



# Hulp in Nood

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

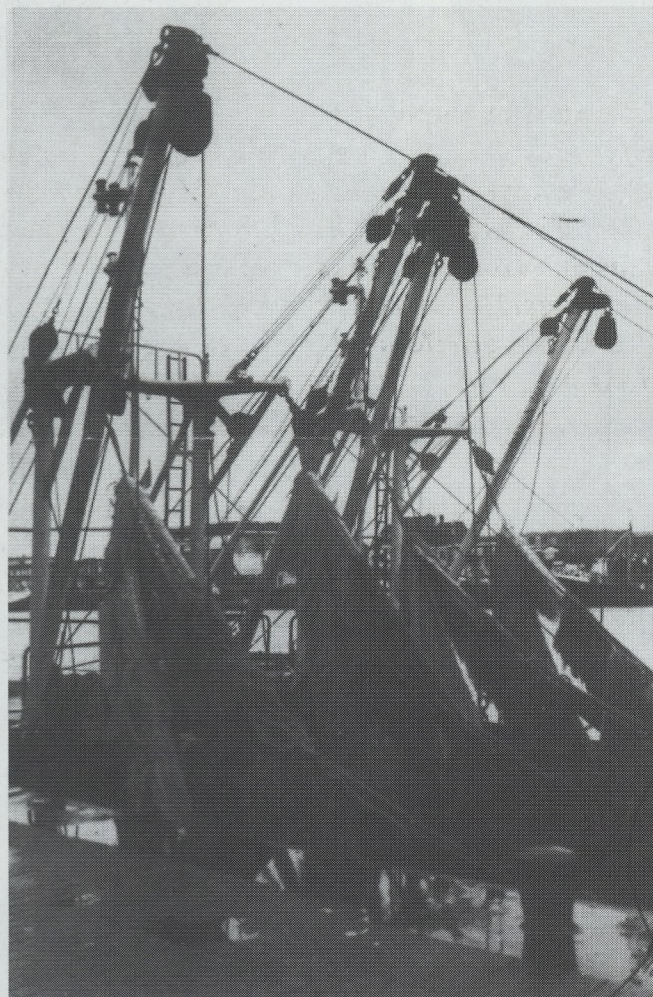
**Open: alle werkdagen**

**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 64WB HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee  
Losse nummers: 100,- BEF  
**Colofon**

DIRECTEUR: Willy Versluys  
DIRECTIERAAD:  
Daniël Crabeels, Willy Versluys  
HOOFDREDACTEUR:  
Flor Vandekerckhove  
REDACTIERAAD: Guido Walters en  
Flor Vandekerckhove  
MEDEWERKERS: André Baert, Robert  
Coelus, Walter Debrock (+), Juul De  
Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn,  
L.A. Inghelbrecht, Jef Klausling, Willem  
Lanzweert, Mac Floo (tekeningen), Marc  
Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove,  
Annie Vanhee (tekeningen), Vuurtoren-  
wachter (De Laatste), Guido Walters.  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:  
Flor Vandekerckhove,  
Dorpstraat 121, 8450 Bredene  
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

**Redactie, publiciteit en alle correspon-**  
**dentie 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 redacteurs 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.  
Steunabonnementen: 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.

OMSLAGFOTO: GUIDO WALTERS



# Bedreigde soort

ER IS TEVEEL visserij voor te weinig vis. Het heeft geen zin om het te ontkennen. Geen visser die dat trouwens doet. Alleen... wat is nu eigenlijk het probleem?

Een ecologische crisis? Wordt het zeeleven in zijn bestaan bedreigd? Concreter: worden streng gequoteerde soorten, zoals schol en kabeljauw, door de visserij in hun bestaan bedreigd?

De vraag klinkt haast obceen. Is er dan niet het schrikbarende voorbeeld van de kabeljauwvisserij rond Newfoundland? Heeft men daar de visvangst niet volledig moeten stopzetten omdat/nadat de kabeljauw er uitgeroeid was?

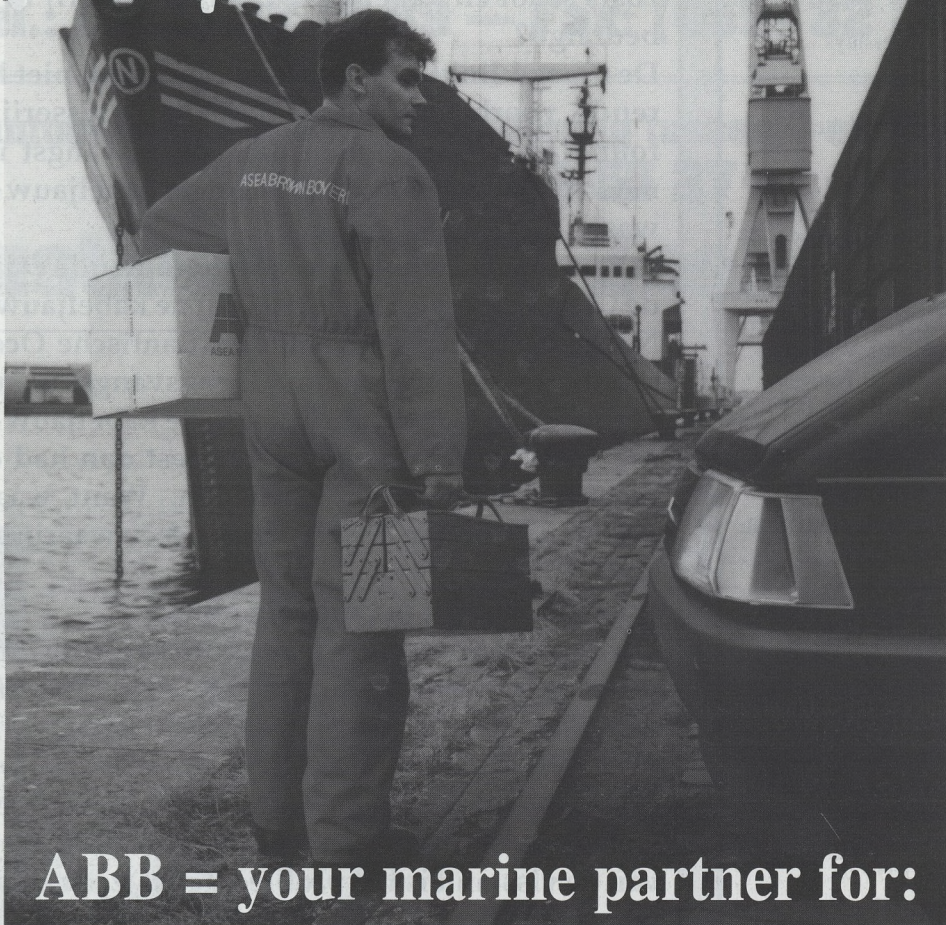
Ja, hoe zat dat eigenlijk in Newfoundland? Daar verklaarde de Canadese regering in 1995 dat de kabeljauwstocks in het Noordwestelijke deel van de Atlantische Oceaan voor de economie verloren waren. De visvangst werd er volledig verboden. Maar natuurlijk was de kabeljauw er niet uitgeroeid. Ware dat het geval geweest dan had de Canadese regering niets moeten verbieden. Want, waarom zouden vissers hun netten uitwerpen in zeeën waarin geen vis meer zit?

Juist. En hoe zit het hier eigenlijk?

Op het einde van vorig jaar publiceerde de Europese Commissie een memorandum waarin ze stelde: *'Het is niet zo zeer de bedoeling de visstanden in stand te houden (een doelstelling waarvoor trouwens minder ingrijpende maatregelen nodig zijn) dan wel de visserijactiviteit te handhaven.'* Het citaat is uitermate verhelderend. Het in stand houden van de visstand is het probleem niet, zo staat daar zwart op wit. Het Meerjarig Oriëntatieplan van de Europese Unie (EU) wil de natuur niet tegen de economie beschermen, maar omgekeerd. Het MOP wil de steeds groeiende economie tegen de — helaas beperkte — natuur beschermen! Het purgeermiddel is bekend: rationalisatie. Minder renderende vaartuigen worden aan de visserij onttrokken, zodat de vloot kleiner wordt. De economie moet volgens de EU immers niet alleen tegen de natuur beschermd worden. Ook mensen — 'losers', weet je wel — moeten plaats ruimen voor degenen die het spel loeihard spelen: groei of sterf! Zo komen we tot merkwaardige vaststellingen. De vis wordt door de vissers niet in zijn voortbestaan bedreigd. De Vlaamse vissers daarentegen vormen wel degelijk een bedreigde mensensoort. Zij worden bedreigd door een economie die haast niemand in vraag durft te stellen.

Flor Vandekerckhove

*Full power in service!*



**ABB = your marine partner for:**

# **Turbochargers**

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

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

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

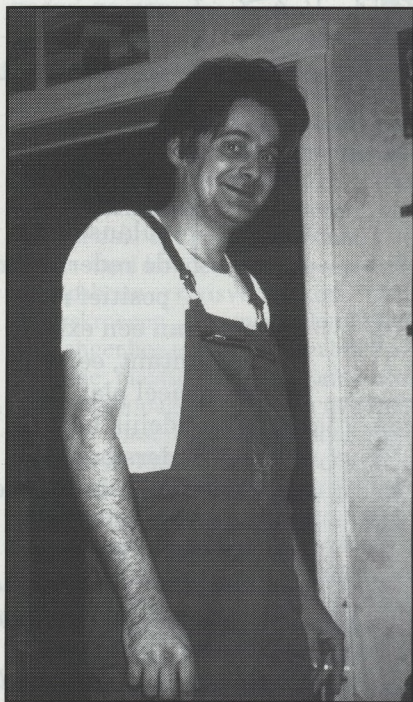
Noorderlaan 81, B-2030 Antwerpen, Belgium  
Tel.: 32 3 541 71 40 . Fax: 32 3 542 30 36 . Telex: 31 646

**ABB**  
ASEA BROWN BOVERI

Die dag liep er een eigenaardige fax op de redactie binnen. '28-JARIGE REDER MET 4 KINDEREN OP STRAAT ZONDER INKOMEN', zo blokletterde het bericht. De tekst hekelde verder het hoera-geroep dat door de media over de visserij verspreid wordt. De feiten zijn anders, zo lazen we. Kurt Mussche: 'Ik vroeg slechts één miljoen. Die lening had ik absoluut nodig om een nieuwe motor te plaatsen. En raad eens wat: IK KREEG DAT GELD NIET! EN DAAR STOND IK DAN.'

Solidariteit bestaat!

## Collega's halen schipper-reder Kurt Mussche uit het slop



Mussche: *'Ik heb de persconferentie hier thuis willen houden opdat de mensen zouden zien dat ik niet van het soort ben dat grote sier maakt. Voor mijn deur zal je geen grote wagen zien staan. Bij mij thuis geen luxe. Samen met mijn vrouw en mijn vier kinderen leef ik een eenvoudig bestaan. Want heel ons leven staat in dienst van het vaartuig dat we koste wat het kost in dienst moeten houden. Ons leven hangt van de visserij af.'*

VIER JAAR GELEDEN zag kustvisser Kurt Mussche (28) een levensdroom in vervulling gaan. Hij werd eigenaar van een eigen — zij het tweedehands — vaartuig (zie ook kaderstuk op volgende bladzijde). Het was een moment

van intens geluk dat echter niet lang bleef duren. Amper vier maanden later bleek dat de motor zijn beste tijd achter zich had liggen.

Mussche: *'Het was alleen maar een kwestie van tijd. Een of andere dag zou het ding het begeven. Telkens ik uitvoer moest ik ook weer prompt terugkeren: motorpech was dagelijkse kost geworden. Honderdduizenden franken aan reparaties heeft dat me gekost'. De bank raadde Kurt af een nieuwe motor te plaatsen. Probeer te roeien met de riemen die je hebt, zo zegde men hem daar. En dat deed hij... tot de motor het uiteindelijk totaal af liet weten. Dat 'roeien met de riemen die hij had', was ineens al te letterlijk geworden. Al roeiend kan men immers niet ter visserij trekken.*

### Als de nood het hoogst is...

Motor kapot. Er moest dus een nieuwe geplaatst worden. Meteen moest de keerkoppeling vervangen worden en de schroef. Zo'n werken voer je vandaag niet meer uit vooraleer het schip opnieuw getest wordt: voldoet het vaartuig aan de huidige stabiliteitseisen, zo luidt daarbij de alles-of-niets vraag. Na de positief uitgevallen test (80 000 frank!) volgt een lijstje met toch verplichte aanpassingswerken. Mussche: *'De smid en de scheepsmecanici gingen dus aan het rekenen en kwamen uit op een*



bedrag van 4,5 miljoen frank. Dat is veel geld. Half zoveel als de aankoop prijs van het vaartuig... en dat nauwelijks vier jaar nadat ik het had moeten kopen! Maar de smid en de scheepsmecaniciën, dat zijn echt mensen waarmee te praten valt. Als mijn bemanning en ikzelf een deel van het werk opknapt dan zou van dat bedrag al een pak van afgetrokken worden. En voor de rest mocht ik zowel

de smid als de scheepsmecaniciën over een periode van vier jaar afbetalen. Alleen de motor zelf en de andere materialen die ik nodig had moesten cash betaald worden. Er bleef op het einde van de rekening 1,5 miljoen contant te betalen. Vijfhonderdduizend frank zou van de verzekering komen. Bleef dus één miljoen... dat ik natuurlijk niet had, want al ons geld zat al in het schip.' Geen nood echter, want er bestaat

daarvoor een speciaal Redersfonds. Daar wordt een massa overheidsgeld beheerd door een comité dat bestaat uit twee vertegenwoordigers van het ministerie van landbouw, twee van verkeerswezen, twee van de Vlaamse gemeenschap en twee van de Reders-

centrale. Daar kan je als reder dus terecht als de bank het niet onmiddellijk ziet zitten. En daar ging Kurt Mussche aankloppen: of men hem alstublieft één miljoen kon lenen. Het Redersfonds vroeg waarborgen en kreeg die ook: een positief attest van de bank, een positieve stabiliteitsproef, de balansen van de rederij, een positief rap-

AV

port van een extern accountant, een financieel plan... Uiteindelijk besliste het Redersfonds om de lening... NIET toe te staan. Mussche: 'Het was alsof ik een slag in het gezicht kreeg. Ik kon echter zuchten en klagen zoveel ik wilde. Er restte me niet anders dan de boeken neer te leggen en mijn faillissement te bekennen.'

### ... is de redding nabij

In de Vlaamse Visserbond, waarvan Kurt Mussche lid is, zat men met de handen in het haar. Daar

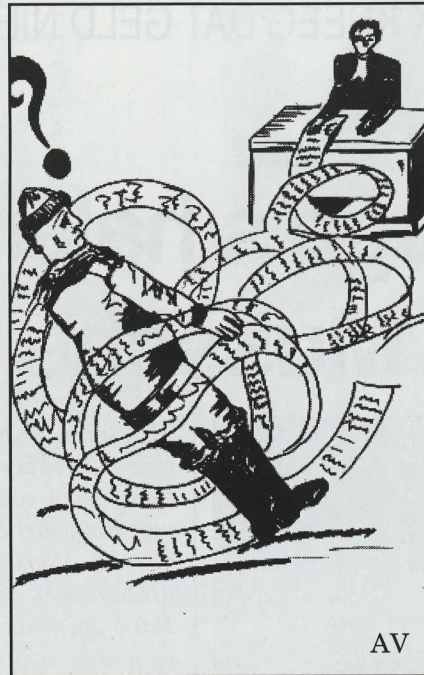
## Portret van een reder in nood

Kurt Mussche (28), reder-schipper van de O 430 *Bimin* is een typische Oostendse 'bootjessjouwer', een man die zijn leven met de kustvisserij verbonden heeft.

Onderwijs kreeg hij in de Oostendse John Bauwensschool en de knepen van het vak leerde hij als veertienjarige bij zijn vader die toentertijd de O 737 *Lea* uitreedde. Daarna zag men Kurt aan boord van de vissersvaartuigen O 599 *Zeevogel*, O 710 *Zeemansblik* en O 260 *Atlantiek*. Na deze ruime ervaring in de kustvisserij maakte hij de overstap naar de middenslagschepen. In 1993 keerde hij uiteindelijk naar de kustvisserij terug, maar nu als reder-schipper van hetgeen de O 430 *Bimin* zou heten. Dat was geen nieuw vaartuig. Toen Mussche het vier jaar geleden van de Zeebrugse visser Jozef Martony kocht, had het er al 40 jaar dienst op zitten. Het vaartuig was als *St.-Donaas* gebouwd in het Nederlandse Den Oever. De MAN-motor (250 pk) was ook al goed voor 27 jaar.

Schipper Mussche betaalde voor het vaartuig maar liefst 9 miljoen frank. Een toch wel bijzonder hoge prijs. Maar tweedehandsvaartuigen waren dan ook bijzonder duur in dit tijd. De overheid keerde toen immers slopingspremies uit, hoge bedragen die de reders ertoe moesten bewegen hun schip uit de vaart te nemen. Zo wilde België de Vlaamse vloot in overeenstemming brengen met het Meerjarig oriëntatieplan (MOP) van de Europese Unie. Wie een tweedehands schip wilde kopen om het zelf uit te reden, moest maar meer op tafel leggen dan het bedrag van die premie. Dat deed Kurt dus.

Maar vaartuigen blijven niet varen en motoren blijven niet draaien. Enkele maanden nadat Mussche het schip het zijne mocht noemen, begon de motor te sputteren. Oplappen hielp, maar niet voor lang. Het ging van kwaad naar erger... tot de motor er op 17 januari 1997 voor goed de brui aan gaf. Een investering van negen miljoen lag werkloos aan de kaai. (fv)





**Kurt Mussche: 'Zonder de steun van de andere kustvisserers stond ik nu op straat! De collega's hebben iets voor mij gedaan dat ik nooit meer kan vergeten.'**

#### EEN STANDPUNT

### Over de heilige koe van de rendabiliteit

ER WAARTEEN spook over de visserij: het spook van de rendabiliteit! En het wordt almaar erger. Eric Van Rompuy die in die Vlaamse regering de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, zegt letterlijk: *'Voor mij is het van essentieel belang dat binnen de voor ons land toegestane capaciteit en vermogen (van het Europese Meerjarig Oriëntatieplan [MOP] N.v.d.R.) op een zo rendabel mogelijke manier kan gevist worden'* en hij vervolgt, *'Het absoluut vasthouden aan een ondergrens van 150 vaartuigen (de huidige officiële toestand) zou binnen de grenzen van kW en BRT elke dynamiek ontnemen voor de evolutie van de vloot.'*

Spreekt daar het gezond verstand?

Het in stand houden van een visserijgemeenschap met vislossers, nettenbreiers, scheepsbouwers, visverwerkers, handelaars, een onderwijs en — waarom niet — visserskroegen... het moet allemaal wijken voor de heilige koe van de rendabiliteit. Hoe langer hoe meer boort het begrip rendabiliteit alle andere waarden — sociale, culturele, maatschappelijke en die van 'het goede leven' — de grond in.

Maar de propagandisten van de rendabiliteit vergeten erbij te vermelden dat de Vlaamse visserij nóóit rendabel geweest is. NOOIT! De staat heeft sinds zijn ontstaan in 1830 — en daarvoor onder het Hollands bewind trouwens ook al — de rederijen ter zeevisserij moeten ondersteunen. Start- en bouwpremies, goedkope leningen, uitreidpremies, subsidies, vrijstellingen, RSZ-afwijkingen, slopingpremies, rentetoelagen, opvangregelingen, goedkope diesel... de visserij-geschiedenis van dit land — en die van andere landen trouwens even goed — is erop gebouwd.

