HET VISSERIJBLAD
HVB
65
HET VISSCHERIJBLAD

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

DOSSIER

Hij komt, hij komt, de Spanjaard!



65ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 2 - 6 februari 1998 - 100 bef - afgiftekantoor Oostende



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 65 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene

HVB 65

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine

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, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Annie Vanhee (tekeningen), Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, Dorpstraat 121, 8450 Bredene
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en alle correspondentie naar HVB, p/a Dorpstraat 121, B-8450 Bredene.

Tel. en fax: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van 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.

* Jaarabonnement Nederland (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 gulden op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (Nl)] 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



DE ONGESCHREVEN WET

EEN AANDACHTIGE LEZER HAD het vorige maand opgemerkt. En vroeg het ons vervolgens langs zijn neus weg: *'Waar stond in HVB dan het bericht dat het Vlaamse vissersvaartuig Z 63 door de rechtbank veroordeeld was tot het betalen van een forse boete van vele miljoenen voor het lozen van olie in zee?'*

Dat bericht, zo moesten wij toegeven, stond nìet in dit blad. *'Of wij dat misschien niet mòchten melden?'* zo vroeg de wantrouwige lezer nog. *'Neen'*, zo konden wij naar eer en geweten antwoorden, *'wij mogen àlles melden. Anders zouden we hier niet werken.'* Evenmin is het zo dat wij alleen maar *goed nieuws* willen brengen of dat wij van oordeel zijn dat de visserij er geen baat bij heeft zo'n *negatief bericht* te publiceren. Neen. De reden is veel eenvoudiger: in het ineengeschrompelde visserijlandschap anno 1998 moet dit blad haast de letters beginnen tellen om de kop boven water te houden. Het lijkt er immers op dat naarmate de schare fanatieke HVB-lezers groeit, het aantal sponsorende bedrijven recht evenredig afneemt. En dat is erg, want dalende reclame-inkomsten verplichten ons het aantal bladzijden drastisch te beperken. Maandelijks blijven daardoor vele kleine, interessante berichtjes en grote lezenswaardige artikels liggen waar weer eens geen plaats — lees: geld — voor is. (Tot ergernis trouwens van menig HVB-medewerker.)

Hogervermeld Z 63-berichtje was daar één van.

Maar nu we het er toch over hebben.

In het dagblad Het Laatste Nieuws lazen we over de Z 63: *'De rechtbank (…) kende de forse boete toe omdat door de lozing niet alleen de volksgezondheid, maar ook het economisch belang van de zee (visvangst) in het gedrang komt'*. (HLN, 5.12.'97) De krantenlezer vraagt zich ongetwijfeld af wat vissers er kan toe brengen de zee (waarvan ze toch moeten leven) te bezoedelen.

Die vraag kunnen wij aanvullen met vele andere. Wat brengt de Vlaamse ministers ertoe om uitgerekend in deze besparingstijden zichzelf een forse opslag toe te willen kennen? Wat brengt de PS — de partij van de Waalse gewone man — ertoe om in Luxemburg een bankrekening te openen? Wat brengt Belgische bankiers ertoe bij notoire verzamelaars van zwart geld op koffievisite te gaan? Waarom, denk je, heeft Mobutu het in Kongo zo lang kunnen uitzingen? Wat brengt de Superclubmanager ertoe compleet waardeloze aandelen te verkopen aan zijn vriend die het KS-dossier beheert? Wat brengt een Britse regering ertoe de dolle-koeienziekte in de doofpot en uit de pers te willen houden? Wat brengt Renault ertoe hier een fabriek te sluiten en er 's anderendaags een in Rusland op te starten? Wat brengt een zootje ongeregeld ertoe seks met minderjarigen te verkopen?

Komt dat doordat de loonlast te zwaar is? Geloof jij echt dat onze pensioenen te hoog zijn? Vind jij echt dat iemand die stempelt een te groot inkomen heeft? Ligt het misschien aan de zedenverwildering van onze zogenaamde permissieve maatschappij? Neen toch, natuurlijk niet!

