groter dan 300.000 ton in de vaart genomen. Het was ook de tijd toen de sector, na enkele belangrijke milieurampen (de 'Torey Canyon' in 1967), zware reglementeringen werd opgelegd. Toen ook startte de tanker-industrie op vrijwillige basis een compensatiefonds, om bij olierampen de getroffen te vergoeden. Ook gingen de

eerste stemmen op om het ontwerpen van tankers te wijzigen en onstonden er tank-schepen met afzonderlijke ballasttanks, inertgasinstallaties, load-on-top, crude-oil-washing tot de recentste dubbelwandige supertankers. In al deze discussies en ontwerpen heeft *Intertanko* een belangrijke, zo niet doorslaggevende, rol gespeeld. Dit alles wordt zeer gedetailleerd in het boek besproken. Op vandaag vertegenwoordigt *Intertanko* zoals reeds aangehaald meer dan 70% van de wereldvloot, goed voor meer dan 100 miljoen ton laadvermogen. Met zulk belangrijk aandeel mag men gerust stellen dat de geschiedenis van *Intertanko* in belangrijke mate ook de geschiedenis is van de tankvaart in het algemeen over de laatste vijftig jaar. Naast de weergave van de evolutie van de tankervloot zelf bespreekt het boek ook uitvoerig externe factoren die de uitbating van tankers beïnvloeden, zoals internationale politiek en milieutechnische invloeden.

**'INTERTANKO- The First Twenty-five Years' kost USD 80 en kan besteld worden bij het secretariaat van Intertanko, PO Box 2829 Solli, N-0204 Oslo, Norway.**

Frank Neuts



Met meer dan 900 kantoren

over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank?



## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen DECEMBER 1996

**Adresverandering:** □ O.20 *GOEWIND*,  
eigendom BVBA Goewind, H. Baels-  
kaai 27, Oostende, tel. 059-80.85.84

**Geschrapt:** □ Z.30 EOS, eigendom NV  
Rederij Nathalie, Heistlaan 315,  
Knokke-Heist. Geschrapt (nieuwe

### Nieuwe T2M-formulieren

Er is een nieuwe regeling betreffende de T2M-formulieren. Dit zijn de administratieve documenten die nodig zijn om de koeltransporten van vis uit vreemde havens naar de thuishaven op een wettelijke manier te laten verlopen. De boekjes met T2M-formulieren dienen afgehaald te worden op het doeanekantoor van hun thuishaven. In het boekje staat verder vermeld hoe de formulieren gebruikt dienen te worden.

De oude boekjes zijn vanaf 1 januari niet meer geldig!

### Pools casco voor Z.525 in Breskens

Bij BSM in Breskens is het 24 meter lange en in het Poolse Gdansk gebouwde casco aangekomen voor de nieuwe Eurokoter Z.525 voor de Rederij Coudekercke uit Knokke-Heist. Het vaartuig wordt afgewerkt en opgetuigd bij Scheepswerf De Graeve in Zeebrugge.

### Scania voor O 225

□ In de O.225 Norman Kim werd een nieuwe Scania-motor van 250 pk en een Twindisc-keerkoppeling geplaatst door Renaud Diesel uit Oostende.

### Revisie O 148

De ABC-motor van de O.148 Snipe (300 pk) van Jaak Bogaert onderging een volledige revisie bij Renaud Diesel. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om de fundamenteën in de machinekamer te verstevigen.

### Brand gesticht in O.187

In de nacht van donderdag op vrijdag 24 januari hebben onbekenden brand gesticht aan boord van de O.187 *St.-Antonius*. De Eurokoter van Norbert Hennaert lag afgemeerd in het Oostendse Visserij-dok. De brandstichters zijn doorgedrongen in het vooronder waar ze een kaars lieten branden tussen met olie overgoten isolatiemateriaal. In de afgesloten ruimte heeft de brand zichzelf gedooft waardoor de schade beperkt bleef, maar volgens reder Hennaert toch meer dan 100.000 frank zal bedragen. De rijks-wacht heeft de brandstichting vastgesteld en stelde een procesverbaal op wegens opzettelijke brandstichting.