Sinds jaar en dag vraagt de visserij niet alleen inspanningen van de vissers, zij vraagt die ook van de gemeenschap. En in ruil vraagt — en krijgt! — die gemeenschap iets terug.

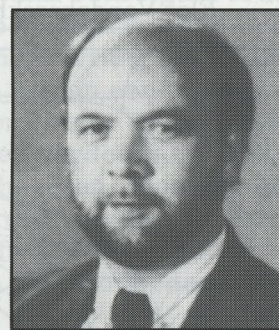
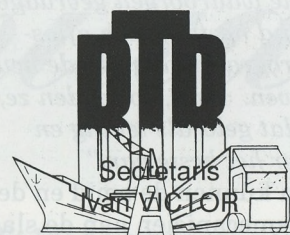
Zo gaat dat eraan toe in een beschaafd land... Dat wil zeggen: zo ging dat eraan toe!

Want hoe langer hoe meer wordt de band tussen de gemeenschap en de economie doorgesneden. De vissersvaartuigen die de rendabiliteitgoeroes voor ogen hebben zullen dan ook zeker niet in Vlaanderen gebouwd worden — who cares?, hun netten zullen ook al van elders komen — so what? —, herstellingen worden weer elders uitgevoerd — nou en? , de vangst wordt vast en zeker elders gelost en de bemanningen zullen niet in de Vlaamse visserijschool opgeleid worden.

En laat ons de puntjes op de i zetten. Het gaat er niet om dat rendabiliteitsoverwegingen niet zouden meetellen in de visserij. Het gaat er hem evenmin om dat we de visserij per se binnen de Vlaamse grenzen willen inkapselen. Het gaat er wel om dat er naast de rendabiliteit andere overwegingen zijn, die minstens even zwaar doorwegen. Solidariteit bijvoorbeeld. In de situatie waarin de Vlaamse visserij vandaag verkeert is elk schip van belang! (fv)

werd de weigering als de zoveelste 'kleinering' van de kustvisserers ervaren. Daar besefte men verder ten volle dat er weer een Vlaams vissersvaartuig aan de vloot zou onttrokken worden. Waar zou dat vaartuig naartoe gaan? zo vroeg men zich luidop af. Waar zullen die quota naartoe gaan? En er waren nog andere vragen die daar gesteld werden, vragen die te maken hebben met de verdeeldheid in het Vlaamse rederswereldje. Zullen de kustvisserers vanaf nu niet voortdurend naast

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS - HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-Maritiem VOOR AL UW PROBLEMEN WENDT U TOT DE



ZEEVISSERSBOND

**ABVV**

OOSTENDE - VEURNE - DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Fax: 059 / 70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176

Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

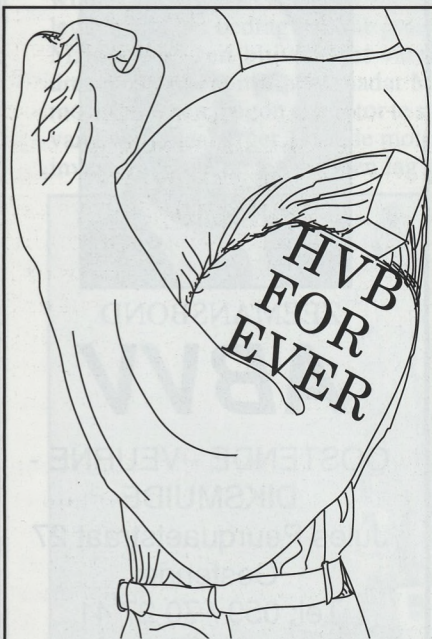
Fax: 050 / 54 42 53

de prijzen grijpen? Zal men via de subsidies en de leningen niet proberen de leden van de Vlaamse vissersbond te treffen? Maar al die vragen losten het probleem van schipper Mussche niet op en dat probleem had een cijfer: één miljoen!

Toen kwam iemand op een schitterende idee. En als we nu eens een omhaling organiseerden bij de andere reders ter kustvisserij? Kurt Mussche gelooft nog altijd zijn oren niet: *'In nauwelijks vierentwintig uur tijd bracht men hier één miljoen frank bijeen. Bedragen die opgehaald werden bij mensen die het ook niet altijd gemakkelijk hebben. Solidariteit met een collega, dat bestaat dus vandaag nog. En niemand heeft me een papier laten tekenen. Niemand heeft me waarborgen gevraagd. Niemand heeft me een aflossingsprogramma onder de neus geschoven. Hier, zo zegden ze, neem dat geld als lening en maak er het beste van!'*

Meteen kunnen de smid en de scheepsmecanici aan de slag. Solidariteit werkt!

Flor Vandekerckhove



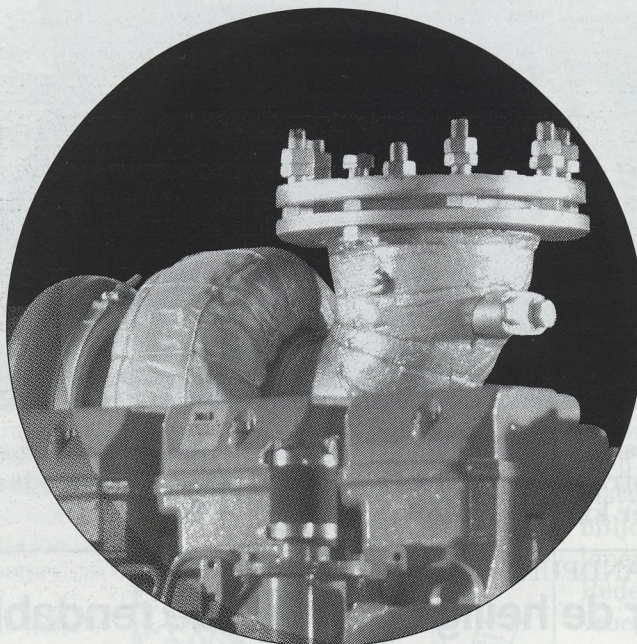
**Deze man overdrijft!**

**Een abonnement op HVB nemen is**

**daarentegen heel redelijk**

(zie p. 3 onder colofon)

# DE STUWENDE KRACHT



A A N K O E R S E N O P B E D R I J F S Z E K E R H E I D

Voor de voortstuwing kiest Padmos doelbewust voor Mitsubishi dieselmotoren. Een kwaliteitsbegrip in de scheepvaart, dat staat voor zuinig, sterk en betrouwbaar. Motoren met een lange en bedrijfszekere levensduur en ingebouwde pluspunten als minimaal onderhoud en gemakkelijke toegankelijkheid voor snelle service.

Padmos levert Mitsubishi dieselmotoren in een omvangrijk programma hoofd- en hulpmotoren van 3,5 kW tot en met 3677 kW. Zowel nieuw als ook volledig gerevideerd. Met alle mogelijkheden elk type nauwkeurig volgens de gewenste specificaties en modificaties als maatwerk af te leveren. Padmos koppelt dat aan een directe onderdelenlevering - nieuw en gerevideerd - uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.



**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

**STELLENDAM:**

Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.  
Tel.: +31 187 491766. Fax: +31 187 491623. Magazijn-Fax: +31 187 491375.

**BRUNISSE:**

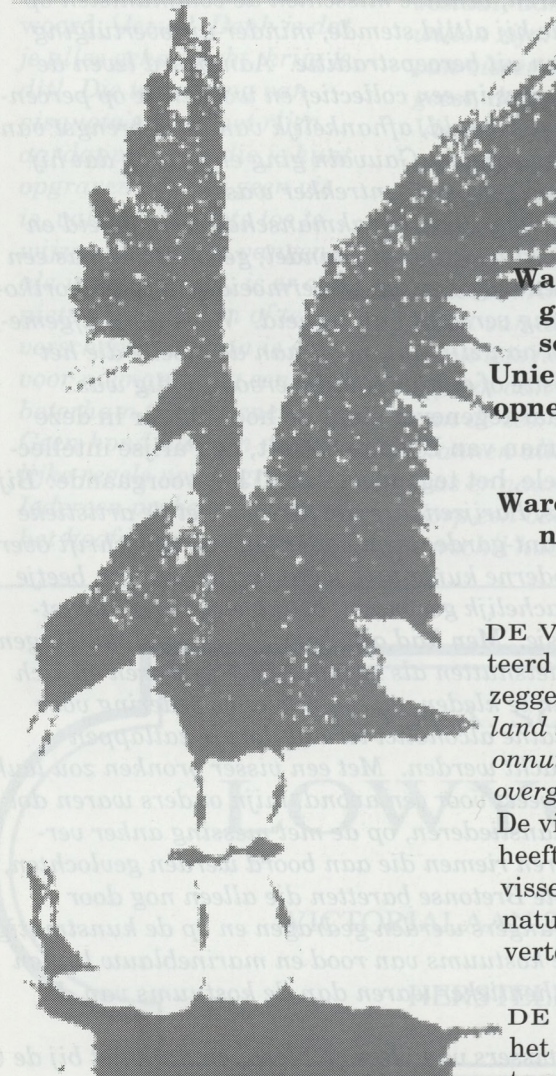
Havenkade 12, 4311 BA Bruinisse, Holland. Tel.: +31 111 481551. Fax: +31 111 481317.

**OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER**

Dieren en planten die met afsterven bedreigd worden, daarover bestaat grote eensgezindheid: ze moeten gered worden. Save the whales! Red het pantoffeldiertje! Knuffel een boom! Spreek met je geranium! Maar bedreigde beroepen; in hun beroep bedreigde vissers? Moet dat ook blijven?

Een vraag die vandaag weer brandend actueel is.

# Vissers zijn als zout op je huid



IN HET EDITORIAAL van dit blad komen we vandaag tot merkwaardige vaststellingen. Het is niet de vis die door de vissers in zijn voortbestaan bedreigd wordt. Het zijn de Vlaamse vissers die bedreigd worden door een economie die door haast niemand in vraag gesteld wordt.

Maar tegelijk stelt men zich luidop een andere vraag: 'Waarom zouden er vissers moeten blijven?'

Waarom zouden we het vissersberoep verdedigen? Het is het gevaarlijkste werk ter wereld, er heersen soms schrijnende sociale toestanden aan boord van die schepen, de Europese Unie wil van het zootje af... Meer zelfs, waarom zouden we het opnemen voor iets waar de vissers zo zelf hun bedenkingen bij hebben?

Beroepen verdwijnen. Is dat dan niet de gang der zaken? Waren er dan vroeger geen mijnwerkers in dit land en zijn die nu niet verdwenen? Waar zijn de vuurtorenwachters en de mannen die het gas doen branden?

DE VISSER IS één van de laatsten die met 'de elementen' geconfronteerd wordt. Meer nog dan de boer in Streuvels' Vlaschaard kan hij zeggen: *'De zware, grijze lucht bleef wegen over de wereld... Het vlakke land lag er afgebakend in zijn nauwe einder, overwaterd door mist, onnuttig, zoppenat, eenzaam, onmeedogend aan de wrede elementen overgelaten, als een woestijn in de aanvang van de jongste dag'*. De visser dreigt te verdwijnen in een tijd waar iedereen de mond vol heeft over natuurbehoud en natuurbescherming. Nochtans is die visser één van de laatsten die ons erop kan wijzen hoe het met de natuur in werkelijkheid is gesteld. Hij is de laatste die ons kan vertellen wat er *echt* gebeurt in de natuur, daarbuiten.

DE VISSERS VERDWIJNEN. Dat zou niet eens erg zijn, ware het niet dat de mensen voor de rest allemaal erg veel (zeg maar, veel te veel!) op elkaar gaan lijken.

Het is dan ook niet toevallig dat de man waarmee de ik-figuur in de Franse succesroman 'Zout op mijn huid' het avontuur van haar leven beleeft een visser is. Luister hoe ze over die visser spreekt:

*'En met de onbuigzaamheid die toen de plaats innam van mijn persoonlijkheid kon ik hem zijn gebrek aan cultuur niet vergeven, zijn gewoonte om de haverklap te vloeken, zijn voorkeur voor bedrukte jacks en voor sandalen waarbij hij sokken droeg, zijn sarcastische gelach bij abstracte schilderijen die hij de dag ervoor in het museum in enkele zinnen die blijk gaven van een boosaardig gezond verstand had afgekraakt; noch zijn duidelijke voorliefde voor Rina Ketty, Tino Rossi en Maurice Chevalier, precies die zangers die ik niet kon uitstaan en die ik op mijn beurt in een paar besliste zinnen met de grond gelijk had gemaakt! Ik vergaf hem niet dat hij het brood in zijn handen sneed en zijn vlees van tevoren op zijn bord, noch dat hij een beperkte woordenschat had die twijfels opriep over zijn denkvermogen. Hij zou te veel bijgeschaafd moeten worden. En zou hij dat geaccepteerd hebben, hij die voor de cultuur een onbestemde argwaan had en er eigenlijk niet veel belang aan hechtte omdat hij geneigd was cultuur en snobisme over één kam te scheren? Worden eenvoudige mensen niet met mooie woorden in de boot genomen, en wordt "het hele zootje", zoals hij dat zei, niet met mooie woorden voor de gek gehouden door de "politiekers", zoals hij ook zei? Het was hem niet uit zijn hoofd te praten dat alle politici smeerlappen en praatjesmakers waren, behalve misschien de communisten op wie hij altijd stemde, minder uit overtuiging dan uit beroepsstraditie. Aan boord leven de vissers in een collectief en worden ze op percentage betaald, afhankelijk van de opbrengst van elke vangst. Gauvain ging er prat op dat hij geen gewone loontrekker was.*

*Bij hen stonden vakmanschap, eerlijkheid en moed hoog in het vaandel; gezondheid was een goede eigenschap en vermoeidheid een tekortkoming verwant aan luiheid. Werk werd afgemeten aan zijn nut, nooit aan de moeite die het kostte of aan de tijd die ervoor nodig was'.*

Daar tegenover staat de hoofdfiguur in deze roman van Benoîte Groult, de Parijse intellectuele, het tegendeel van al het voorgaande: *'Bij ons, Parijzenaars die flirtten met de artistieke avant-garde (mijn vader gaf een tijdschrift over moderne kunst uit), werd eerlijkheid een beetje belachelijk gevonden, behalve voor een dienstmeisje. Men had alle begrip voor mislukkingen en nietsnutten als ze maar geestig waren en zich wisten te kleden, en een zekere vertedering voor mondaine alcoholici terwijl dorps zatlappen geminacht werden. Met een visser pronken zou leuk zijn geweest voor een avond: mijn ouders waren dol op zeemansliederen, op de met messing anker versierde leren riemen die aan boord werden gevlochten, op de grote Bretonse baretten die alleen nog door vakantiegangers werden gedragen en op de kunstmatig verkleurde kostuums van rood en marineblauw linnen die nog authentieker waren dan de kostuums van de vissers ...'*

*Maar echte vissers van vlees en bloed, en dan niet bij de*

*viskraam of aan boord van hun tonijnvissersboot of trawler waar ze er zo edel uitzagen, zo leuk ook met hun gele oliejasen en lieslaarzen ("Die kerels, petje af!"), goeiemensen! Maar een echte zeeman op het tapijt van een Parijs' appartement, met een bedrukt jack en met rouwranden onder zijn nagels, goeiemensen!"*

DE VISSERIJ IS, zo blijkt uit de citaten, een duurzame 'subcultuur', en gaat tegen de overheersende modes in. Ja, zo zegt u dan, in Frankrijk is dat het geval, maar is dat ook zo in Vlaanderen? Dat de visserscultuur internationaal is blijkt uit de roman 'Scheepsberichten' van E. Annie Proulx die over de bewoners van de *outports* in Newfoundland gaat. Ze laat een visser aan het woord: *'Jezus! Denk je dat je alles gehad hebt, krijg je dit! Die toewijzing van visquota's alsof het rijen aardappels zijn die je kunt opgraven. Als er geen vis is, valt er ook niets toe te wijzen en niets te vangen; als je niets vangt, is er ook niets te verwerken of te verschepen, en dan is er voor niemand nog een droge boterham te verdienen. Geen hond die hun achterlijke regels nog begrijpt. Iedereen probeert gewoon het hoofd boven water te*

*houden. Te veel plaatselijke vissers en te weinig vis, wordt er gezegd. Wel, waar is de vis heen? Naar de Russen, de Fransen, de Jappen, West-Duitsland, Oost-Duitsland, Polen, Portugal, Engeland, Spanje, Roemenië, Bulgarije, of hoe die landen tegenwoordig mogen heten'. De redenering klinkt ons vertrouwd in de oren. Het is de redenering die we ook hier op de Vlaamse kaaien horen. Of wat vind je van deze? Norman Lewis is een schrijver die na de tweede wereldoorlog ging uitzieken in een primitief Spaans vissersdorpje. Zijn conclusie staat in het prachtige 'Stemmen van de oude zee': *'Niet dat ik erin geloof, maar als zou blijken dat ik nog een leven te goed zou hebben en als het beroep dan nog bestaat, dan zou ik visser willen zijn. Het beroep van visser verandert de geest, de mentaliteit. Vissers zijn, waar ook ter wereld gokkers. Ze halen een vangst binnen, verkopen die en spenderen het geld snel aan kleren of cadeaus. Alles moet op, ze leven van dag tot dag. Ze leven iets heidens, ze offeren aan de oude goden van de zee. Landbouwers plannen alles. In Spanje was er naast het vissersdorp een boerendorp, het verschil had niet groter**

*kunnen zijn.'* Waar hebben we dat nog ervaaren?

VISSERS ZIJN UNIEK. Zoals zij bestaan er — zeker in Vlaanderen! — geen meer.

Vissers zijn mensen die ontsnapt zijn aan de files van de Welriekende Dreef. De vissers zaaien niet, zij verfraaien niet, zij doen niet aan genetische manipulatie, zij werken niet met smaak- en spierversterkers.

MISSCHIEN ZAL DE levenswijze die nu zo algemeen wordt aangenomen toch niet de goeie blijken te zijn. Misschien komt er een tijd waarin we er ook iets willen aan doen. Het zou dan goed zijn als er ergens nog mensen leven die ons tonen dat het ook anders kan. Laat ons dan nog voorbeelden hebben waarnaar we kunnen luisteren. Hopelijk bestaan dan nog zonderlingen die dingen zien die we niet te bekijken krijgen op de beeldschermen, mensen die kunnen zeggen hoe het er buiten aan toe gaat, daar in het echte leven: vissers bijvoorbeeld. Laat ons alle zeilen bijzetten om de Vlaamse vissers te redden.

Flor Vandekerckhove

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



In Oostende kwam op 1 maart de nieuwe Holymancatamaran in de vaart. Voortaan geen maalboten meer te Oostende! Eens te meer wordt het duidelijk gemaakt: de catamaran is in volle opgang. Sommigen zeggen het onomwonden: 'De catamaran wordt het vaartuig van de toekomst, zowel in de visserij, de pleziervaart, de zeemacht als de koopvaardij.' Overdreven? HVB ging hier en daar een staaltje nemen.

## Catamaran is niet meer te stuiten

Zeg niet te gauw  
't Is maar een prauw

DE CATAMARAN ZAG het daglicht in Australië. De scheepsbouwers inspireerden zich daar op de tweerompige prauwen waarmee de autochtone stammen zich snel tussen de eilanden op de Stille Oceaan bewogen. In Australië en de omliggende eilanden (Oceanië) is de catamaran dan ook al goed ingeburgerd. In Europa wordt het nu eveneens stilaan een dagelijks zicht. Via Hoverspeed deed de catamaran zijn intrede op Het Kanaal, varende vanuit Boulogne en Calais naar Dover en Folkestone. Na een tweetal jaren verdwenen die catamarans, op één na, echter uit de vaart. De vaartuigen bleken niet te passen bij de Noordzee. Dit type werd immers gebouwd en getest in het geboorteland van de catamarans: Australië. Daar bewogen de vaartuigen zich op de brede golven van een open en diepe zee, zodat de twee rompen altijd door één golf werden gedragen. In de ondiepe Noordzee met zijn korte golven bewogen de twee rompen zich echter op twee verschillende golven. De gevolgen waren ernaar: de motoren zogen lucht, de romp trilde, het schip schudde. De toerist zat vastgeankerd in zijn stoel zonder te kunnen genieten van

zijn koffie. Een wandelingetje aan boord was er al helemaal niet bij. Hoverspeed verloor daardoor veel klanten.