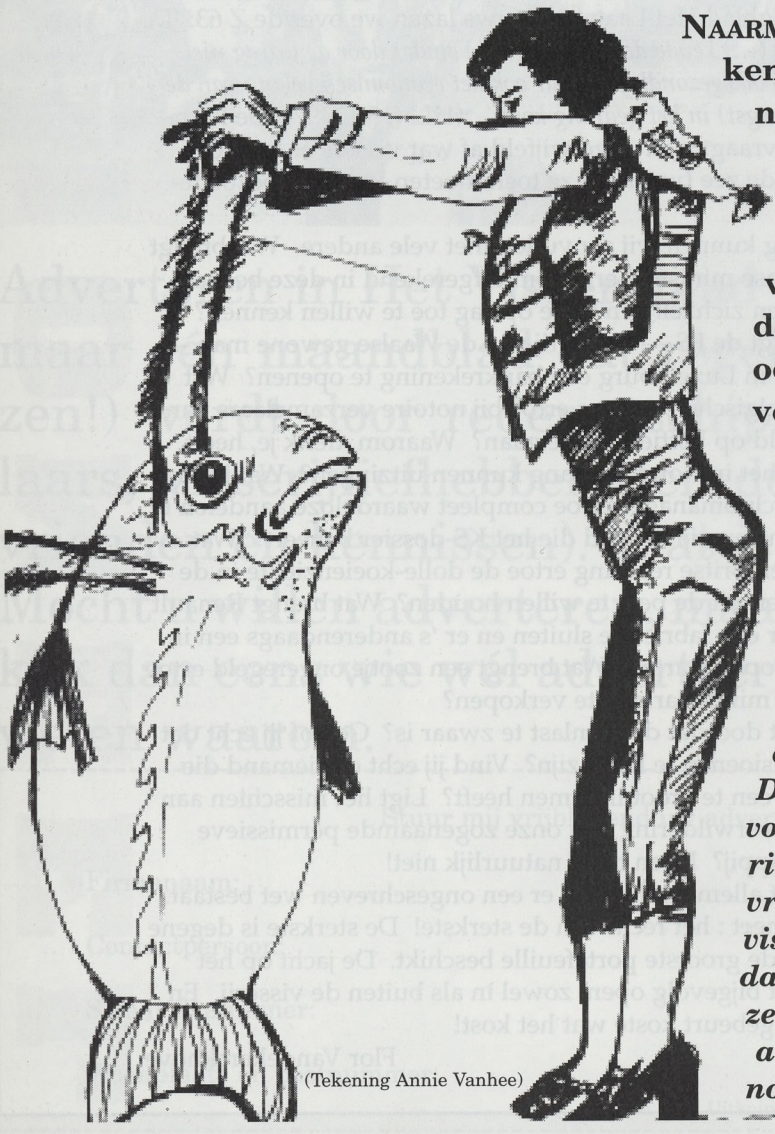
Dat komt allemaal doordat er een ongeschreven wet bestaat. Die wet heet : het recht van de sterkste! De sterkste is degene die over de grootste portefeuille beschikt. De jacht op het geld blijft bijgevolg open: zowel ìn als buiten de visserij. En die jacht gebeurt koste wat het kost!

Flor Vandekerckhove

Komen de Spanjaarden binnenkort massaal in *'onze'* wateren vissen? En wat moeten we ons daarbij voorstellen? Wordt de vis na 2002 vanuit de Vlaamse havens rechtstreeks naar Spanje gevoerd om daar geveild te worden? Spoelt de Spaanse visserij alle concurrentie weg? Dat zijn enige vragen die binnenkort door de feiten zelf beantwoord zullen worden. In afwachting zorgt HVB ervoor dat u weer eens weet waarover u het hebt.

Komen ze? Ze komen!