bestemming in Italië)

**Bijkomend vermogen:** Z.97 *JEANNE*,  
eigendom Jeanne NV, Zeegeulstraat 1,  
8380 Brugge-Zeebrugge. Vermogen:  
873 kW - 1.187 pk (+ 79 kW - 108 pk,  
overdracht vermogen BOU.4)

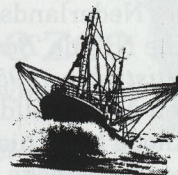
**Verandering van eigendom:** □ Z.88  
*NOVA CURA* wordt N.88 *NOVA  
CURA*, eigendom BVBA Nova Cura,  
Astridlaan 19, 8620 Nieuwpoort, tel.  
058-24.16.82

**Scheldevissersvloot**

Geschrapt: ●

□ BOU.4 *Astrid*, eigendom NV Rederij  
Telstar, Onderwijsstraat 105, 8301  
Knokke-Heist.

□ **Verandering van eigendom, lengte  
en tonnenmaat:** R.21 *Twee Gebroe-  
ders*, eigendom P.A. Landa, Laageind  
33, 2940 Stabroek. Lengte 14,06, GT  
17



# Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

Voor de handelaar die staat op eerlijke kwali-  
teit en daar een eerlijke prijs voor over heeft

De vismijn gespe-  
cialiseerd in kwali-  
teit van kleine  
(euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteits-  
zorg beloofd wil zien

## Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

Tel 00 31 11369 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 11369 5229

# De quota 1997

<b>Kabeljauw</b>	1995	1996	1997
IIIa (Skag)	50	60	40
IV, IIa	3.870	4.160	3.720
VI, Vb, XII, XIV	40	40	40
VIII	760	890	890
VIIa	75	85	85
<b>TOTAAL</b>	<b>4.795</b>	<b>5.235</b>	<b>4.775</b>
<b>Schelvis</b>			
IIIa,b,c,d	30	40	20
IV, IIa	930	930	880
VI, Vb	50	50	40
VII, VIII, IX, X	70	80	160
<b>TOTAAL</b>	<b>1.080</b>	<b>1.100</b>	<b>1.100</b>
<b>Zwarte koolvis</b>			
IIa, IIIa,b,c,d, IV	40	40	40
VII, VIII, IX, X	40	40	30
Faroër	50	50	50
<b>TOTAAL</b>	<b>130</b>	<b>130</b>	<b>120</b>
<b>Witte koolvis</b>			
VII	440	470	530
<b>Roodbaars</b>			
Faroër	50	50	50
<b>Wijting</b>			
IV, IIa	1.740	1.680	1.880
VIIa	20	25	20
VII, VIIa	240	270	260
<b>TOTAAL</b>	<b>2.000</b>	<b>1.975</b>	<b>2.160</b>
<b>Schol</b>			
Skagerrak, IIIa	70	70	70
IIa, IV	6.580	4.820	4.560
VIIa	115	95	70
VIIId,e	1.310	1.230	1.160
VIIIf,g	350	270	270
VIIH,j,k	80	80	80
<b>TOTAAL</b>	<b>8.505</b>	<b>6.565</b>	<b>6.210</b>
<b>Tong</b>			
IV, IIa	2.500	1.915	1.500
VIIa	635	500	500

VIIId	1.025	1.255	1.410
VIIe	35	25	25
VIIIf,g	685	625	560
VIIH,j,k	60	60	60
VIII	80	75	65
<b>TOTAAL</b>	<b>5.020</b>	<b>4.455</b>	<b>4.120</b>
<b>Heek</b>			
IV, IIa	30	30	30
Vb, VI, VII	280	260	310
VIII-VIIIc	10	10	10
<b>TOTAAL</b>	<b>320</b>	<b>300</b>	<b>350</b>
<b>Makreel</b>			
IIA, IIIa,b,d, IV	590	400	320
<b>Schartong</b>			
VI, VII, VIII, Vb	540	510	610
<b>Zeeduivel</b>			
Vb, VI, XII, XIV	310	310	310
VII	1.660	2.180	2.460
<b>TOTAAL</b>	<b>1.970</b>	<b>2.490</b>	<b>2.770</b>
<b>Haring</b>			
IVc, VIIId	9.020	7.790	7.100
<b>Sprot</b>			
IIIa, IV	1.500	1.500	1.500
VIIId,e	60	60	60
<b>TOTAAL</b>	<b>1.560</b>	<b>1.560</b>	<b>1.560</b>
<b>Langoestine</b>			
IIA, IV	795	795	795
<b>Horsmakreel</b>			
IIa, IV, Vb, VI, Tac	Tac	Tac	Tac
VI, VII, VIII (293.000)	(293.000)	(293.000)	(293.000)
<b>Andere soorten</b>		60	60
(bezuïden 62° NB)			