Die kinderziekten zijn inmiddels wel uitgeroeid. De catamarans die we nu op de Noordzee treffen zijn al van de tweede en derde generatie: langer en breder dan hun voorgangers en aangepast aan de kortere golfslag in de ons omringende zeeën.

### Ter visserij op twee rompen

In de Franse en de Engelse havens is de catamaran gemeengoed aan het worden, maar ook in België wordt het scheepstype hoe langer hoe meer gezien... zelfs in de visserij.

In Nieuwpoort is er de N 95 *Tobias*, een warrelnetvisser met een catamaranromp. Lang was deze Nieuwpoortse visser een unicum op de Belgische kust. Stilaan komt daar echter verandering in. In Oostende loopt al eens een buitenlandse catamaranvisser binnen om er het vaartuig te laten onderhouden. Zowel de Oostendse als de Nieuwpoortse visveiling mogen het jongste jaar regelmatig de *Godelieve* aankondigen, een te Boulogne ingeschreven catamaran die vanuit Nieuwpoort opereert en door reders uit Menen uitgebaat wordt.

In Frankrijk zijn de catamaranvissers bijna niet meer te tellen. Ook in Engeland doen ze hun intrede, voornamelijk als kustvissers en vissersvaartuigen die nog op het strand worden getrokken.

In oktober 1996 werd de FE 270 *Amadeus* in bedrijf genomen. Ingeschreven te Folkestone trekt het schip ter visserij vanaf het strand van Dungeness.

### Spelevaren: elk zijn 'cat'

In de toeristensector is de catamaran gemeengoed. Als yachten zijn ze ook bij ons al lang een bekend gezicht. Het eerste cruiseschip op twee rompen is dan weer de meer dan 120 meter lange *Radisson Diamond*. In Amsterdam is het vaartuig steeds een imposante verschijning. Ook op de kleinere overvaarten is de 'cat' in opgang. De Nederlandse rederij Doeksen bracht begin 1993 de 37 m lange en 10 meter brede *Koegelwieck* in de vaart. De catamaran werd ingezet tussen Harlingen en het waddeneiland Terschelling. Tijdens de zomermaanden vormde het een dienstendriehoek tussen Harlingen, Terschelling en Vlieland. Het vaartuig kan 315 passagiers aan boord nemen en haalt een dienstsnelheid van 31 knopen.

Het vaartuig heeft twee waterjets die overigens veel minder gasolie verbruiken dan de motoren van het vorige schip van de rederij. De jets zijn verbeterde versies: tijdens het opnemen van het zeewater om de kracht te ontwikkelen kan geen lucht meer worden gehapt (lucht is verantwoordelijk voor

zeer storende trillingen). Het schip werd zo gebouwd dat de motoren snel voor onderhoud of vervanging kunnen worden verwijderd.

### Koopvaardij: er kan altijd een romp bij

Meer en meer worden catamarans ook ingezet in de vrachtaart. Hun snelheid en het weinige personeel dat nodig is om een cat te bemannen maakt het type aantrekkelijk. Enkele jaren geleden was er al een vrachtlijn met twee catamarans vanuit Noorwegen naar het Zeeuwse Breskens. Ze liepen beurtelings te Breskens binnen met vis uit Noorwegen

en voeren terug met bloemen en vers fruit uit Nederland. De lijn bleek evenwel niet rendabel. Met beide schepen werd inmiddels een nieuwe lijn voor het vervoer van vis opgestart tussen een Noorse vissershaven en het Britse Hull.

### Oorlogsbodems: torpedo's moeten keuze maken

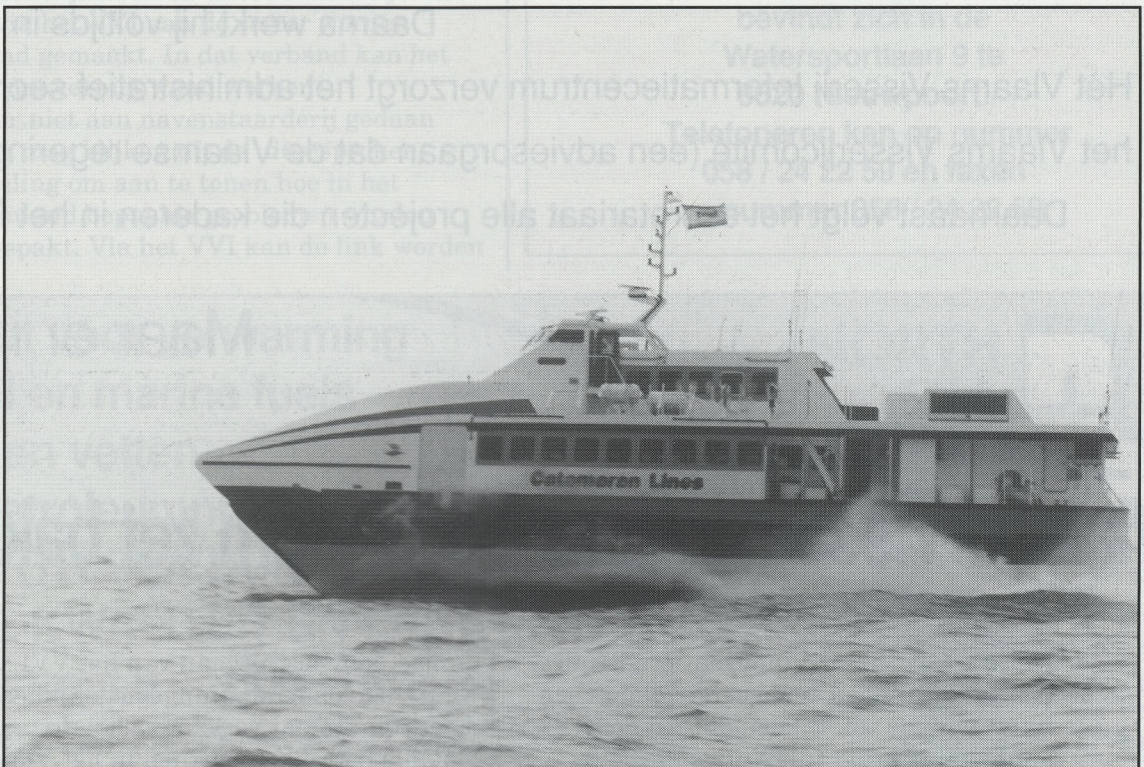
De oorlogsindustrie heeft ook haar ogen laten vallen op de catamaran. De Britse oorlogsvloot ligt, naar aloude traditie, voor de oorlogshaven Plymouth. De vaartuigen liggen er buitengaats voor anker om vlug in actie te kunnen treden. Om de dienstdoende bemanningen en troepen van zowel eigen als bezoekende schepen snel

te kunnen in- en ontschepen heeft de Britse navy twee SWATH-cats (*Small Waterplane Area Twin Hull*) besteld. Ze zijn 23 meter lang, worden gebouwd op de scheepswerf FBM Marine op het eiland Wight en kosten elk 170 miljoen frank.

De Amerikaanse Marine heeft reeds grote modellen van de SWATH-cats in gebruik genomen om met een acoustisch sonarsysteem met lage frequentie onderzeeboten op te sporen. De aanwezigheid van de laatste technische snuffjes maken deze cats heel wat duurder in aankoopprijs.

Daniël Pots

Ook in België doet men aan catamaranscheepsbouw. De Manto verliet op 16 november 1993 de Oostendse scheepswerf Polyship met bestemming Griekenland. Op deze werf zouden nog een aantal zusterschepen gebouwd worden. Het faillissement van polyship besliste er anders over. Vandaag ligt daar nog steeds het met vlasvezel versterkte polyester-casco van de *Alexandros* te wachten op een koper die het vaartuig verder kan afwerken. (foto gw)



## 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 - stakelichten - 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.

**Het informatiecentrum** dat de Vlaamse regering in Nieuwpoort opgericht heeft, zal voor de vissector in het algemeen en voor de visserij in het bijzonder **een belangrijke rol** spelen. Zoals we vorige maand reeds schreven is **Dirk Florizoone** er benoemd tot coördinator. Vermelden we ook dat **Ilse la Gasse** er instaat voor het administratieve secretariaat. Gedurende de eerste drie maanden zal Florizoone nog pendelen tussen Oostende en Nieuwpoort want voorlopig blijft hij ook de functie van adjunct-directeur bij de Rederscentrale uitoefenen.

Daarna werkt hij voltijds in Nieuwpoort. Het Vlaams Visserij Informatiecentrum verzorgt het administratief secretariaat van het Vlaams Visserijcomité (een adviesorgaan dat de Vlaamse regering adviseert).

Daarnaast volgt het secretariaat alle projecten die kaderen in het PESCA-programma.

**Maar er is meer.**

## Vlaams Visserij Informatiecentrum zet bakens uit

Het Vlaams Visserij Informatiecentrum (verder VVI) heeft in de eerste plaats een informerende rol. Elkeen die er komt aankloppen krijgt inlichtingen over de visserij in het bijzonder en de vissector in het algemeen.

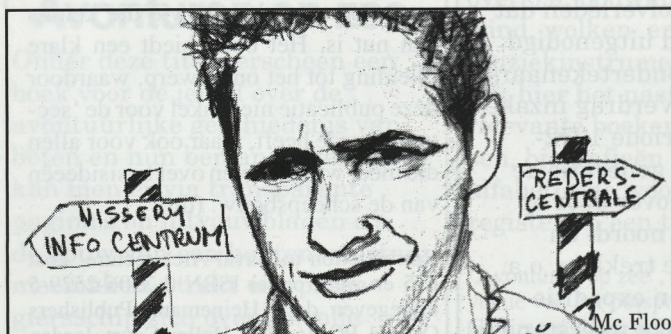
### **Alleen...**

Florizoone zal verder ook iedereen wegwijs maken in de wirwar van subsidie-mechanismen, projectmogelijkheden en andere wettelijke procedures. Waar hij geen uitsluitsel kan geven, zal hij nagaan waar hij de nodige inlichtingen kan bekomen. Het centrum zal daarna contact opnemen met de cliënt om uit te leggen hoe deze het best kan worden geholpen. Eenmaal er een degelijk uitgewerkt projectvoorstel op tafel ligt, moet het centrum het bedrijf in kwestie begeleiden. Het initiatief tot het uitwerken van een

project kan ook uitgaan van het VVI zelf. Dit om de wettelijke ondersteuningsmogelijkheden optimaal te benutten. In dat verband is het de taak van het VVI om alle betrokken partijen in het Vlaams Visserijcomité aan tafel te brengen en zodoende het hele project administratief te ondersteunen.

### **... of in groep**

Naast het verstrekken van informatie aan individuen zullen 'alle subsectoren' op de hoogte worden gebracht van wat er reilt en zeilt in de visserijwereld via een periodiek vakblad. Het opvolgen van de voornaamste wetswijzigingen op Europees, federaal, Vlaams en provinciaal niveau kan via dat blad driemaandelijks gebeuren. Daarin mag trouwens ook een verslag verwacht worden van de op til staande projecten, mededelingen betreffende informatiesessies en andere activiteiten die de visserij aanbelangen. Immers, als dat nodig mocht blijken kunnen informatiesessies worden georganiseerd waarop gezaghebbende sprekers worden uitgenodigd die dan



**Coördinator Dirk Florizoone pendelt voorlopig nog tussen de Rederscentrale en het VVI.**

uiteen zetten hoe een bepaald reglement dient te worden toegepast of hoe een bepaald probleem best wordt aangepakt. Terzelfdertijd kunnen de aanwezigen vragen stellen. De resultaten en voorstellen van het Rijksstation voor Zeevisserij kunnen via het VVI aan de sector worden bekend gemaakt. In dat verband kan het centrum vernieuwend werken. Dat er niet aan navenstaarderij gedaan wordt mag blijken uit de uitgesproken bedoeling om aan te tonen hoe in het buitenland bepaalde problemen worden aangepakt. Via het VVI kan de link worden

gelegd met projecten die in andere lidstaten onder het PESCA-programma ressorteren. Projectontwikkelaars uit andere landen die mogelijkheden aanbieden voor de diverse subsectoren, kunnen via het VVI hun ideeëngoed verspreiden. Wanneer er zich ergens in de vissector steeds opnieuw een specifiek probleem stelt, is het de taak van het VVI dit op te merken en na te gaan of er geen oplossing mogelijk is. Florizoone zal ook waken over hetgeen genoemd wordt 'een optimale wisselwerking tussen alle subsectoren in de visserijsector' en het persbericht van het VVI vervolgt, 'Een goede standaard samenwerking kan door een degelijke taakverdeling het efficiënt functioneren van de diverse subsectoren bevorderen.'

**HET VLAAMS VISSERIJ  
INFORMATIECENTRUM VZW**  
bevindt zich in de  
Watersportlaan 9 te  
8620 Nieuwpoort.  
Telefoneren kan op nummer  
058 / 24 22 59 en faxen  
op nummer 058 / 24 22 60.

- \* 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



## BOEKBESPREKINGEN VAN DIRK NEYTS EN MARC LOY

### Poolverkenners

Bij Uitgeverij *De Dijle* verscheen het prachtige en hoogst interessante boek *'De Gerlache 1897-1997, Drie generaties van poolverkenners'*. Met deze uitgave heeft de auteur, *Charles E. Schelfhout*, een belangrijke bijdrage geleverd tot de studie van een minder bekend aspect van de Belgische maritieme geschiedenis. In een eeuw tijd hebben drie generaties *'de Gerlache de Gomery'* elkaar afgelost bij de verkenning en het wetenschappelijk onderzoek van de poolgebieden. Hun naam is dan ook innig verbonden met de geschiedenis van de polen. Op 16 augustus 1897 voer *Adrien de Gerlache*, de pionier, pal zuidwaarts met de *'Belgica'*, om het geheim van de zuidpoolwinter te doorgronden. Gevangen in het pakijns hielden *de Gerlache*, zijn staf — *Lecointe, Amundsen, arctowske, Danco, Raxovitza, Cook, Melaerts* — en de Belgisch-Noorse bemanning vijftien maanden dapper stand, ver van de bewoonde wereld. Toen ze op 5 september 1899 weer in Antwerpen toekwamen, gold het Zesde Continent meteen als ontsloten door de mens. Ook nu staat de expeditie van de *'Belgica'* nog steeds te boek als een van de belangrijkste pool-expedities uit de geschiedenis. In de periode 1905-1909 ondernam commandant *Adrien de Gerlache* ook nog drie opmerkelijke tochten doorheen de Noordelijke IJszee. Toen een halve eeuw later het Internationaal Geofysisch Jaar 1957-1958 de vestiging vereiste van een netwerk van wetenschappelijke basissen op Antarctica, nam Commandant *Gaston de Gerlache* de uitdaging aan door een tweede Belgische Zuidpool-expeditie op touw te zetten. Zijn zeventien man sterke ploeg richtte de Koning Boudewijn-basis op. Het is dank zij dit

initiatief en zijn poolverleden dat België in 1959 werd uitgenodigd één van de twaalf ondertekenaars te worden van het Verdrag inzake Antarctica. In de periode 1972-1988 nam de derde generatie *de Gerlache* de fakkel over door op haar beurt naar de noord- en zuidpoolgebieden te trekken, o.a. in het kader van een expeditie waarbij de menselijke weerstand bij extreme temperaturen en levensomstandigheden op de proef werd gesteld.

Het geslacht *de Gerlache* is wellicht het meest 'polaire' dat er bestaat. Na *Adrien* heeft elke telg ervan naam gemaakt bij de voortzetting van een overgeërfde traditie. Het doel: de wetenschap en het vaderland dienen, werken in een geest van echte internationale samenwerking, en de vrede bewaren in het laatste grote reservaat dat onze planeet rijk is. Het boek telt 448 pagina's, meer dan 400 (vaak prachtige) afbeeldingen en is uitgegeven, gebonden in luxe-uitvoering met linnen band en stofwikkel. Er werd zowel een Nederlandstalige als een Franse versie op de markt gebracht. (dn)

Het boek is verkrijgbaar in de boekhandel onder ISBN 90-801124-7-X en kost 2.750 frank, wat rekening houdend met de inhoud en de presentatie niet zo duur is.

### Scheepsbouw

Bij Butterworth and Heinemann verscheen onlangs de derde uitgave van *'Introduction to Naval Architecture, Formerly Muckle's Naval Architecture for Marine Engineers'* van de hand van *Eric Tupper*. Zoals de titel reeds laat vermoeden betreft het een herziene en bijgewerkte versie van de bekende *'Muckle's Naval Architecture for Marine Engineers'*. Het boek richt zich tot studenten, scheepsbouwkundig ingenieurs en -ontwerpers. De basisprincipes van scheepsbouw en -ontwerp, en hoe deze het gedrag bepalen van een schip op zee, zijn duidelijk van groot belang voor een aantal geïnteresseerde mensen. Waar de ontwerpers deze principes tot in detail moeten beheersen, blijven er toch een aantal 'aanver-

wante beroepen' voor wie die kennis van nut is. Het boek biedt een klare inleiding tot het onderwerp, waardoor deze publicatie niet enkel voor de 'sector' waarde heeft, maar ook voor allen die meer willen weten over basisideeën van de scheepsbouw. (dn)

'Introduction to Naval Architecture' kost £25 en werd onder ISBN 0-7506-2529-5 uitgegeven door Heinemann Publishers Oxford, PO Box 382, Halley Court, Jordan Hill, Oxford OX2 RU, tel: +44 (0)1865

### Pleidooi renovatie haven Oostende

Door de vzw Oostendse Haven-gemeenschap werd onlangs de brochure *'Beleidsnota Haven Oostende en een pleidooi voor haar renovatie'* uitgegeven. Het document bundelt een aantal standpunten van de Oostendse Havengemeenschap inzake de renovatie van de haven van Oostende.

In het eerste deel houdt voorzitter *André Maenhout* een stevig pleidooi voor de (integrale) renovatie van de haven van Oostende. De nota werd reeds in augustus 1996 overgemaakt aan de Vlaamse Havenvereniging en aan de hoofdrolspelers in het Oostendse havendossier.

In deel II worden de standpunten van het Vlaams Economisch Verbond (VEV) inzake de renovatie van de haven van Oostende weergegeven. De standpunten van het VEV worden door de Vlaamse havenvereniging immers veelal als argumenten gebruikt om de uitbouw van de Oostendse kanaalzone en achterhaven, de vernieuwing van de zeeluis, alsook de bouw van een insteekdok in de kanaalzone niet te moeten verdedigen. Daarna neemt *André Maenhout* de VEV-argumenten op de korrel.

De (met kaarten geïllustreerde) brochure is uitgegeven in een handig pocket-formaat, telt 88 bladzijden en kost 350 BEF.

Bestellen kan per telefoon op het nummer 059/51 65 89 of per fax op 059/70 52 18.