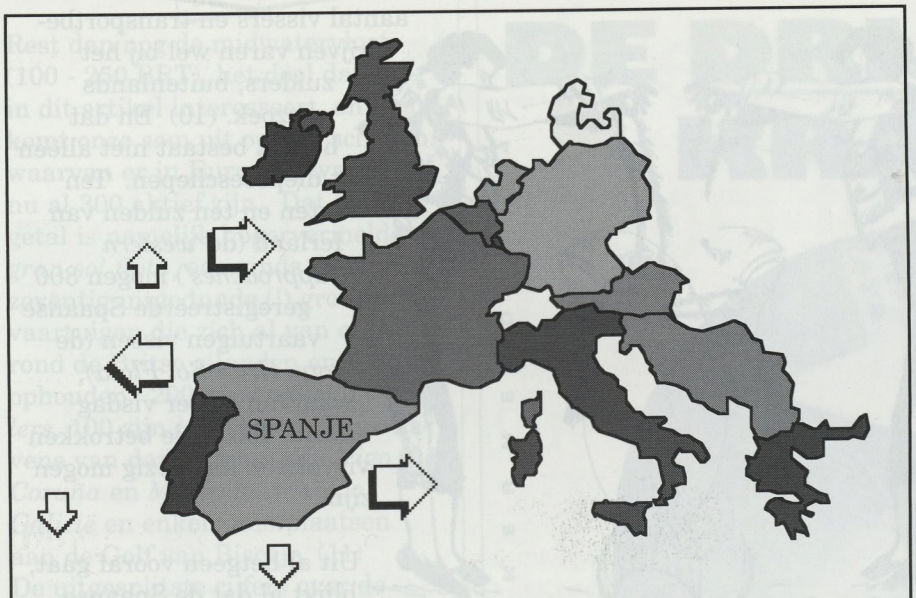
SPANJE ZENDT ZIJN VISSERS UIT



(Tekening Annie Vanhee)

NAARMATE HET in visserijkringen felbesproken jaar 2002 nadert, worden de nationale visserijstellingen versterkt. Dat zou wel eens nodig kunnen zijn, want ten laatste op 31 december 2001 moet de Europese Commissie verslag uitbrengen over de visserij in de Europese Unie. Dat verslag zal ons ook zeggen hoe de visserij vanaf 2002 verder in de Europese eenheidsworst geduwd zal worden.

In dat debat zal de Spaanse stem bijzonder luid klinken omdat het land de grootste visserijvloot van de Europese Unie heeft. Dat zwaargewicht wil dat het huidige beleid van TAC's en quota gewijzigd wordt; ja zelfs vervalt! De Spanjaarden stellen een* ander *beleid voor waarbij groepen schepen onder invoering van perioden en een licentiesysteem vrije toegang wordt verleend tot de EU-visgronden. Maar wat ook de uitkomst van dat debat weze, Spanje wil vanaf 2002, en zeker vanaf 2003, dezelfde visserijrechten als de andere deelstaten. Wat vandaag nog steeds het geval niet is. Een dossier.



Door zijn gunstige ligging heeft Spanje een vissersvloot die het gewoon is overal in de wereld te jagen. De visgronden liggen langs de Spaans, Portugees en Marokkaans Atlantische Oceaankusten en Middellandse zeekusten. Verder rond de Canarische Eilanden en voor de midwatervisserij is re voorlopig nog een beperkte toegang tot de EU-wateren. Visgronden voor de verre visserij liggen langs West, Zuid en Oost-Afrika, Latijns-Amerika, Noord-Amerika en in Noord en Noordwest Europese wateren. In de voorbije jaren is ook experimenteel gevist in veraf gelegen gebieden in o.a. de Pacific en momenteel de Antartic.

NA EEN TIENJARIGE overgangsperiode is Spanje pas in 1997 een volwaardig lid van de Europese Unie geworden. Maar dat '*volwaardige*' geldt voorlopig nog niet voor de visserij. Voor wat die sector betreft mag Spanje (nog) niet meespelen in het *grote Europese spel van gelijkheid voor alle concurrenten te land, ter zee en in de lucht*. Vandaag gelden immers nog steeds de beperkende visserijvoorwaarden die dat land in 1986 opgelegd kreeg. De EU deed dat omdat de Spaanse visserijvloot erg (zeg maar: zeer erg) groot is. De reders en de vishandelaars uit de andere lidstaten vreesden door de Spaanse concurrentie onder de voet gelopen te worden en hun ministers hielden dan ook het been stijf. Terecht? In elk geval werd op die manier de integratie van de Spaanse visserij zo lang mogelijk uitgesteld.