Visgronden: IIa, IV = Noordzee ; IIIa = Skagerrak; VI = westen van Schotland; VIIa = Ierse Zee; VIIId = oostelijk Kanaal; VIIe = westelijk Kanaal; VIIg = Keltische Zee; VIII = Golf van Biscaje

## 130.000 ton haring

Het haringquotum voor de vissers uit de Europese Unie bedraagt 130.000 ton. De haring, de zgn *Atlanto Scandian haring*, mag pas vanaf 1 april opgevisst worden. Het Belgisch haringquotum bedraagt 7.100 ton in IVc en VIIId tegenover 7.790 ton vorig jaar. Daarvan werd nauwelijks iets aangevoerd. De haring werd grotendeels geruïld met Nederland (6.300 ton) en Duitsland (700 ton) in ruil voor tong (315 ton) en kabeljauw (500 ton). Het Nederlands haringquotum bedraagt 41.240 ton.

**CAT MARINE POWER**  
**HET VERMOGEN**  
**ZONDER COMPROMIS**  
**CATERPILLAR VERDELER IN BELGIË**



**TRECO**  
 ENERGY SYSTEMS



**(02) 689 22 94**

**Fax (02) 686 23 94**  
**BRUSSELESTWG 340 3090 OVERIJSE**

**AUTHORIZED  
 MARINE DEALERS**

**LONGUEVILLE-MOTOREN N.V.**  
 MEXICOLAAN 7 B-2030 ANTWERPEN  
 TEL 03/231 08 39  
 FAX 03/231 46 89

**I.D.P.**  
 OOSTENDE  
 TEL 059/32 18 64  
 FAX 059/32 08 13

**CHANTIERS NAVALS**  
 NAMECHE-SRILLES  
 TEL 085/82 69 10  
 FAX 085/82 73 60

## BRCV op nieuw adres

De Bijzonder Raadgevende Commissie Visserij heeft het Oostendse stadhuis verlaten en is voortaan te bereiken in het bestuursgebouw van de vismijn, Kantinestraat 3, 8400 Oostende, telefoon 059-33.32.72.

## Aalmoezenier op nieuw adres

Visserijaalmoezenier Dirk Demaeght is verhuisd. Voortaan woont hij in de Rijselstraat 214 te 8200 St.-Michiels-Brugge. Telefoneren en faxen kan op nummer 050 / 39 05 77.

## Nieuwe directeur K.W. Ibis

De raad van bestuur van het Koninklijk Werk Ibis heeft de 36-jarige Philip Declercq aangesteld tot nieuwe directeur van de instelling. Hij volgt Roger Taillaert op die vorig jaar overleed. De benoeming moet nog worden bekrachtigd door de minister van Onderwijs. De nieuwe directeur woont in Kortrijk, maar is al sinds 1985 leraar algemene vakken in Ibis. Hij is gehuwd en vader van drie kinderen. Binnenkort verhuist hij naar de kust. (foto gw)



## Aktiviteitenkalender voor vissers

### FEBRUARI

- 9 Vissersmis (10 u) en bloemenhulde aan het vissersmonument te Heist  
21 1ste algemene vergadering Vlaamse Visserscoöperatie in Hotel Maritiem te Zeebrugge (zie ook elders in dit blad)

### MAART

- 12-13 Noordzeeministerconferentie in Bergen (Noorwegen)  
13-15 "Fishing 97" in Aberdeen (Schotland)  
22 7de Feest van het Noordzee-Aquarium Oostende, Huize Astrid (20 u.)  
18-20 Boston Seafood Show (USA)