## Avonturen op zee

Onder deze titel verscheen een boek voor de jeugd over de avontuurlijke geschiedenis van boten en hun bemanningen. Zo kan men er via transparante pagina's en uitvouwbladen o.a. de bouw van een houten vaartuig meemaken, strekt een passagiersschip zich over de volle breedte binnenste buiten uit, ontvouwt een klipper z'n zeilen. In het kielzog van kano's, galeien en jonken komt de geschiedenis van de beroemde en beruchte zeevaarders tot leven. Zo lezen we er o.a. (niet zonder enig leedvermaak) dat de Hollandse kaper Piet Hein in een gevecht tegen Oostendse kapers sneuvelde. Overigens worden ook de avonturen van enterende piraten kleurrijk beschreven en uitgebeeld in een boek dat evenveel kijk- als leesboek is; net zoals in eerder verschenen delen van deze zgn. Kaleidoskoopreeks

over o.a. bouwkunst, theaters, wind, wolken en weer, vuur en muziekinstrumenten ontbreekt ook hier het naslaggedeelte niet: relevante boekentitels en adressen, biografieën van zeelieden, een alfabetische woordenlijst, een register en een tijdbalk. (ml)

'Avonturen op zee', is de Nederlandse versie van het oorspronkelijke bij Gallimard Jeunesse uitgegeven 'Aventures sur les mers'. Het boek is bij Lannoo uitgegeven en kost 595 frank.

## Per boek het Kanaal over

In 'Snoecks 97' twee ziltige reportages. Een interview met Julian Barnes bij het verschijnen van 'Cross Channel', zijn recentste boek. In feite een verzameling van tien verhalen die zich in Frankrijk afspelen met voornamelijk Engelsen in de hoofdrol. In het laatste verhaal heeft de verteller — een oudere Barnes die terugblijkt op z'n leven — een lijst van alle

manieren waarop de man ooit het Kanaal is overgestoken. Hij heeft de ferry genomen in Dover, Folkestone, Newhaven, Southampton en Portsmouth en is aan wal gegaan in Calais, Boulogne, Dieppe, Le Havre, Cherbourg en Saint-Malo.

Volgens de auteur is een urenlange overtocht met de boot de ideale manier om te antichamberen.

Een ander stuk gaat over de Hanze, Europa's eerste economische gemeenschap. Eeuwen geleden verenigden tal van havensteden uit een groot aantal landen in Europa zich in de Hanze; een machtig verbond dat alle aangeslotenen veel welvaart bracht. Van een groepje zeevarende handelaren groeide deze Hanze uit tot het symbool van de overwinning van de vrije handel op het feodalisme in Noord-Europa.

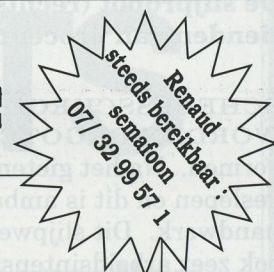
(ml)



Scheepsdiesel

# RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck



*snelle service & voordelige tarieven*

H.Baelskaai 8, 8400 Oostende

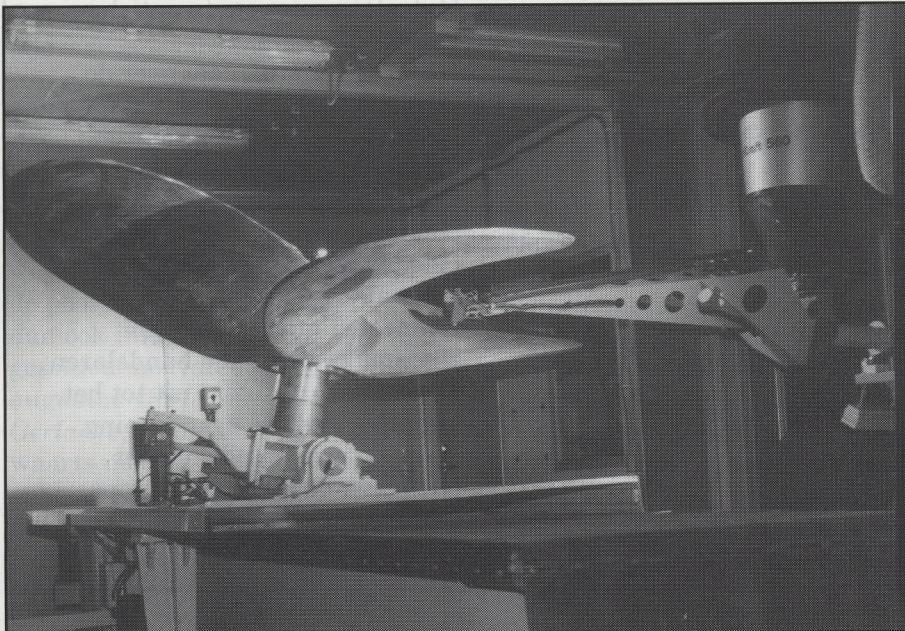
Tel : 059/32 28 75 - Privé : 050/51 48 79 - Fax 059/32 56 59

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| - 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        | - steeds! bereikbaar per semafoon : 07/32 99 57 1         |

Feest bij Van Voorden

# Robot maakt sloopsschroeven

Op 17 februari was er feest bij Van Voorden, een Nederlandse schroevenfabrikant die ook in de Belgische visserij geen onbekende is. Die dag werd daar een unieke slooprobot officieel in gebruik genomen.



De slooprobot (rechts) aan het werk. Nauwkeurigheid tot in tienden van procenten.

SCHEEPSSCHROEVEN WORDEN GEGOTEN in zandvormen. Na het gieten worden ze geslepen en dit is ambachtelijk handwerk. Dit sloopwerk is dan ook zeer arbeidsintensief en stelt hoge eisen aan vakmanschap. Daaruit volgt natuurlijk ook dat het slijpen een belangrijk deel is van de kostprijs van een schroef.

### Ambacht verdwijnt

Bij Van Voorden somt men een aantal redenen op die moeten aantonen waarom dat handmatig slijpen in de toekomst onmogelijk zal worden:

- de bereidheid tot het uitvoeren van dit soort werkzaamheden neemt af. De fysieke belasting is immers zeer hoog en tegelijk worden er hoge eisen gesteld aan vakmanschap;
- het beroep wordt overigens in de toekomst nog moeilijker, omdat de vaartuigen steeds hogere vermogens krijgen. Daardoor worden ook de eisen van vormgeving en

maatnauwkeurigheid almaar groter;  
 - ondanks de grote vermogens mogen sloopsschroeven steeds minder geluid produceren en ook hierdoor worden de produkteisen steeds zwaarder.  
 Daarom lag het zo'n beetje voor de hand om uit te kijken naar een robotiseringsproces dat de menselijke factor, en daarmee ook de

kans tot falen, kleiner maakte, maar ook dat was niet eenvoudig. Al sinds 1991 is men bij Van Voorden aan het zoeken en testen. De complexe vormgeving van schroeven maakt de ontwikkeling van een geschikte robot tot een moeilijke taak. Iedere sloopsschroef is anders en de robot moet in iedere positie weten waar alle delen van de schroef zich bevinden teneinde botsingen te voorkomen. Om de robot te realiseren ging Van Voorden al in 1992 samenwerken met de firma Multicraft uit Oslo. De slooprobot die Van Voorden vandaag laat werken is het resultaat van die samenwerking.

### Volautomatisch

De 11-assen gestuurde robot werkt volautomatisch. Na het opstarten werkt de machine volledig onbemand. De robot begint met het produkt te meten en vergelijkt het resultaat met het ontwerp. Vervolgens wordt er geslepen en gebalanceerd en dat gebeurt allemaal tot in tienden van procenten, dit is meer dan de menselijke hand vermag. Op het einde maakt de robot een meetrapport op.

De robot kan op die manier schroeven maken tot 3,6 meter breed. Eens hij op volle toeren draait zal de robot maar liefst 65% vlugger zijn dan de mens.

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

Verheye Joël  
 n.v.



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





**STILAAAN MAAR ZEKER** breidt Denemarken met tunnels en bruggen z'n eilanden aan elkaar. In de 21 ste eeuw rijden we van hier zonder ferry-oversteek zo Zweden binnen. Over een maand openen de Denen een 18 kilometer lange vaste oeververbinding tussen hun twee grootste eilanden: Funen en Zeeland. En midden volgend jaar is die brug-tunnelcombinatie ook volledig klaar voor het auto- en treinverkeer. Het meest imposante onderdeel van deze *link* is een hangbrug (foto hier naast), de langste ter wereld.

## Denen willen de grootste hebben

**NOOIT WERD HET 'eilandgevoel' in Europa zo sterk belaagd als tijdens het laatste decennium. Er dienden zich dan ook nogal wat indrukwekkende oeververbindingen aan. Een greep, losjes uit de pols: de Kanaaltunnel, de (goedgekeurde plannen voor een) tunnel onder de Westerschelde ter hoogte van Terneuzen, de nieuwe brug over de Seine in Normandië en nu het Deense Storebaelt, een tunnel-brugcombinatie.**

Bruggen hebben de mens overigens altijd al gefascineerd. Wat is Parijs zonder zijn *Pont-Neuf*, Venetië zonder de *Rialtobrug*, Londen zonder de *Tower Bridge*, Oostende zonder z'n *Tettenbrug*.

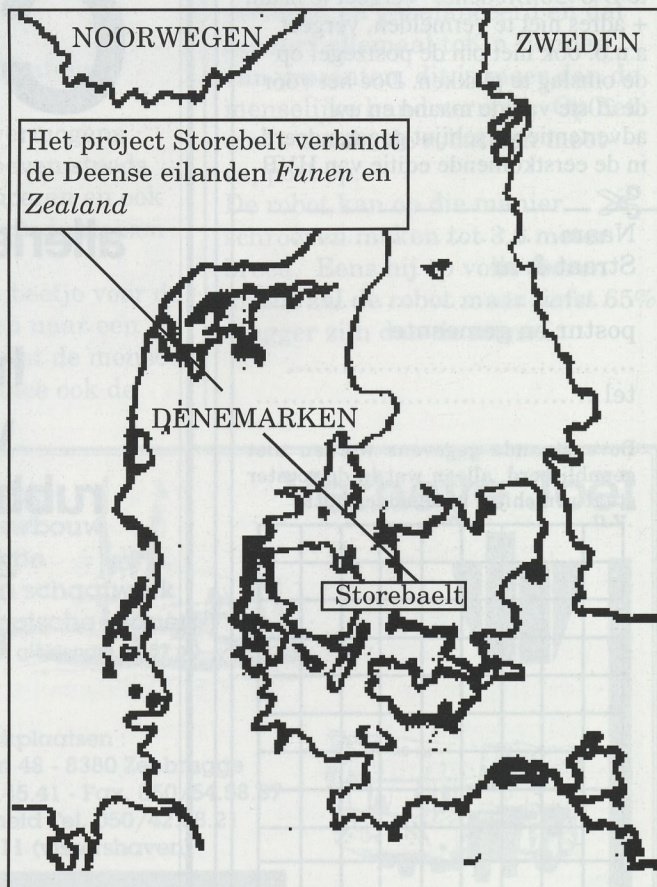
Als veters binden ze de drukke stadsoevers. Maar een brug doet meer. Ze genereert, in tegenstelling met een tunnel, een 'visuele architecturale eigenheid'. Als symbool van menselijk vernuft, triomfboog van spits technologie, bindt zij uitdagend wat de natuur ooit scheidde. De brug als dominant en tegelijk uitdagend monument dat niet zelden een op zich al wijds landschap nog meer accentueert. Zelden ook harmoniëren vorm en

functie zo naadloos als bij dit soort constructie. De bouwkunst in haar elegantste uitdrukking. Of op z'n Belgisch: 'een kunstwerk'.

De 150 jaar oude droom om de Deense eilanden *Funen* en *Zeeland* met een vaste oeververbinding bij elkaar te brengen wordt (gedeeltelijk) realiteit als op 6 april de Deense Staatsspoorweg een vrachttrein laat rijden over de 18 kilometer lange brug-tunnelverbinding tussen West- en Oost-Denemarken. Zeven weken later, op 1 juni, verklaart koningin Margretha dan de verbinding plechtig voor geopend en kunnen ook de eerste treinpassagiers de vlugge oversteek maken. En halfweg '98 rijden ook auto's het water over.

De *Storebaeltverbinding* tussen de eilanden *Funen* en *Zeeland* (waar hoofdstad *Kopenhagen* gelegen is)

is een combinatie van brug en tunnel. Vanaf *Knudshoved* en *Funen* vertrekt er een 6,6 kilometer lange op 62 pijlers rustende brug voor auto-en treinverkeer naar het halverwege de twee eilanden gelegen *Sprogø*, een rotseilandje van 45 ha dat kunstmatig werd vergroot tot 156 ha door het opspuiten van 10 miljoen





kubieke meter zand. Van daaruit splitst het trein- en wegtransport zich. De trein duikt een acht kilometer lange tunnel in en het gemotoriseerd verkeer bereikt via een imposante hangbrug de andere oever in *Halsskov*, *Zealand*.

De twee pijlers van de hangbrug vormen met hun 254 meter hoogte (ter vergelijking, dit is twee en een half keer zo groot als België's hoogste kustgebouw, het Oostendse Europacenter) meteen het hoogste punt van heel Denemarken. Ze domineren de zee tussen die twee grote eilanden. De pijlers staan 1624 meter van elkaar af en via de aan kabels opgehangen vierbaansweg, 70 meter boven het water, vormt ze meteen de grootste brugoverspanning ter wereld. Ter vergelijking: de *Brooklyn Bridge* (1883) in New York overspant 486 meter, de *Golden Gate Bridge* (1937) in San Francisco 1280 meter, de *Humber Bridge* (1981) over de gelijknamige Britse rivier 1410 meter.

### Bruggen

Het contract voor het hele project, uitgevoerd door diverse internationale samenwerkingsverbanden van ondernemers, werd in 1988 getekend, het jaar daarop startten de werken en in 1993 was de 'westbrug' tot het eilandje *Sprogø* al klaar. De afzonderlijke brug-

elementen uit Italiaans staal waarop het wegdek voor de west- en oostbrug komt, zijn geassembleerd in Italië en Portugal, werden vanop de wal met de reuzegrote drijvende kraan *Svanen* (de Zwaan) overgevoerd. De 'westbrug' heeft een vierbaansweg en twee treinsporen en is meteen de langste gecombineerde weg- en spoortreinbrug in Europa. De werken aan de 'oostbrug', een combinatie van pijler- en hangbrug, startten eind '91. Naast de twee indrukwekkende pilonen van de hangbrug rusten twee reusachtige betonblokken van 65 meter hoogte die de hangkabels verankeren. Het 'spinnen' van die 85 centimeter dikke en 3 kilometer lange hangkabels waaraan de rijweg werd opgehangen begon vorige zomer en was klaar eind november. Momenteel worden die kabels op hun draagkracht uitgetest. Nadat de aërodynamische, stalen wegliggers op pijlers en hangbrug bevestigd zijn, worden de oost- en westbrug in de zomer van '98 voor het wegverkeer opengesteld.

### Tunnel

De 8 kilometer lange oosttunnel die ten noorden van de hangbrug onder de zeebodem loopt, bestaat uit twee parallel lopende pijpen die volgens de Kanaaltunneltechniek geboord en geassembleerd

zijn. Voor de onderhoudsdiensten, en ook omwille van de veiligheid, zijn er om de 250 meter verbindingstunnels van de één naar de andere pijp. Over één maand brengt de eerste vrachttrein z'n cargo over westbrug én tunnel naar de andere kant. Waar de ferry's nu nog één uur over dit traject varen, komt men straks de *Storebaelt* over in zeven minuten met de trein en met de auto in 10 minuten. Het prijskaartje voor heel het project is 27 biljoen Deense Kronen en de bouwheer, de Deense Staat, hoopt via het tolgeld van de jaarlijks verwachte 10 miljoen gebruikers de verbinding in 15 jaar afbetaald te hebben.

Zowel in *Halsskov* op *Zealand* als in *Knudshoved* (ferry Port Nyborg) op *Funen* is er een expo over de werken te zien die nu al meer dan één miljoen bezoekers heeft getrokken. (\*)

En de ene verbinding is nog niet af of de Denen bouwen al samen met de Zweden aan een vaste oeververbinding die *Kopenhagen* met het Zweedse *Malmö* zal verbinden. Hier betreft het een combinatie van een op de zeebodem afgezonken tunnel voor auto- en treinverkeer die aan de oppervlakte komt op een kunstmatig aangelegd eiland van waaruit spoor- en wegverkeer verder over een brug worden geleid. Kort na de eeuwwissel moet ook die verbinding operationeel worden. Want er wachten ook nog de plannen om *Lolland*, het meest zuidelijke Deense eiland met Duitsland te verbinden.

En al heeft de bekende Deen *H.C. Andersen* het in z'n mooiste sprookjes niet kunnen dromen of komt er nooit een miniatuur replica in het al even Deense *Legoland*, met *Storebaelt* krijgt Denemarken er alvast weer een nieuwe toeristische attractie bij

Marc Loy

(\*) Open van 10 tot 17 u van 1 oktober tot 30 april. En van 10 tot 20 u van 1 mei tot 30 september. Gesloten op maandag.

# TOP 5000 met resultaten 1989-1995

Het financieel-economisch magazine *Trends* bracht opnieuw een rangschikking uit van de 5.000 (in werkelijkheid 5.506) grootste privébedrijven (volgens omzet) in ons land. We zochten de bedrijven uit de vissector op en voegden de resultaten van het boekjaar 1995 toe aan de cijfers van de voorbije jaren.

Afdalend in onze rangschikking (op basis van toegevoegde waarde) vonden we *Pieters Visbedrijf* op de 535ste plaats met een jaaronzet van bijna 3,4 miljard frank. De voorbije jaren kon het Brugse visbedrijf zowel de omzet als de toegevoegde waarde, exploitatieresultaat, netto-winst en cashflow verhogen. Nummer twee in onze tabel en op de 1.201ste plaats in de Top 5000 is opnieuw *Morubel. United Foods (Caltain Byrd, Globus)* is opgeklommen naar de derde plaats in de sector en staat op 3.519de plaats in de rangschikking.

Enkele bedrijven die in de voorbije jaren wel in de rangschikking voorkwamen, zijn in deze tabel om uiteenlopende redenen niet opgenomen, onder meer omdat geen cijfers beschikbaar zijn (o.a. van de *Zeebrugse Visveiling, Gadus, Dielman* en *Galana Seafood*) of omdat de bedrijven niet meer behoren tot de 5.000 grootste ondernemingen van het land.

In de Top 5000 komen 18 bedrijven uit de vissector voor. Ze zorgen voor 1.047 arbeidsplaatsen. (gw)

## Visverwerkende bedrijven in Top 5000

Naam	Jaar	Plaats in Top 5000	Toeg. waarde milj. fr.	Omzet in milj. fr.	Expl. result.	Netto winst/verlies	Cash flow	aant. pers.
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1. Pieters Visbedrijf (Brugge)	95	535	655	3.419	66	45	131	303
	94	531	571	3.292	54	24	103	257
	93	562	497	2.915	73	28	95	203
	92	689	424	2.431	69	19	76	195
	91	754	354	2.197	70	10	72	176
	90	791	342	1.975	-	31	76	-
	89	835	-	1.789	-	14	86	-
2. Morubel (Oostende)	95	1.201	177	1.584	- 44	- 113	- 43	103
	94	1.106	216	1.651	- 45	- 136	- 24	105
	93	1.187	254	1.447	- 41	- 108	34	102
	92	1.122	280	1.536	55	- 21	69	106
	91	1.043	374	1.596	111	24	84	110
	90	802	383	1.940	-	30	105	-
3. United Foods (Bredene)	95	3.519	118	511	24	- 1	25	60
	94	3.509	121	495	29	4	24	66
	93	3.556	119	466	16	- 10	11	72
	92	3.153	122	511	1	- 24	- 10	80
	91	2.778	118	578	- 25	- 47	- 18	102
	90	2.537	153	613	-	1	23	-
4. Huysseune (Zeebrugge)	95	2.788	117	653	12	1	17	79
	94	2.707	115	649	6	- 6	13	83
	93	2.494	126	686	8	- 7	12	82
	92	2.186	133	765	15	- 2	19	90
	91	2.007	122	827	13	- 2	19	89
	90	1.928	118	831	-	2	18	-
5. De Bacquer (Brussel)	95	2.407	98	772	4	- 3	10	54
	94	1.853	119	975	15	- 2	14	75
	93	-	-	1.261	31	0	25	-
	92	1.326	154	1.283	39	0	24	91
	91	-	-	1.226	36	0	23	-
	90	1.276	147	1.258	-	23	44	-
6. Gabriel (Belleaux)	95	3.382	96	532	19	1	19	47
	94	2.664	96	660	10	3	20	49
	93	2.689	75	637	17	1	15	47
	92	2.841	95	574	24	8	21	47
	91	2.642	100	613	39	20	34	47
	90	2.696	50	566	-	25	12	-
7. Christiaens (Zeebrugge)	95	2.195	95	848	12	- 4	8	59
	94	2.205	94	803	12	0	12	59
	93	2.472	92	694	11	1	15	51
	92	2.851	62	573	2	- 3	7	51
	91	3.170	51	502	6	1	7	38
	90	3.993	34	365	-	2	7	-

(1) Naam en vestigingsplaats van de onderneming  
 (2) Plaats in de Top 5000 op basis van het omzetcijfer  
 (3) Toegevoegde waarde in miljoenen frank  
 (4) Omzet in miljoenen frank  
 (5) Courant exploitatieresultaat van het boekjaar in miljoenen frank, onafhankelijk van het financieel en/of buitengewoon resultaat  
 (6) Netto winst of verlies (-) in miljoenen frank na belastingen  
 (7) Cash flow in miljoenen frank  
 (8) Aantal personeelsleden

8. ATKA (Londerzeel)	<b>95</b>	<b>2.058</b>	<b>92</b>	<b>914</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>37</b>
	94	1.968	86	921	30	1	17	28
	93	2.077	82	828	30	1	14	21
	92	2.324	71	713	22	0	15	26
	91	-	-	1.036	36	4	11	-
	90	2.600	55	595	-	8	12	-
	89	2.818	-	516	-	0	5	-
9 Gabriel (Malmedy)	<b>95</b>	<b>4.606</b>	<b>88</b>	<b>382</b>	<b>11</b>	<b>-4</b>	<b>13</b>	<b>59</b>
	94	4.712	85	357	14	0	16	58
	93	4.702	75	341	15	1	15	50
	92	-	-	242	14	2	15	-
10. Van Den Abeele (Brugge)	<b>95</b>	<b>3.358</b>	<b>82</b>	<b>539</b>	<b>-58</b>	<b>-44</b>	<b>13</b>	<b>67</b>
	94	-	115	624	-15	-22	12	-
	93	2.547	106	669	-1	-25	4	70
	92	2.273	110	730	1	-26	-4	90
	91	2.080	100	796	-13	-32	-11	92
	90	1.828	136	873	-	4	19	-
	89	1.833	-	824	-	4	18	-
11. All Freez (Maasmech.)	<b>95</b>	<b>4.084</b>	<b>79</b>	<b>438</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>22</b>	<b>43</b>
	94	4.120	75	420	24	12	21	37
	93	4.864	48	329	10	2	8	34
	92	-	-	266	8	-0	4	-
	91	5.267	31	281	-	1	-	26
12. La Couronne (Oostende)	<b>95</b>	<b>5.171</b>	<b>77</b>	<b>334</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>14</b>	<b>55</b>
	94	4.411	77	387	5	3	23	48
	93	4.111	71	399	3	-2	19	35
	92	4.012	57	398	-3	-11	-11	32
	91	-	-	326	2	-1	18	-
	90	4.087	67	353	-	4	22	-
	89	4.488	-	298	-	11	23	-
13. Hottlet Pierre (Kontich)	<b>95</b>	<b>2.224</b>	<b>54</b>	<b>834</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>9</b>
	94	2.239	62	791	18	6	11	9
	93	2.346	55	728	26	4	10	8
	92	2.522	62	656	17	1	8	8
	91	2.367	62	695	20	2	11	6
	90	2.229	60	712	-	6	7	-
	89	2.222	-	673	-	4	6	-
14. Vandermaesen (Lummen)	<b>95</b>	<b>3.131</b>	<b>46</b>	<b>576</b>	<b>-3</b>	<b>-5</b>	<b>4</b>	<b>33</b>
	94	2.956	49	593	0	0	8	33
	93	2.941	45	576	3	-1	7	32
	92	2.912	43	558	1	1	7	31
	91	3.077	38	517	1	1	5	27
	90	3.044	37	489	-	1	6	-
	89	3.022	-	473	-	-1	6	-
15. Setraco (Oostkamp)	<b>95</b>	<b>3.898</b>	<b>35</b>	<b>462</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>4</b>
	94	4.360	32	393	18	6	9	4
	93	4.660	19	345	13	0	1	3
	92	-	-	329	9	4	5	-
16. Mar Products (Brussel)	<b>95</b>	<b>3.094</b>	<b>34</b>	<b>581</b>	<b>21</b>	<b>-2</b>	<b>3</b>	<b>8</b>
	94	3.910	35	442	22	0	4	10
	93	-	-	-	-	-	-	-
	92	-	-	-	-	-	-	-
	91	-	-	-	-	-	-	-
	90	3.972	33	366	-	0	2	-
	89	3.873	-	353	-	0	3	-
17. Maxi Fish (Brussel)	<b>95</b>	<b>5.462</b>	<b>32</b>	<b>313</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>23</b>
	94	5.372	29	307	7	4	11	-
	93	-	-	279	10	4	12	-
18. Paulus (Zeebrugge)	<b>95</b>	<b>3.882</b>	<b>21</b>	<b>464</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
	94	3.961	21	437	3	1	6	4
	93	3.671	19	450	3	-1	3	4
	92	3.601	20	446	5	-0	4	4
	91	-	-	546	5	0	6	-

En nu iets helemaal anders

# Visbedrijven in Top 30.000

NAAST (EN NA) DE VISBEDRIJVEN die de Top 5000 halen zijn er nog tal van KMO's actief in de visaanvoer, -handel, -import & export, -verwerking en -kweek. We keken er de Trends Top 30.000\* op na en rangschikten de overige bedrijven volgens omzet. De cijfers moeten met de nodige omzichtigheid gehanteerd worden omdat de gegevens niet altijd overeenkomen met het volledige boek- of kalenderjaar. Onder de omzet van 1995 plaatsten we ter vergelijking ook deze van 1994.

	Jr omzet	Toeg. waarde
<b>OMZET + 200 MILJOEN FR.</b>		
Starfish (Brugge)	95 309	57
	94 294	52
Pittman Seafoods (Brugge)	95 293	21
	94 212	18
Promaritimes (Brussel)	95 241	17
	94 256	24
De Jager (Antwerpen)	95 237	21
	94 292	28
Daniel's Visbedrijf (Zeebrugge)	95 237	25
	94 226	23
Levecke (Oostende)	95 233	10
	94 263	17
La Bretagne (Brussel)	95 208	28
	94 235	29
<b>OMZET + 100 MILJOEN FR.</b>		
Demaro (Brugge)	95 168	44
	94 159	39
D'Haens en Co (Putte)	95 165	22
	94 173	22
Pandalus (Brugge)	95 165	43
	94 187	41
Seafood Intern. Traders (Testelt)	95 147	13
	94 148	16
Poissonnerie de Laeken (Brussel)	95 140	8
	94 -	-
Ocean Fish (Brussel)	95 135	16
	94 130	10
Dockx E. (Antwerpen)	95 134	11
	94 150	7
Hackman et Cie (Thoricourt)	95 126	9
	94 145	9
Nieuwpoortse IJsfabriek	95 124	16
	94 123	16
Aalvis (Brussel)	95 123	18
	94 -	-
Vendsysel Maison (Brussel)	95 122	18
	94 130	20
Lobster Fish (Brussel)	95 119	8
	94 105	7
<b>OMZET 50-100 MILJOEN FR.</b>		
Fieret Vis België (Brugge)	95 94	1
	94 99	1
Borremans Palinghandel (Mariekerke-Bornem)	95 94	18
	94 97	18
Sodial (Jumet)	95 88	31
	94 103	33
Seagull (Brugge)	95 80	37
	94 39	39
Devriendt P. Oosterpark (Blankenberge)	95 79	14
	94 69	13
Lobster Farm (Brussel)	95 78	6
	94 -	-
Neptunus (Baasrode)	95 74	12
	94 65	9
Northsea (Brussel)	95 72	11
	94 71	11
L'Océan (De Panne)	95 72	11
	94 77	15
Bart Mosselhandel (Antwerpen)	95 71	4
	94 57	4
Rederij De Noordhinder (Knokke-Heist)	95 70	72
	94 65	67
Piscimeuse (Tihange)	95 65	25
	94 72	29
Huis Patrick (Lubbeek)	95 62	8
	94 59	6
Crekillie Appelmans (Brussel)	95 62	7
	94 62	6

Dhondt&Verleye Euromossel (Nederzwalm)	95 59	11
	94 56	9
Marchant G. (Halle)	95 58	9
	94 -	-
Arijs (Herenthout)	95 54	5
	94 44	4
Rederij Jakoba (Zeebrugge)	95 53	29
	94 54	28
La Saumonière Artisanale (Marcinelle)	95 52	11
	94 55	12
Gerrit (Zeebrugge)	95 51	7
	94 54	7
Alloo-Van de Capelle & Zn (Brugge)	95 51	52
	94 165	41
<b>OMZET - 50 MILJOEN FR.</b>		
Rederij Hertsens (Knokke)	95 49	26
	94 49	25
Pacific (Hasselt)	95 46	4
	94 38	4
Rederij Versluys-Couwyzer (Bredene)	95 45	27
	94 42	24
Praet M. Vishandel (Kieldrecht)	95 45	5
	94 42	4
Jo Visgroothandel (Knokke)	95 44	7
	94 53	7
Rederij Vertrouwen (Zeebrugge)	95 44	23
	94 -	-
Gidanor-Products (Brussel)	95 43	4
	94 100	9
Les Délices du Centre (Strépy-Bracquegnies)	95 43	19
	94 41	19
Vadema (Lummen)	95 41	39
	94 41	41
Rederij Dirk (Knokke-Heist)	95 39	22
	94 44	24
Battefer Pisciculture (Silenrieux)	95 39	9
	94 46	10
Vislossersbond Van Waes (Oostende)	95 38	32
	94 44	35
Paelinck Vishandel (Gent)	95 36	9
	94 54	13
Northfreeze (Knokke-Heist)	95 35	39
	94 -	-
Dubrul Henny (Kortrijk)	95 35	5
	94 38	5
Rederij De Bounty (Knokke)	95 34	36
	94 40	40
Rederij De Zwerver (Oostende)	95 33	33
	94 36	36
Rederij Versluys-Decuypere (Bredene)	95 33	15
	94 33	18
Rederij Versluys-Desaever (Bredene)	95 31	12
	94 37	18
Schot's (Essen)	95 29	31
	94 32	33
Praet Vishandel (Antwerpen)	95 28	4
	94 -	-
Van Lancker Visbedrijf	95 28	30
	94 29	30
Noorzee Poissonnerie (Brussel)	95 27	4
	94 26	4
Rederij Atlas (Dudzele)	95 26	26
	94 48	23
Wellens Vishandel (Diest)	95 26	5
	94 40	9
Mathonet-Gabriel (Malmedy)	95 26	28
	94 94	26
Rik (Diest)	95 26	8
	94 16	5
Dumon Vishandel-Traiteur (Leuven)	95 25	5
	94 27	6

\* Trends Top 30.000, editie 1997, is een uitgave van Trends Topboeken, Brasschaatsteenweg 308, 2920 Kalmthout.

# Tongschar

## vis van 't jaar

Na wijting (1989), schol (1990), tong (1991), griet (1992), rog (1993), rode poon (1994), opnieuw wijting (1995) en staartvis (1996) wordt de vispromotie dit jaar gevoerd rond de tongschar.

Met de "vis van het jaar" wil de VLAM (vroeger NDALTP) telkens een welbepaalde vissoort onder de aandacht van het publiek brengen. Met de keuze van tongschar werd gekozen voor een budgetvriendelijke vissoort.

De jaarlijkse aanvoer van tongschar in onze vissershavens blijft onder de duizend ton. De gemiddelde groothandelsprijs in de vismijn schommelde vorig jaar tussen de 90 en 134 frank (jaargemiddelde 130 frank). De totale opbrengst van tongschar lag de voorbije jaren beneden de 90 miljoen frank, behalve vorig jaar. Er werd toen meer tongschar aangevoerd die ook nog wat profiteerde van globale stijging van de visprijzen. Tongschar vertegenwoordigde vorig jaar 4,77 procent van de totale aanvoer in eigen havens en 4,48 procent van de besomming.

### Geen quota

Tongschar is het hele jaar beschikbaar en bovendien niet aan quota gebonden. De "vis van het jaar" heeft een breed-ovaal, vlezig lichaam. De kleine kop met ogen op de rechterzijde heeft een zeer bescheiden mondopening. De gladde huid is slijmerig en moeilijk te verwijderen als de vis vers is. De bovenzijde is rood tot geelbruin of donker oranje gemarmerd en de blinde zijde wit. De maximale lengte is 70 cm. Tongschar komt voor in het noordoosten van de



## Platvissen (orde *Pleuronectiformes*)

### Suborden:

- grootbekbotten (*Psettodoidei*)
  - 1 familie (tropisch) □ *Psettodidae*
- scholachtigen (*Pleuronectoidei*)
  - 4 families □ *Pleuronectidae* (schollen)
    - *Atheresthes*
    - *Hippoglossus* (heilbotten)
    - *Reinhardtius*
    - *Hippoglossoides*
  - Pleuronectes* (echte schollen)
    - *Limanda*
    - *Liopsetta*
    - *Pseudopleuronectes*
    - *Platichthys*
    - *Glyptocephalus*
    - *Microstomus* (o.a. tongschar)
  - *Bothidae* (botachtigen)
  - *Scophthalmidae* (tarbotachtigen)
  - *Citharidae*
- tongachtigen (*Soleodei*)
  - 2 families □ *Soleidae* (tongen)
  - *Cynoglossidae* (hondstongen)

Atlantische Oceaan, van de Golf van Biscaje via Het Kanaal en de Noordzee tot in de Witte Zee. Tongschar wordt doorgaans machinaal gefileerd en in twee (dubbele) filets in de handel aangeboden. Zonder vel en gereinigd blijft er netto ongeveer veertig procent van het oorspronkelijke gewicht over.

De gewichtsklasse 300 tot 500 gram geniet de voordeligste prijs. Grotere exemplaren gaan in de restaurants de concurrentie aan met Noordzee-tong. Het vlees is wel flauwer en minder stevig dan dat van tong. Toch durven malafide handelaars het een voor het andere voorschotelen. Je moet al een kenner zijn om het verschil op het zicht op te merken. De verwantschap met tong heeft ook dit voordeel dat alle bereidingen voor de edele platvis eveneens toepasbaar zijn met tongschar.

#### Promotiefolder

De VLAM bracht ook een promotiefolder uit rond de "vis van het jaar". Keukenchef Luc Van Lommel van het gastronomische restaurant *De Proosdij* in Diest bedacht onder het motto "Tongschar, lekker eenvoudig" vier bereidingen:

- gefrituurde tongscharliertjes
- slaatje van tongscharkrulletjes met zoete mosterdroom
- waaier van tongschar met zalmousse
- gegrilleerde tongschar met aardappelspijsje en kool.

De folder met recepten is gratis te verkrijgen bij de vishandelaars.

De "vis van het jaar"-wedstrijd voor professionelen staat eveneens in het teken van de tongschar. De finale op 24 november, tijdens de Horeca Expo, zal 'De beste viskok' aanwijzen. (gw)

## Tongschar

□ Officiële verkoopsbenaming voor Microstomus kitt

□ Volksnamen:

steenschol, steenschar, steenschulle, melkton

□ Fr.: sole limande

□ Eng.: lemon sole, lemon dab

limande (sole), smear dab

□ Duits: Echte Rotzunge, Limande

□ It.: Limanda

□ Sp.: mendo limon

#### Verwarring mogelijk

Er zijn duidelijke biologische en vormelijke verschillen tussen tongschar en enkele verwante soorten. De verschillende benamingen kunnen voor verwarring zorgen.

□ tongschar (*Microstomus kitt*)

□ schar (*Limanda limanda*)

□ schartong, scharretong, schotse schol (*Lepidorhombus whiffiagonis*)

□ schurftvis, vervloekte tong (*Annoglossus laterna*)

□ hondstong, miete (*Glyptocephalus cynoglossus*)

□ lange schar (*Hippoglossoides platesoides*)

#### Voedingswaarde

Tongschar is een magere vis waarvoor volgende waarden worden opgegeven (dit zijn gemiddelde waarden). Het vetgehalte van vis is aan veranderingen onderhevig.