### APRIL

- 15-17 "European Seafood Exhibition" in Brussel

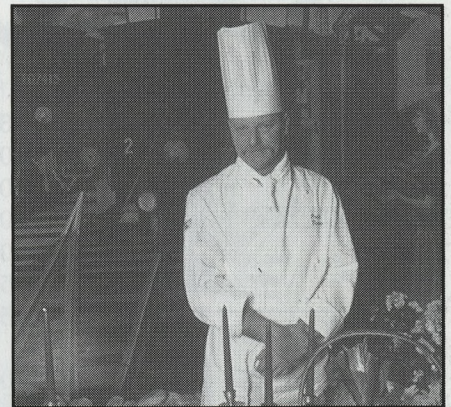
## Zandwinning ten zuiden van Bullock Bank: schadelijk voor visserij

Engelse vissers verwittigden hun Belgische collega's ervan dat er proeven genomen worden om ten zuiden van Bullock Bank (in oostelijk Kanaal) een grootscheepse zandwinning te organiseren. De vissers vrezen voor hun broodwinning. 'Terecht', zo meent ook Marnix Verleene, schipper van de bordentreiler O 369, 'Wij plegen daar negen maanden per jaar actief te zijn. Het grootste deel van het jaar is dat onze visgrond voor het jagen op gullen. Eens de zandwinning daar georganiseerd wordt, zal het quasi onmogelijk zijn om daar nog te vissen. En dan hebben we het nog niet over de schade aan het milieu dat ervoor zal zorgen dat de hele zone voor jaren onvruchtbaar — en dus ook onbevisbaar — wordt'. De schipper heeft de zaak aangekaart op de Belgische Dienst voor de Zeevisserij. Daar zal men contact opnemen met de collega's van de Britse MAFF in de hoop dat de zaak bespreekbaar wordt.

## INES, SAIT en AMRC werken samen

Vanaf 31 maart zullen AMRC, INES en SAIT Marine, alle gespecialiseerd in de maritieme electronica samen werken voor wat het installeren en onderhouden van elektronische apparatuur op schepen betreft. Die activiteiten komen samen in een nieuwe vennootschap die *Belgium Marine Services and Logistics (BMSL)* genoemd wordt. Deze nieuwe firma is voor 30% in handen van INES en voor 70% in handen van SAIT-RadioHolland, nadat deze laatste de activiteiten van AMRC overgenomen heeft. De verkoop zou blijken het persbericht evenwel door drie afzonderlijke en concurrerende firma's blijven gebeuren, met name door AMRC N.V., INES MARINE N.V. en SAIT MARINE BELGIUM NV.

## Freddy Varilone in de gilde van de meesterkoks van België



Knokke-Heist - In het Knokse casino was het een feest met de toekenning van de titel 'Meesterkok van België' aan Freddy Varilone. Hij is verantwoordelijk voor de congres- en banketafdeling van het casino in Knokke. In deze functie heeft hij de laatste jaren samengewerkt met de meest befaamde restaurants van België en omliggende landen. Dit gebeurde steeds in het kader van de 'Friday Night, Gourmet Night'. Hij draagt zorg voor de particuliere feestjes, als de banketten tot en met 700 personen. Hij houdt het bij een klassieke keuken met verse seizoenproducten en vooral het opnemen van vis en schaaldieren in zijn menu's.

Freddy Varilone is een gewezen leerling van de hotelschool in Oostende en heeft dan stages gedaan in Brussel, Zeebrugge, Knokke en Brugge. De meesterkoks van België vormen een organisatie van koks die een keukenbrigade leiden. De oorsprong zit in Frankrijk met aan het hoofd meesterkok Pierre Romeyer. (jd)

Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaftwerk  
Verhuur telescopische kranen  
(tot 50 ton, gielengte tot 57 m)

Bureel - werkplaatsen :  
Visserstraat 48 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.45.41 - Fax. 050/54.58.37  
bij afwezigheid Tel. 050/42.88.21  
Werfkaai 9-11 (vissershaven)

Verheye Joël  
n.v.