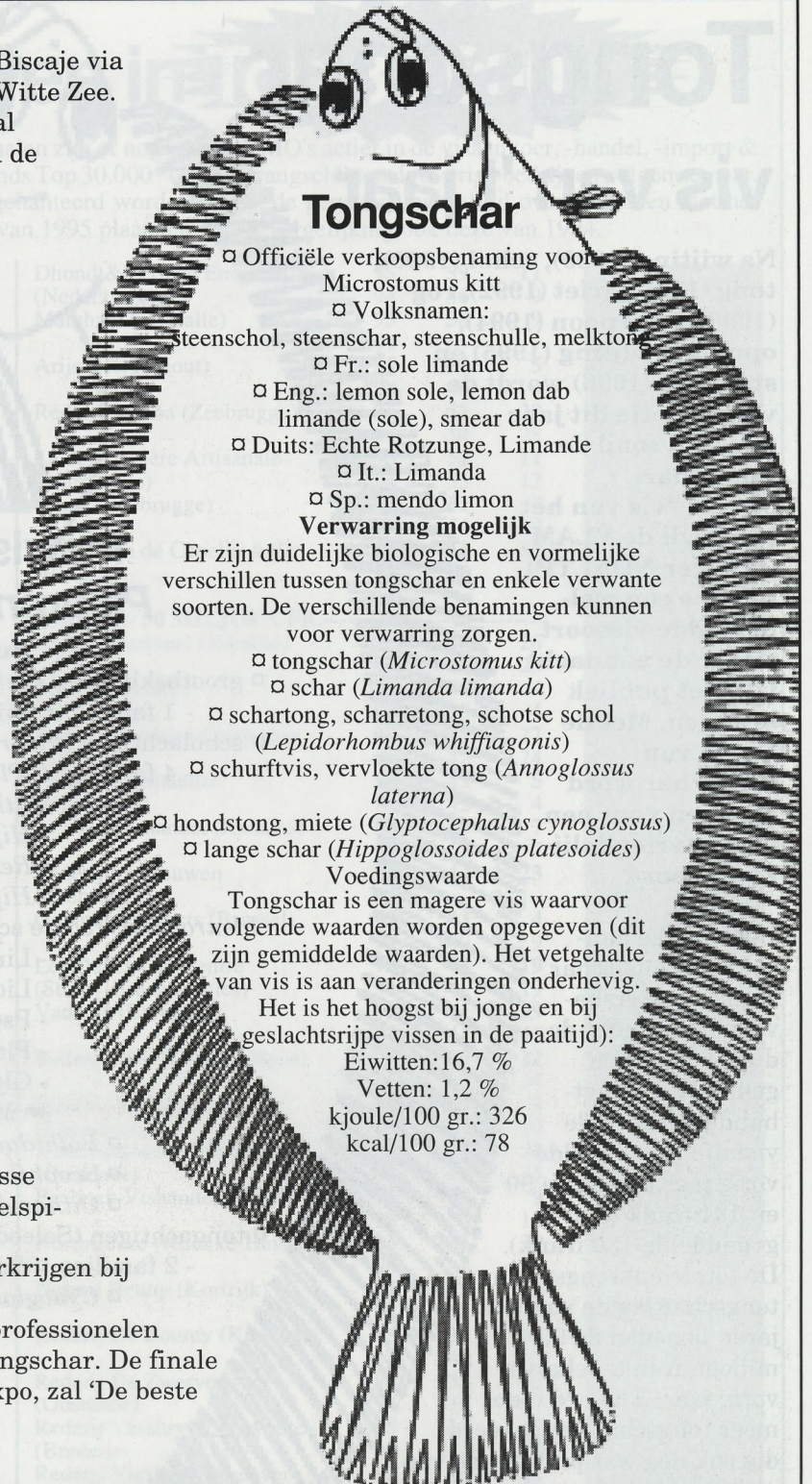
Het is het hoogst bij jonge en bij geslachtsrijpe vissen in de paaitijd:

Eiwitten: 16,7 %

Vetten: 1,2 %

kJoule/100 gr.: 326

kcal/100 gr.: 78



# N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

Fortstraat 27, Costende — Bruggelaan 12, Bredene

Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28

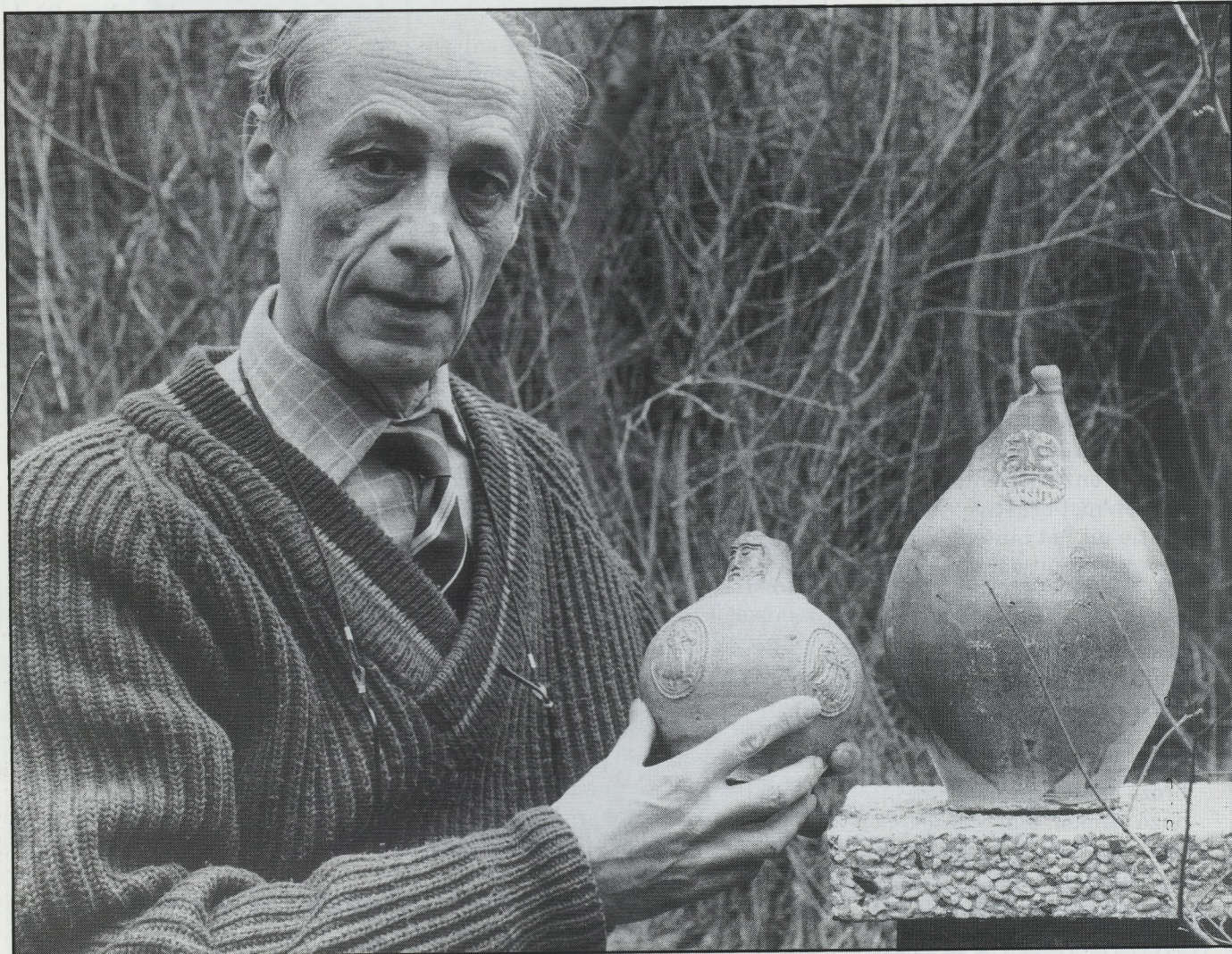
Je vaart op zee en je vist wat

# Baardmannetjes

**W**IJ MOETEN HET jullie niet vertellen: je vindt vanalles in zee. Wie zijn netten uitwerpt brengt stenen naar de oppervlakte en zeesterren, oude kruiken, vliegtuigschroeven en kanonnen. Soms zit daar ook vis tussen. Maar vandaag hebben we het over de baardmannetjes ofte baardmannetjes die ook tussen tong en schol gevonden worden. Menig visser heeft zo'n kruikje op zijn

schoorsteenmantel staan. Zijn ze geld waard? is de vraag die op ieders lippen brandt. En waarom worden ze eigenlijk baardmannetjes genoemd? Laten we iemand aan het woord die het kan weten, een archeoloog bijvoorbeeld.

MET ENIGE OVERDRIJVING kunnen we stellen dat het afbeelden van een mensengezicht overal ter wereld en vanaf de vroegste vormen van beschaving een betrachtning is



Etienne Cools houdt een gedateerd (1509) baardmannetjes, versierd met mooie medaillons, in zijn handen. Het is een typisch voorbeeld van een Siegburgkruikje, genoemd naar een van de vier voornaamste Rijnlandse centra. Naast hem een groter model uit de 17de eeuw. (foto gw)

geweest. Heel dikwijls is dat gebeurd op aarden vaatwerk, meer bepaald op min of meer bolvormige potten, kannen en kruiken. Deze vormen benaderen immers het uitzicht van een mensenhoofd en de grondstof - klei - is gemakkelijk te bewerken.

### Van Romeinen...

Ook in onze streken zijn daarvan al vroege voorbeelden bekend: in sommige Romeinse begraafplaatsen zijn asurnen gevonden waarop een neus, mond, ogen en oren zijn geboetseerd en daarom gezichtsurnen worden genoemd. Deze potten zijn vrijwel altijd ingevoerd uit de streek van Mayen (Duitsland).

Het duurt tot halverwege de 13de eeuw vooraleer hier opnieuw aanverwant aardewerk opduikt. Te Raversijde is een fragment van een prachtig versierd kannetje gevonden, waarop een mannengezicht met volle baart de verbindingen vormt tussen de tuit en het lichaam. Een ander fragment van een dergelijke gezichtskan werd opgegraven te Lampernisse. Beide stukken behoren tot het zogenoemd hoogversierd aardewerk, dat onder meer te Brugge en te Kortrijk werd vervaardigd.

### ... en van Duitsers

In de loop van de 14de eeuw kregen onze pottenbakkers te maken met ernstige concurrentie uit het buitenland, vooral van uit de streek rond Keulen en Aken. Er verscheen namelijk een hele reeks bekens, kruiken en kannen op de markt, die zo hard gebakken waren dat ze veel minder breekbaar waren dan het gewone poreuze, broze aardewerk. De klei uit onze streken kon niet de hoge baktemperaturen verdragen die aan dat ingevoerde steengoed de grote hardheid en waterdichtheid bezorgden. In de late 14de eeuw begonnen op dergelijke bekens en kruiken opgelegde medaillons

met onder meer mensengezichten te verschijnen. Vanaf ongeveer 1500 kwam op kannen en kruiken de afbeelding van een mannengezicht met

weelderige baard voor. Aanvankelijk was die heel groot en zeer fijn afgewerkt, maar mettertijd werd die afbeelding veel kleiner en veel slordiger uitgevoerd. In het overgrote deel van de gevallen is die figuur louter als versiering bedoeld. Uitzonderlijk is een edelman afgebeeld, een Christuskop of de Heilige Drievuldigheid. Dat dit zeker niet mag veralgemeend worden blijkt uit het feit dat er ook een hele reeks grijnzende narrenkoppen zijn gekend. Dit schenkgerei — dat massaal werd geproduceerd en verhandeld — wordt met de term *baardmannenkruiken* aangeduid, kortweg *baardmannetjes*. Het hoogtepunt van deze mode ligt in de 16de en de 17de eeuw, maar sommige centra bleven produceren tot ongeveer 1750.

Zoals gezegd werd het steengoed in onze regio vooral ingevoerd uit het Rijnland: de bekendste productiecentra van baardmannetjes waren *Keulen*, *Siegburg*, *Frechen* en *Raeren*.

Deze hebben allemaal eigen stijlen en vormkenmerken, maar ook twee gemeenschappelijke karakteristieken: al hun producten zijn min of meer bruin gekleurd en zijn bedekt met kleurloos zoutglazuur.

Verder zuidelijk langs de Rijn, in het *Westerwaldgebied* rond *Koblenz*, werd gelijkaardige ceramiek gemaakt, hier echter lichtgrijs gebakken met een typisch soort blauw in de versieringselementen. Precies in diezelfde regio zou het baardmannetje opnieuw nagemaakt worden in het begin van de 20ste eeuw.

### Waarde

Er zijn daarnaast ook regelrechte

**Min of meer ongeschonden baardmannetjes haalden enkele jaren geleden in de antiekhandel plots enorm hoge prijzen**

vervalsingen bekend, die herkenbaar zijn aan tal van kenmerken, onder meer aan het tegelijkertijd voorkomen van stijl- en versieringselementen die 'ontleend' zijn aan verschillende productiecentra en uit verschillende perioden. Min of meer ongeschonden baardmannetjes haalden enkele jaren

geleden in de antiekhandel plots enorm hoge prijzen omdat ze toen zeer in trek waren bij degenen die zich lieten meeslepen door de *fermettemode*. In werkelijkheid zijn ze beslist niet zeldzaam en veelal van een zeer middelmatige kwaliteit. Hun echte waarde (zelfs gebroken) ligt in hun wetenschappelijk belang. Ze tonen niet alleen de oude handelsbetrekkingen aan (o.a. met Engeland en Skandinavië) maar helpen ook bij de datering van oude nederzettingen en bij het achterhalen van de materiële cultuur van onze voorouders.

Etienne Cools

# quintiens

N.V.

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE  
ELECTRICITEIT



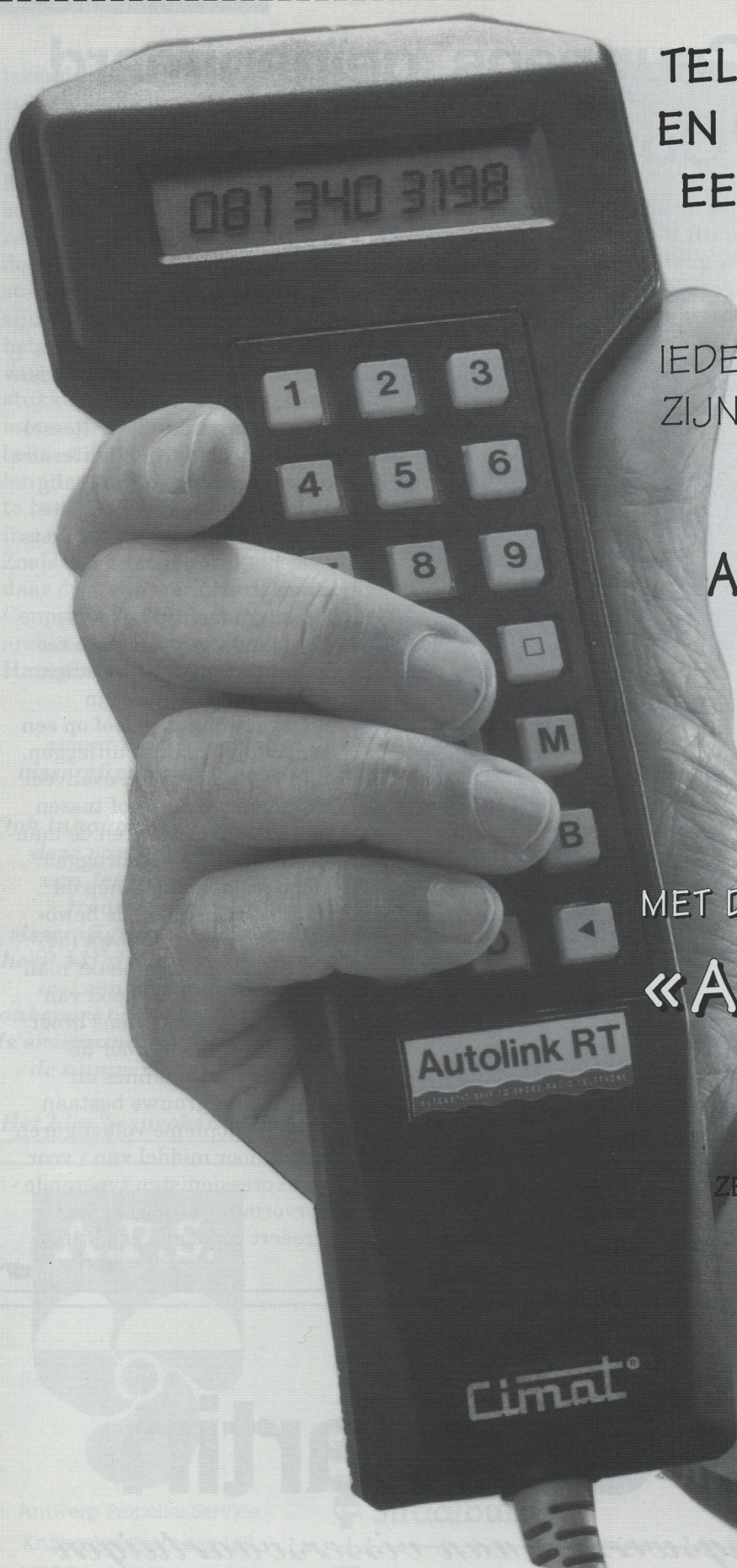
'INSTALLATIE  
HERSTELLING  
ONDERHOUD  
SCHAKELBORDEN  
PLC-STURINGEN  
HERWIKKELEN EL. MOTOREN  
GROOTHANDEL

'day and night service'

Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22

**Kielbankstraat 6,  
8380 Zeebrugge**

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR



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. BAELSKAAL 27  
B- 8400 Oostende  
tel : 059/32.34.01

NIEUW - NIEUW - NIEUW

# Raymond Ceuppens, geïnspireerd door het Oostendse Hazegras

Als geboren (°1936) en getogen Etterbeekenaar stamt Raymond Ceuppens uit een familie van ambachtslui die ook grote interesse had voor het kunstgebeuren. Zijn grootvader, vader en de ooms koesterden grote bewondering voor de

Latemse schilders en trokken er op hun beurt 's zomers op uit om in de natuur te schilderen. De kleine Raymond mocht ook mee tijdens hun bezoekjes aan de grote Brusselse kunstgalerijen.

De familietraditie getrouw begon Raymond Ceuppens dan ook vanaf 15-jarige leeftijd te studeren aan de Academie voor Schone Kunsten van Brussel. Maar dan gebeurt het!

TIJDENS ZIJN LEGERDIENST bij de zeemacht raakt de Brusselaar Raymond Ceuppens verknocht aan de nabijheid van het water. Hij voelt zich bijzonder goed thuis in het Oostendse havenkwartier, en nog meer tussen de vissers van de volkse wijk Hazegras. Varen zit er voor hemzelf niet in, want dat vindt zijn Brusselse familie toch te ver gaan en dus vestigt hij zich aanvankelijk te Etterbeek als fotograaf.

Maar het water blijft hem roepen en vanaf 1976 gaat hij als timmerman aan

de slag op een scheepswerf.

Daarnaast tekent en schildert hij nagenoeg onophoudelijk maritieme onderwerpen. Gedurende vele jaren is Raymond Ceuppens ook als schrijver werkzaam. Hij publiceert maar liefst

vijf romans en één dichtbundel; niet zonder succes overigens. In 1982 wordt hij laureaat van de Victor Rosselprijs, de belangrijkste literaire onderscheiding in franstalig België, met de roman 'L' été pourri', een ruwe zedenschets over het leven in de Rupelstreek.

Op latere leeftijd bekeert Raymond Ceuppens zich tot het katholicisme. Sindsdien wil hij via de kunst zijn nieuwgewonnen geloof op een eenvoudige manier uitleggen. Zijn werken worden evenveel pogingen om de kloof tussen de religieuze kunst en de man-in-de-sstraat te overbruggen. Christus spreekt vanop de kaai van Oostende de bewoners van een volkswijk toe. Bij de calvarie, gemaakt naar aanleiding van de dood van een visser, staan diens broer en moeder model voor de figuren van Johannes en Maria. Het grauwe bestaan van de anonieme volksfiguren wordt door middel van - voor de expressionisten typerende - vervormingen uitgebeeld.

Raymond Ceuppens creëert zodoende een stukje



SMEDERIJ

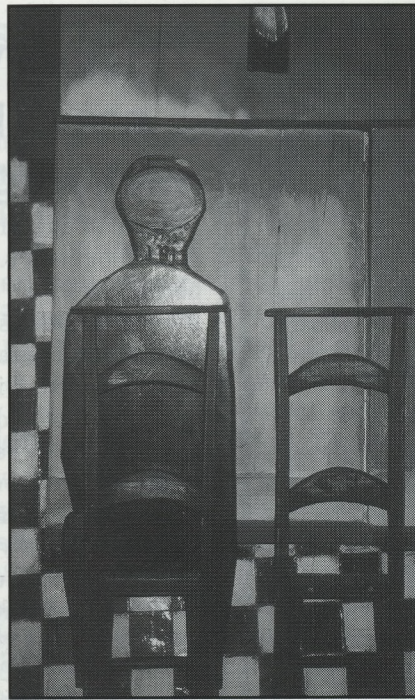
# Jules St. Martin

*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

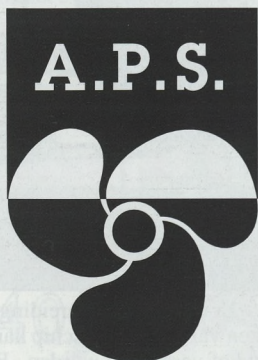
levende volkscultuur dat in onze samenleving stilaan verdwijnt. Met referenties naar de Vlaamse expressionisten en de assemblagekunstenaars zoals Camiel Van Breedam, ontwikkelt hij een eigenzinnige plastische taal. Naar analogie met de middeleeuwse retabels vormt het hout het belangrijkste bestanddeel. Deze ambachtelijk vervaardigde sculpturen steken in solide houten kisten en ook de figuren zijn in dit weinig buigzame materiaal vervaardigd, hetgeen overigens overeenstemt met de typering van hun karakter. Daarnaast worden onder meer stukken ijzer, koper, glas, touw en gips (vermengd met nagels en schelpen) verwerkt. De kunstenaar bekomt een bijzonder diepteffect door de tafere-len in verschillende niveaus boven elkaar in beeld te brengen. De beschildering gebeurt bij voorkeur in een donker en somber coloriet. Zoals dat ook in het poppentheater gebeurt — en daar doet zijn werk sterk aan denken — voert Ceuppens zijn personages ten tonele binnen de architecturale omgeving van, bij voorkeur, de wijk Hazegras te Oostende of de kerk van Wenduine.



*Meesterlijk is het reliëf waarbij een visser uitgebeeld wordt in de (inmiddels afgebroken) kerk van de Oostendse volkswijk 'Hazegras'. Het tafereel wordt afgebeeld in een houten kast die door de kunstenaar netjes met rood omrand werd. In die kast werd houtlaag na - laag aangebracht. Eerst de*

*zwart-witte vloer, dan de wanden, vervolgens de voeten van de Christus. Daarvóór komt de vissersfiguur en tenslotte zijn er de twee stoelen. Door deze gelaagdheid en het spel dat daar door met schaduwen ontstaat is het werk vormelijk bijzonder geslaagd. Ook inhoudelijk is het een zeer sterk werk. De vloertegels mogen dan effectief gebaseerd zijn op deze van het Hazegraskerkje, toch is er meer over te zeggen. Is wit-zwart niet de uitdrukking van tegenstellingen? Gaat dit kunstwerk niet over zee en land, over geloof en ongeloof, over troost en eenzaamheid, over leven en dood? De tegenstellingen komen ook tot uiting in de vissersfiguur. De visser zit op die stoel en bidt, of misschien bidt hij juist niet, want... waarom heeft hij zijn muts opgehouden? Bijzonder boeiend is ook de stoel náást de visser. Daar is toch wel een bijzonder sterk gevoel van leegte aanwezig. Die lege plek roept bovendien een haast onbeperkte reeks vragen op. Komt er straks nog iemand? Of, komt er juist nooit iemand meer? Is er iemand verdronken? Drukt die eenzame visser geloof uit of vertwijfeling? Of wat betekent de aanwezigheid van God als de mens afwezig is... En dat komt allemaal door het afbeelden van die lege stoel. (fv)*

[Het hier besproken reliëf (108 x 64 x 15 cm) van R. Ceuppens bevindt zich in privébezit]



Antwerp Propeller Service  
 Kruibeeksesteenweg 162  
 2070 Burcht / Zwijndrecht  
 Telefoon 03/252 73 42  
 Telefax 03/252 92 12  
 GSM 075/67 54 56

- ☛ Alle voorkomende reparaties van alle merken sloopschroeven

---

- ☛ Nieuwe en gebruikte sloopschroeven

---

- ☛ Alles voor jachten

---

- ☛ Afdichtingen

---

- ☛ Straalbuizen

---

- ☛ Boegschroeven

---

- ☛ Stuurmachines en roeren



† Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van oud-reder Leon Desmidt. Hij werd geboren in Heist-aan-zee op 4 augustus 1904 en overleed op 15 februari 1997. Leon Desmidt was een bekende figuur in de visserij van de oostkust. In de sector heeft hij goede en kwade dagen gekend. Zo bewaart men daar nog herinneringen aan de scheepsramp van 1967 waarbij zijn zoon Leopold het leven liet.

† Ook werden wij op de hoogte gebracht van het overlijden van Frans Desomer, kapitein op rust bij 'Dragages Decloedt & Fils'. Desomer werd geboren te Gravelines op 23 december 1914 en overleed te Bredene op 1 februari 1997. De begrafenis greep plaats op 5 februari.

## Hoorzitting visserij in Vlaams parlement

Op het ogenblik dat dit nummer van HVB op de post gaat, grijpt er een openbare hoorzitting plaats over de visserij in het Vlaams parlement. Daar spreken Willy Versluys (voorzitter Onderlinge Visafslag en Vlaamse Visserscoöperatie), Manu Dezutter (voorzitter Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij), een vertegenwoordiger van de Rederscentrale, Rudy Barbaix, voorzitter Vlaamse Vissersbond en Marc Dewinter (directeur Provinciale Visserijschool). Naar verluidt is de belangstelling van de parlementsleden bijzonder groot. Er werden door de verschillende politieke fracties maar liefst 150 vragen ingediend waarop de voornoemde sprekers uit visserijkringen een antwoord zullen moeten geven.

### Provis: nieuw secretariaat

De verleden jaar opgerichte vereniging van visverwerkende bedrijven 'Provis' meldt ons dat het secretariaat van de vereniging zich voortaan in Oostende bevindt en wel op het adres **Vlaanderenstraat 29 te 8400 Oostende**. Telefoon wordt 059 / 80 82 20 en fax: 059 / 70 85 66.

### BEDRIJF

## Pieters Visbedrijf neemt Ecocéan (Boulogne) over

Visbedrijf Pieters uit Brugge heeft in Boulogne (Fr.) het verpakkingsbedrijf *Ecocéan* overgenomen. Het Franse bedrijf is gespecialiseerd in visverpakkingen onder beschermde atmosfeer. Dit procédé verlengt de houdbaarheid van verse vis.

Ecocéan is een bescheiden onderneming met 12 werknemers en een omzet van 50 miljoen frank dat in moeilijkheden verkeerde. Het bedrijf wordt volledig geïntegreerd in de Franse activiteiten van Pieters.

### KNOKKE-HEIST

## Milieuprijs

In Knokke-Heist heeft Marc Ghekiere de eerste prijs gekregen voor zijn bijdrage naar verantwoord omgaan met het milieu. Zijn project was de toepassing van bloemenweiden in ons leefmilieu. De tweede plaats was voor E. Van Bellegem die als onderwerp Simutane en se-

lectieve ophaling van papier, plastic, metaal - en drinkkartons drie op de be kroonde plaatsen kwam Stefaan Demeulemeester. Hij had aandacht voor de aanleg van educatieve wandelpaden. (jd)

### KUNST

## Marineschilderijen van Lechevallier

In 'Gallerie De Peperbusse', Prins Boudewijnstraat te Oostende (naast de Petrus- en Pauluskerk) worden van 8 tot 30 maart marineschilderijen van Frédéric Lechevallier getoond. Deze geboren Bretoen kreeg in 1996 de bronzen medaille van de Europaprijs voor Schilderkunst van de stad Oostende. De Bretoense landschappen van Lechevallier tonen Bretagne niet als 'beeldig' plaatje, maar als resultaat van vrije figuratie. Herkenbaar en modern.

Open op do. en vrij. van 15 tot 18 u; op zat. en zon. van 10,30 tot 12 en van 15,30 tot 18 u., of na afspraak op tel 059 / 70 28 80. (ab)

## DOKKEN te ZEEBRUGGE



Het droogdok biedt extra voordelen tegenover een slipway. Er is geen voorbereidingstijd nodig voor het ondersteunen van het schip. Bij het uitdokken van het eerste schip kan het volgende onmiddellijk binnen varen; niets moet bijgeregeld of veranderd worden. Dit is een grote troef: tijdwinst voor beide partijen. Kom zelf het droogdok testen. U wint er tijd en geld bij.

'Ik wil erop wijzen dat het droogdok niet alleen voor vissersboten gebruikt kan worden, maar ook door bijvoorbeeld sleepboten. Dus iedere belanghebbende is welkom. Het droogdok kan zeker schepen ontvangen met een diepgang tot 4,80 m en tot 43 m lang,' zegt Hugo D'Hoedt, zaakvoerder van SDS Scheepsdiesel Service. **Voor meer informatie, bel vrijblijvend 050/54.51.78 of 050/55.01.88**

**S.D.S.** Scheepsdiesel Service NV, Boomkorstraat 7/8, Zeebrugge

## Financierings- en waarborgfonds voor de visserijsector opgericht

**Eric Van Rompuy, Vlaams minister van economie, heeft het ontwerpdecreet voor de oprichting van een financierings- en waarborgfonds voor de visserij bekendgemaakt. De Vlaamse regering trekt dit jaar 150 miljoen uit voor het toekennen van rentesubsidies. Daarnaast is er een waarborgfonds van 500 miljoen om de verouderde vissersvloot te moderniseren en jongeren te stimuleren om in het beroep te stappen.**

De visserijsector heeft weliswaar niet zo'n barslecht jaar achter de rug, maar de groei is er toch al enkele jaren uit. Een verdere inkrimping van de vloot zou de leefbaarheid van de sector in het gedrang brengen, wat volgens Van Rompuy ook door de Europese Commissie wordt erkend. De minister wil overigens de bevoegdheden over de visserij naar de gemeenschappen overhevelen zodat Vlaanderen zelf kan onderhandelen over de Europese quota.

### 10.000 jobs?

Door veroudering van de vloot is de rendabiliteit afgenomen. Door het nagenoeg stilvallen van de nieuwbouw (van 48 vaartuigen in de periode '85-'89, naar 15 vaartuigen in de periode van '90-'94 en amper drie in de periode '95-'96) is de gemiddelde leeftijd van de rompen gestegen tot 20 jaar (18 jaar en 8 maanden in 1990). Inzake tewerkstelling werd opnieuw het twintig jaar oude cijfer van 10.000 jobs naar voor gescho-

ven. 1.200 personen zouden op de vaartuigen werken, de rest in de vismijn, op de scheepswerven en in de toeleveringsbedrijven. In werkelijkheid moet het cijfer tussen de 5.000 en 6.000 liggen (zie ook op volgende bladzijde). Om de werkgelegenheid te behouden en de rendabiliteit op de krikken is er volgens Van Rompuy nood aan polyvalente en moderne vissersvaartuigen die optimaal kunnen inspelen op de wisselende Europese visquota.

De modernisering van de vissersvloot vraagt zware investeringen, wat de Vlaamse regering er heeft toe aangezet het Financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij en aquicultuursector (FIVA) op de richten. Via het FIVA kunnen jonge vissers ook steun krijgen bij de overname van een vaartuig. Leningen worden tot 90 procent gewaarborgd en de rentesubsidies kunnen oplopen tot vijf procent. Hiermee hoopt de Vlaamse regering de uitverkoop van de Vlaamse vissersvloot te stoppen. De minister stelt zich voor dat met dit bedrag jaarlijks een aanzienlijk aantal investeringsprojecten (verbouwing of nieuwbouw) kunnen gesubsidieerd worden. Over de rol die het Visserijinformatiecentrum uit Nieuwpoort hierbij kan spelen, schreven we al op bladzijde 14 en 15 van dit nummer van HVB. Dat dergelijke fondsen niet meteen 'geld voor allen' brengt vindt u ook in dit HVB, waar schipper-reder Mussche zijn verhaal doet (bladzijde 5 tot 8).

Het decreet zal met terugwerkende kracht gelden vanaf 1 januari '97. (gw)

## 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.

Het Citaat

'Als ge alle  
oude bomen  
omhakt en ge  
zet geen  
nieuwe in de  
plaats, ontstaat  
er voorname-  
lijk wind'



Karel Jonckheere

## 5.000 of 10.000 werknemers in de visserijsector?

Bij gebrek aan volledige en actuele gegevens hanteert men gemakshalve al vele jaren het cijfers van 10.000 arbeidsplaatsen in de visserijsector. Ook minister Van Rompuy haalde dit cijfer aan op zijn persconferentie in Brussel. Dit aantal is er wellicht ooit geweest toen er veel meer handen bij de verwerking, het transport en de verkoop van visserijproducten te pas kwamen. Het cijfer stemt vandaag echter helemaal niet meer overeen met de werkelijkheid.

“Algemeen wordt geschat dat er ongeveer 5.000 à 10.000 personen rechtstreeks of onrechtstreeks in de visserijsector tewerkgesteld zijn” staat te lezen in een nota van de Europese Commissie over de structurele fondsen (doelstellingen 5a) van december 1994. Uit wat volgt zal blijken dat de werkelijkheid dichterbij het laagste cijfer aanleunt.

Volgens onze recentste gegevens (31.12.'94) bedroeg het aantal zeelieden in dienst van 154 rederijen 1.107, waarvan 652 aangemonsterd. Onder de vissers waren er 109 met een buitenlandse nationaliteit, waarvan 90 Nederlanders. In die cijfers zijn een twintigtal varende reders begrepen, maar niet de aangemonsterde scheepsjongens.

Volgens een andere bron, de gegevens van de RSZ uit hetzelfde jaar (einde tweede kwartaal '94), bedroeg de primaire tewerkstelling in de visserij 839 personen, te weten 820 arbeiders en 19 bedienden (936 in '93).

De tewerkstelling in viskwekerijen en aquacultuurbedrijven lag toen op 139 man.

Voor de secundaire sector vonden we volgende cijfers (1994)

- vismijnpersoneel, visgroothandel: 465 werknemers
- de kleinhandelaars (1.016 ) hadden 755 werknemers in dienst
- (zelfstandige) visveters: 309
- visverwerkende bedrijven: tewerkstelling 750 man/vrouw
- diepvriesbedrijven voor visproducten: 306 werknemers
- scheepswerven en constructie: 164 (uit West-Vlaanderen in '93)
- diverse toeleveringsbedrijven: 338 (uit West-Vlaanderen in '93)

Tenslotte zijn er nog enkele tientallen werknemers in de visserij scholen, beroepsorganisaties van werknemers en werkgevers, bedienden haveninstallaties en in de administratie (Ministerie van landbouw).

Samenvattend komen we uit op iets minder dan 4.000 werknemers en schatten we het aantal zelfstandigen in '94 op 1.500. We maken ons sterk dat de tewerkstelling de laatste jaren niet is toegenomen en kijken met belangstelling uit naar recentere gegevens. (gw)

### 14 vaartuigen in eerste periode naar Golf van Biscaje

Voor de eerste periode werden 14 aanvragen ingediend voor de tongvisserij in de Golf van Biscaje. De eerste vaartuigen die optrokken waren de Z.48 *Wodan* en de Z.200 *Wagram*. Ondertussen zijn er al enkele andere gevolgd. De eerste periode loopt tot eind mei. Vaartuigen die voor de eerste periode kozen mogen niet in de tweede periode naar de Golf. De tweede periode start op 1 juni en loopt tot uitputting van het quotum.

Voor de Golfvissers organiseert de Zeebrugse Visveiling een transport naar Zeebrugge vanuit La Pallice (La Rochelle).

### Ruilakkoord met Nederland in Golf van Biscaje

De Dienst voor Zeevisserij heeft 5.400 ton haring uit de zuidelijke Noordzee en het oostelijk Kanaal afgestaan aan Nederland in ruil voor 270 ton tong in de Golf van Biscaje. □ Het Skagerrakquotum werd geruild met Denemarken. De Belgische vissers krijgen 150 ton schol bij in de Noordzee (II, IV) en 100 ton diverse soorten in de Noorse zone IV. Denemarken krijgt 70 ton schol, 40 ton kabeljauw en 20 ton schelvis in het Skagerrak (IIIa), 20 ton zee- duivel in Vb, VI en VII.

□ De Britten zien af van de jaarlijkse scholruil met Nederland. Nederland kan zijn vangstrechten in de Ierse Zee en de westelijke wateren nu zelf benutten of alsnog een ruilakkoord met een andere lidstaat afsluiten.



*het taxibedrijf voor de visserij*

### OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

## Nieuwe Z 431 te water

Op dinsdag 18 februari werd te Rupelmonde de Z 431 'Roulette' te water gelaten. Het casco werd er gebouwd op de *Nieuwe Scheldewerven*. Dat gebeurde in opdracht van de nv *Zeebrugse Scheepswerven*. Het casco bevindt zich momenteel bij scheepsbouwer *Padmos* te Stellendam. Daar wordt het gezandstraald en voorzien van mast en stuurhut. Vervolgens komt het naar Zeebrugge waar het op de *Zeebrugse Scheeps-*

*werven* verder wordt afgewerkt. De Z 431 'Roulette' is een vervanging van de O 431 'Judith' (in 1993 bij *Seghers* in Oostende gebouwd), schip dat aan de vaart onttrokken werd.

Het nieuwe vaartuig wordt een zusterschip van de in 1995 bij *Padmos* gebouwde ARM 25 van de gebroeders *van Belzen*. De nieuwe eurokotter met een lengte van 23,93 meter en een 300 pk-motor zou halfweg mei opgeleverd worden.

## Z.510 opgebracht door Britse kustwacht

De grote boomkorteiler Z.510 *Albrecht Rodenbach* (1.200 pk) van Rederij *Zeemansblik* BVBA uit Knokke-Heist werd tijdens het weekeinde van 21 februari fe-

bruari opgebracht door de Britse kustwacht. Schipper *Steven Savels* werden overtredingen ten laste gelegd. Tijdens de visserij in het Kanaal zou een net met te kleine maaswijdte gebruikt zijn. Maandag 23 februari deed de politierechter in Dover uitspraak. De schipper werd veroordeeld tot een boete van 38.000 frank voor het

gebruik van verboden vistuig vermeerderd met 33.000 frank gerechtskosten. De vangst werd verbeurd verklaard.

## Z 586 Mermaid wordt WR 389

De Nederlandse reder *Cees van Eekelen* (C.A. van Eekelen BV) uit Den Oever, reeds eigenaar van de WR 189 en WR 289, heeft het casco van de Z.586 *Mermaid* gekocht. De garnaalkotter wordt opnieuw bedrijfsklaar gemaakt en geregistreerd als WR 389 *Wadden-zee* met thuishaven Wieringen. Het schip werd gebouwd in 1963 in Sneek in oorspronkelijk in bedrijf gebracht als UK 148 *Gerrie*. De Z.586 *Mermaid* kapseisde op 11 juni vorig jaar in de havengeul van Zeebrugge waarbij de 45-jarige schipper *René D'Hondt* om het leven kwam.

## MOP IV pas op 1 mei van start

De looptijd van het meerjarig oriëntatieprogramma (MOP) III werd verlengd tot eind april. De Europese raad van visserijminister kon immers geen volledig akkoord bereiken over de inhoud van MOP IV (1997-2003). In april komt de visserijraad opnieuw bijeen om uit de impasse te geraken.

## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Geschrap:

□ Z.586 MERMAID, eigendom Bossier Rachel en kinderen, Schorrevelde 11, 8370 Blankenberge

Geschrap: november 1996

□ Z.506 NOORDPOOL, eigendom Rederij Verhenne & Co BVBA, Oude Bruggestraat 92, te 8750 Wingene

Geschrap: 31 december 1996

Verandering van eigendom:

□ O.518 LA FAROUCHE, eigendom NV Drakkar, Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege

# O.V.A.

## ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE 40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN:

- \* het veilen van UWvis... 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

## Oostendse Ere- havenkapitein Raf Ghys overleden

Rafaël Ghys, directeur-havenkapitein in Oostende van 1 november 1966 tot 30 april 1995, is op 66-jarige leeftijd overleden in Leuven. Hij was bijna 29 jaar de hoogste verantwoordelijke ambtenaar in de Oostendse haven.

In haven- en visserijkringen werd met verslagenheid vernomen dat de gewezen havenkapitein op 6 februari overleed. Hij was niet eens twee jaar geleden met pensioen gegaan.

Raf Ghys is een geboren Oostendenaar (26 oktober 1930) die een opleiding genoot aan de Zeevaartschool in Antwerpen. Na een korte loopbaan bij de koopvaardij en het behalen van het brevet van kapitein ter lange omvaart was hij achtereenvolgend havenluitenant in Antwerpen (1958) en havenkapitein in Brussel (1965) vooraleer hij terug in zijn geboortestad belandde. Hij nam de taken over van havenkapitein Becu en vismijn-directeur Velthof. Op 1 mei 1995 ging de havenkapitein met pensioen. Na een kortstondige ziekte overleed hij in het Academisch Ziekenhuis in Leuven. Niettegenstaande hij in Nieuwpoort woonde was het zijn wens om de uitvaartplechtigheid in de Sint-Antoniuserk van de Oostendse Vuurtorenwijk te laten doorgaan. Vele vrienden en bekenden uit de maritieme wereld woonden de begrafenisplechtigheid, volledig in het teken van de zee, bij. Na de crematie werd zijn as op zee verstrooid. (foto gw)



## Aktiviteitenkalender voor vissers

### MAART

**1-9** HISWA 97, internationale watersportbeurs in Rai-centrum te Amsterdam

**12-13** Noordzeeminister-conferentie 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)

**23** Zeebanket in vismijn Breskens (Nederland)

**29** Scheepjes onder glas, tijdelijke tentoonstelling Heemkundig Museum De Plate, Wapenplein, Oostende (enkel zaterdag en tijdens paasvakantie, tot 8 juni)

# Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

Voor de handelaar die staat op eerlijke kwaliteit en daar een eerlijke prijs voor over heeft

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

## Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

# Herstel tongstand in 2000?

IS ER KANS dat er opnieuw meer tong mag gevangen worden? Wellicht wel. De samenstelling van een sterke jaarklasse is echter afhankelijk van factoren die de mens niet in de hand heeft. Ondermeer de weersomstandigheden hebben een grote invloed. Grote samenscholingen tijdens strenge winters kunnen voor de tongstand fataal zijn. Anderzijds is het niet uitzonderlijk dat na strenge strenge winters een uitzonderlijke jaarklasse wordt geproduceerd.

Momenteel wordt gevist op de jaarklassen 1993 en '94 die er volgens de biologen slecht voorstaan. De jaarklasse '95 die daarna aan de beurt komt staat is volgens de beschikbare gegevens ondermaats.

De laatste goede jaarklassen waren 1987 en 1991, waardoor de tongstand van 1989 tot en met 1995 meeviel. Door de relatief hoge visserijdruk en de zwakkere jaarklassen is de tongstand voor 1996 sterk afgenomen.

## Tongputten

Tong houdt niet van lage temperaturen. De koudbloedige platvis zoekt dan diepere plaatsen op in de Noordzee. Biologen stelden ook vast dat tong bij lage temperaturen bijzonder passief is. De oorzaak ligt bij een vertraagd stofwisselingsproces. Het samenscholingsgedrag van de tong zorgt voor grote concentraties in de zogenaamde tongputten waar ze een gemakkelijke prooi zijn voor de vissers.

Dit fenomeen is de vissers bekend en kan tot al te snel opvissen van het quotum leiden. De visserijdruk is immers niet afgenomen, ondanks de vermindering van het aantal vaartuigen. Om de visserijdruk in overeenstemming te brengen met de tongvoorraad zijn dan ook vangstbepurende maatregelen noodzakelijk.

Zelfs al wordt dit jaar veel jonge tong geboren, toch zal de visserij daar ten vroegste in de tweede helft van 1999 voordeel uit halen. De oude tongstand kan zich in dit geval pas in het jaar 2000 herstellen.

De kans op een goede jaarklasse is dus aanwezig, maar ook 1998 zal in elk geval nog een moeilijk tongjaar zijn. (gw)

## ZEEBRUGSE VISVEILING

### De beste besommingen

Vorige maand meldden we reeds dat ook de Zeebrugse Visveiling een viering organiseerde voor de vissers die daar de beste resultaten van 1996 behaald hadden. op 10 februari werden die bemanningen en reders door de ZV-leiding gehuldigd.

\* Bij de eurokotters (vaartuigen t/m 300 pk) ging de trofee naar de Z 85 'Morgenster' van de rederij *De Flamingo*. Het vaartuig haalde in 1996 een ZV-besomming van 16.023.573 frank.

\* Bij de vaartuigen van 301 pk t/m

200 BTN ging de Z 483 'Carolina' van rederij *Nathalie* met de eer lopen. Zij lieten 36.815.898 frank optekenen.

\* Rederij *De Kaper* viel met de Z 69 'Atlantis' eveneens in de prijzen. In de categorie grote boomkorvaartuigen (vanaf 201 BTN) haalden zij in 1996 een totale ZV-besomming van 56.675.452 frank.

\* Een aparte groep vormen de 'kreeftenputters' en daar was het de O 206 'Krisjean-Henson' van rederij *Deckmyn & Lambrecht* die met 16.390.616 alle concurrenten achter zich liet.

\* De Z 582 'Asannat' van rederij *Versluys-Vantroye* werd 'garnaalkoning' met 6.128.193 frank.

\* Vermeldenswaard tenslotte is de

## Recordbesomming tong in januari

In januari werd 704 ton tong aangevoerd in onze vismijnen. Dat is de hoogste maandelijkse hoeveelheid van de laatste tien jaar, met uitzondering van december 1991 (757 ton). De gemiddelde maandaanvoer bedroeg vorig jaar 345 ton. De beste maand was april met 439 ton. In de voorbije tien jaar werd meest tong aangevoerd in 1991 (4.500 ton) of een gemiddelde van 375 ton per maand.

Ook de besomming van 222 miljoen frank lag in januari uitzonderlijk hoog. Het is de hoogste maandelijkse tongopbrengst van de voorbije tien jaar. Voor besommingen van méér dan 200 miljoen/maand moeten we teruggaan naar december '91 (213 miljoen), april '89 (215) en mei '87 (206).

Geruststellend is dat de tong niet uit de Noordzee, maar grotendeels uit het westelijk Kanaal afkomstig is. intussen is trouwens een aanvullende quotamaatregel uitgevaardigd (MB 14.02.97) die meer tongvangstbeperingen in de westelijke wateren oplegt.

Opvallend is dat er in januari aanzienlijk minder schol werd aangeland dan vorige jaren (466 ton). In de periode '87-'92 was januari steeds goed voor een aanvoer van meer dan 1.000 ton. Vanaf '93 bleef de januari-aanvoer onder de 1.000 ton (702 in '93, 977 in '94, 734 ton in '95 en 832 in '96). Ook de besomming lag met 26 miljoen een stuk lager dan de opbrengst van 40 miljoen in januari vorig jaar. (gw)

trofee die naar de Z 67 'Rubens' (rederij *Albatros*) ging. Hij was in 1996 de 'grootste stijger'. Tegenover het voorgaande jaar besomde hij in de ZV voor maar liefst 23 miljoen meer. Dat brengt zijn totale besomming op 50.761.193 frank.

## EURO DIESEL (ANTWERP) NV

Officiële verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren  
en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL

Zwarte Weg 1, Haven 343  
2030 Antwerpen

Tel. (03) 541 50 11

Fax (03) 541 55 46

## OOSTENDE

### Garnaaltrofee voor O.62

Tijdens het Oostendse carnaval-ewekeinde werd de 25ste Garnaaltrofee uitgereikt. Reder Luc Bogaert van de O.62 Dini bracht vorig jaar meest garnaal aan wal en mag dan een jaar langer van de titel genieten. Ook vorig jaar was hij al winnaar van de trofee die in 1972 door de Orde van de Garnaal in het leven werd geroepen.

## ZEEBRUGGE

### Freddy Pollet weg bij ZV

Bestuurder-algemeen directeur Freddy Pollet (52) heeft de Zeebrugse Visveiling verlaten na bijna negen jaar op een dynamische manier de ZV-leiding gevoerd te hebben. Zijn vertrek komt totaal onverwacht en net op een ogenblik dat de Zeebrugse visafslag een beter jaar achter de rug heeft. Het is voor de buitenwereld niet helemaal duidelijk of Pollet ontslag nam of ontslagen werd. Volgens de voorzitter van de raad van beheer werd de beslissing genomen in onderlinge overeenstemming. Volgens mevrouw Becaus zou de scheiding een gevolg zijn van onenigheid over de te volgen toekomststrategie. Freddy Pollet kwam op 1 april 1988 in dienst van de ZV samen met de commerciële directeur Ignace Feys. Beiden kwamen van de Cera-bank. Pollet volgde Heistenaar Dirk Neyts op die als eerste directeur werd aangetrokken bij het opstarten van de geprivatiseerde vismijn op 1 januari 1988.

De taken van Pollet werden onmiddellijk overgenomen door de nieuwe bestuurder Simon Ruiter, een vijftiger die vijftien jaar de leiding had in de Friese groentenveiling. (gw)

In Oostende overleed op 8 februari Jan Asseloos, kwartiermeester RMT op rust. Asseloos, weduwnaar van Fernanda Depuydt, werd geboren te Shadwell in Groot-Brittannië en overleed te Oostende. De begrafenisplechtigheid greep plaats op 14 februari.

## Commissie Visserij ontmoet Europarlementsleden



De leden van de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij (voorheen de Bedrijfsraad) zaten op 13 februari rond de tafel met de West-Vlaamse Euro-parlementsleden Raf Chanterie (CVP), Jaak Vandemeulebroucke (VU) en Philippe Decoene (SP). Mimi Kesteleyn (VLD) was verontschuldigd. De bijeenkomst ging door in de nieuwe lokalen van de commissie in het bestuursgebouw van de Oostendse vismijn. De commissie is van mening dat er nauwelijks sancties getroffen worden tegen lidstaten die het met de Europese regels niet zo nauw nemen. *"In plaats van een actief Europees visserijbeleid te voeren worden wij in het defensief gedrongen. De Europese besluitvorming wordt gedomineerd door de Zuid-Europese landen die keer op keer hun slag thuis halen"*. Verder werd de massale invoer van Oost-Europese vis tegen dumpingprijzen nogmaals aan de kaak gesteld. Volgens de commissie is de verhoging van de minimumlengte van vaartuigen die verplicht worden stateliëcommunicatie te voeren volledig in het voordeel van de zuiderse lidstaten, waarvan het merendeel van de vloot onder de limiet valt. Ook de Tac's werden op de korrel genomen omdat de Noord-Europese landen de grootste slachtoffers zijn van de verlaging van de platvisquota. De aanwezig Euro-parlementsleden vroegen de Commissie Visserij om een dossier op te stellen waarmee ze naar de Europese Commissie kunnen stappen. *"Als daarin bewezen wordt dat er oneerlijke concurrentie speelt kunnen wij bij de Commissie of de ombudsman van het Europees Parlement aankloppen. Een klein land zou eigenlijk bescherming moeten krijgen"* was het gemeenschappelijk standpunt dat de Euro-parlementsleden willen verdedigen. (gw)

### Failliet Imop sleurt Valcke en Indimec mee

Het faillissement van het Antwerpse constructiebedrijf Imop (zie vorig nummer) veroorzaakte ook de faling van twee dochterbedrijven aan de kust. Zowel NV Valcke Industries uit Oostende en NV Indimec in Zeebrugge werden failliet verklaard. De rechtbank van Koophandel afdeling Oostende sprak het faillissement op bekenenis uit voor Valcke op 5 februari. Hierdoor verloren 27 arbeiders en 4 bedienden hun werk. Het familiebedrijf Valcke Frères werd in 1783 opgericht. De onderneming kwam in 1990 in handen van Imop. Tijdens het laatste ageloten boekjaar was er nog een

omzet van 60 miljoen frank.

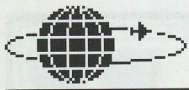
Een dag na de uitspraak van Valcke, op 6 februari, velde de Brugse rechtbank een zelfde vonnis voor Indimec waardoor zes arbeiders en twee bedienden werkloos werden.

### Failliet

✦ **Hollandse Paling- en Vishandel BVBA**, Trilouter 41b, 9940 Ertvelde, failliet verklaard op 28 februari 1997.

### Versluys voorzitter rederscoöperatie

De 'Vlaamse Visserscoöperatie' die opgericht werd om de reders toe te laten samen te werken voor het aankopen van grondstoffen en andere materialen verkoos op haar eerste algemene vergadering reder Willy Versluys tot voorzitter.



## Belg eet vooral vis uit Nederland

Meer dan de helft van visserijproducten die ons land importeert komt uit Nederland. In 1995 bedroeg de invoer 299.000 ton, waarvan maar liefst 155.000 ton uit Nederland. Het tijdschrift 'Visaktua' haalde deze cijfers uit de statistieken van het Ministerie van Middenstand en Landbouw. Denemarken is de tweede belangrijkste leverancier van visserijproducten aan België (23.563 ton), gevolgd door Frankrijk (21.787 ton), Duitsland (16.934) en het Verenigd Koninkrijk (13.438 ton). Uit derde landen voerde België 59.218 ton in.

en bevindt zich nu aan een omzet van ruim vijftig miljoen gulden. Het aandeel van buitenlandse aanlandingen is daarin bijzonder groot. Van de omzet was 30% afkomstig uit de verkoop van kabeljauw. In totaal werd er vorig jaar 4593 ton kabeljauw aangevoerd, waarvan meer dan de helft voor rekening kwam van buitenlandse aanlandingen. Ongeveer 65 procent van de totale jaaromzet van de Scheveningse visveiling kan op rekening geschreven worden van Hollandse vaartuigen. Buitenlandse aanlandingen die zowel per schip als met containers aangevoerd werden zorden dan weer voor 35% van de omzet. Ruim de helft van deze 35% was afkomstig van per vrachtwagen aangevoerde Oostzeekabeljauw. De Noordzeekabeljauw was afkomstig van vooral Britse en Deense staandewantvissers en een deel kon op rekening geschreven worden van enkele lokale kotters.

Er werd in Scheveningen 1.056 ton tong aangevoerd en 1.930 ton schol. Deze twee soorten waren vooral het werk van moderne bokkentreilers uit Goedereede, Stellendam en een aantal schepen uit Tholen en Scheveningen.

Overigens noteerde de Scheveningse vismijn ook een groeiend aantal aanlandingen van enkele Belgische vissers zoals de N 350, O 33, Z 60, Z 185 en de Z 519.

DUITSLAND ————— →

## Unilever verkoopt grootste visketen van Duitsland

De multinational Unilever verkoopt de visketen *Nordsee*, het grootste visbedrijf van Duitsland. *Nordsee* bezit groothandels in vis en diepvriesproducten en restaurants. De hele visbranche zou onvoldoende rendement opleveren. Unilever biedt de keten te koop aan voor meer dan tien miljard frank. Volgens sommige bronnen zou een Scandinavische koper interesse vertonen.

FAO ————— →

## Contactbureau in Brussel

De Europese Unie vervult internationaal een belangrijke rol op het vlak van voeding en landbouw. De Wereldvoedselorganisatie (FAO) heeft daarom beslist een specifiek contactbureau op te richten in Brussel.

Dit contactbureau zal gehuisvest worden in de gebouwen van het Belgisch Ministerie van Middenstand en Landbouw, Maria Theresiastraat 1 te 1000 Brussel.

NOORWEGEN ————— →

## Tentoonstelling aquacultuur

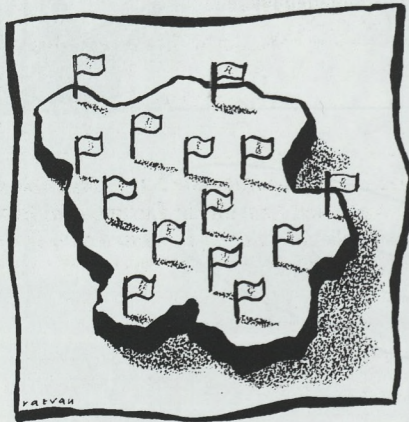
Van 10 tot 16 augustus gaat in Trondheim (Noorwegen) 's werelds grootste conferentie en tentoonstelling over aquacultuur door. De organisatoren mogen dit jaar trouwens een aantal spectaculaire nieuwkomers noteren. Zo wordt erop gewezen dat er een stand is van het Franse Boulogne. De Fransen willen de bezoekers erop wijzen dat voor wat vis betreft er volop mogelijkheden zijn rond hetgeen genoemd wordt: 'de eerste vissershaven van Frankrijk en een van de toonaangevende zeevoedselcentra van Europa'; Uit Canada komt een stand die 15 tot 20 Canadese firma's onder haar dak zal tellen.

De conferentie die aan de vooravond van de tentoonstelling gehouden wordt is een organisatie van de 'European Aquaculture Society', in samenwerking met de 'Nor-Fishing Foundation'.

NEDERLAND ————— →

## Scheveningen: 35% omzet van buitenlandse schepen

Vorige maand brachten we reeds een overzicht van de evolutie van de Nederlandse visveilingen. De visafslag van Scheveningen ging erop vooruit.



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?



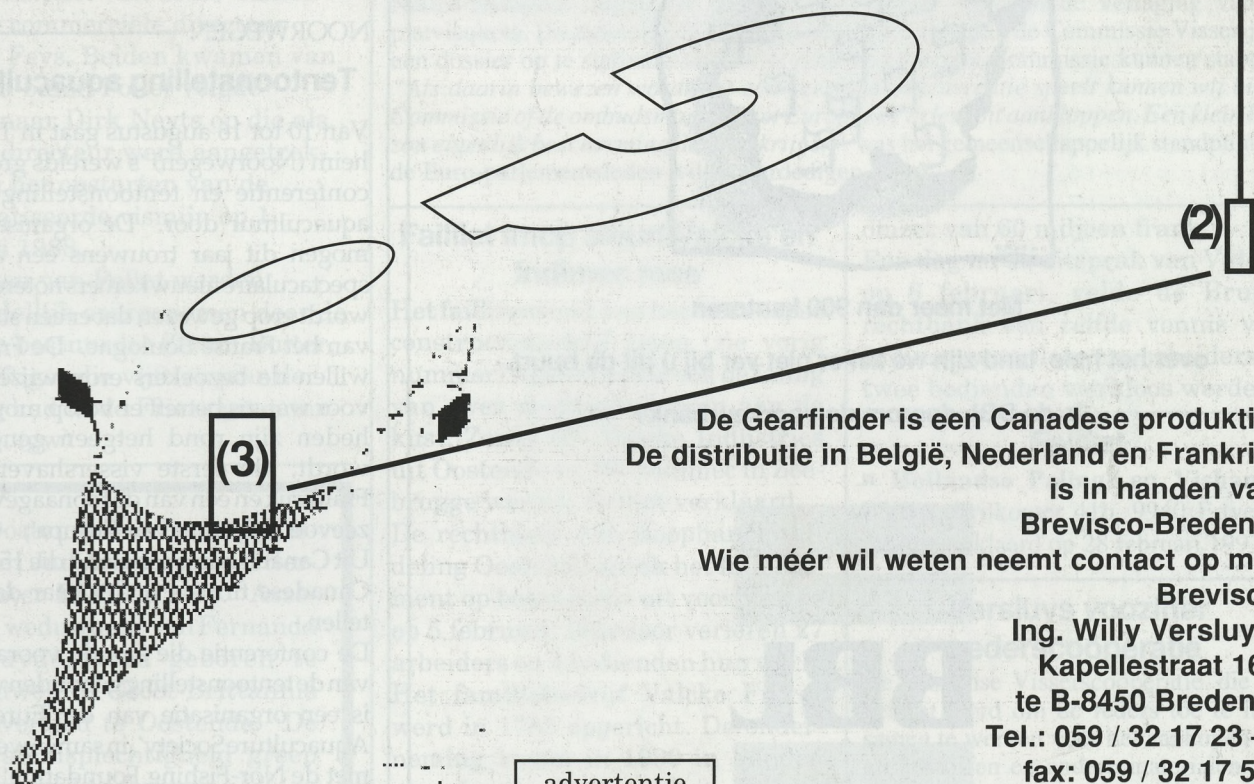
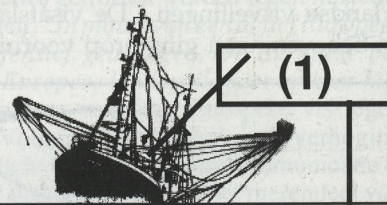
# Elk jaar gaat voor vele honderdduizenden franken aan vistuig verloren

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 opspoot. 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...



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,  
Kapellestraat 167  
te B-8450 Bredene.  
Tel.: 059 / 32 17 23 —  
fax: 059 / 32 17 52.

advertentie