Dat de volledige inschakeling van de Spaanse sector op termijn echter *onafwendbaar* is, is evengoed een feit. Dat feit is nu zelfs erg dichtbij gekomen. Lang kunnen de Spanjaarden nu niet meer tegengehouden worden. Dat land verwacht, evenzeer als Portugal trouwens, dat de beperkingen ten aanzien van de visserij in 2002/2003 opgeheven worden, zodat het dezelfde visserijrechten en -plichten krijgt als alle andere lidstaten.

Zeer groot

Dat de stem van Spanje tijdens het in de lucht hangende visserijdebat ook luid zal klinken heeft alles te maken met het feit dat Spanje het Europese visland nummer één is. Toetreding van Spanje en Portugal tot de EU zorgde in 1987 maar liefst voor een *verdubbeling* van het aantal vissers, een toename van tonnage en vangstcapaciteit met respectievelijk *65 en 75 procent* en een stijging van het jaarlijkse visverbruik per hoofd van de bevolking van de totale Europese Gemeenschap *van 15 naar 22 kg*. (1) De Spanjaarden, zo blijkt uit de cijfers, vangen niet alleen massaal veel vis, ze eten ook meer vis dan de andere Europeanen. Hetgeen meteen duidelijk maakt dat er ook op het gebied van de *vishandel* schokken door Europa gingen toen dat land in 1986 op de Europese deur klopte.

De vrees die de Belgische reders onlangs nog uitspraken, met betrekking tot de door hen verwachte Spaanse visserijbom, (2) hebben wijzelf lang geleden al aangekondigd. In het voorjaar van 1988 publiceerden we al een uitgebreid stuk onder de veelzeggende titel '*Het gevaar komt uit het zuiden*'. (3) Daarin wezen we op het spectaculair toenemende belang dat de Spaanse visserij zou gaan spelen. Vandaag, bij herlezing, zien we dat dit artikel intussen niet door de feiten tegengesproken werd, integendeel!

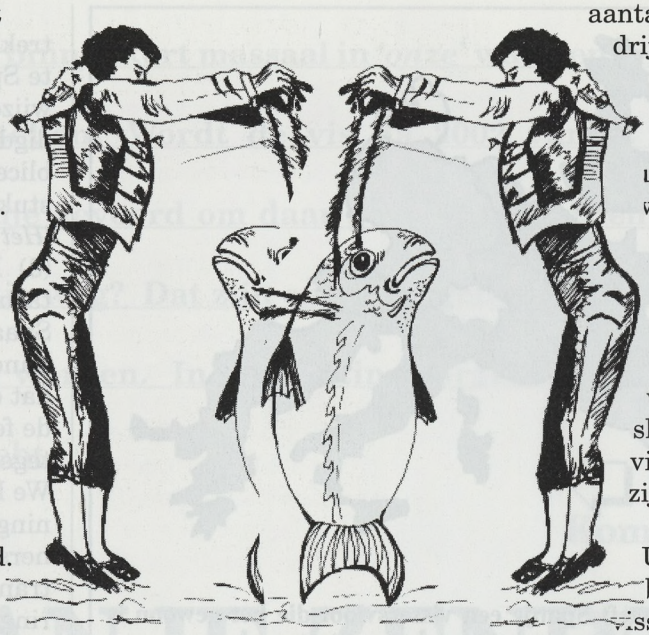
We hadden het toen over de opening van de binnengrenzen, de herstructurering in het Europese transportwezen en de modernisering van de Spaanse vloot. De Belgische vissector moest dringend eens in Spanje gaan kijken, zo vonden we toen. En dat vinden we nu nog altijd.

Zeer veel

De Spaanse cijfers zijn uiteraard indrukwekkend. Spanje telt ongeveer 18.000 vissersvaartuigen (4). (Nederland: 1.051, België: 144). Wat het aantal vaartuigen betreft is Spanje dus 127 keer zo groot als Europa's kleinste visbroertje. Spanje telt zo'n 81.000 vissers (Nederland: 3.711), een sociale factor waar Europa ongetwijfeld rekening mee moet houden. Dat getal zegt immers ook iets over de sociale macht van de Spaanse vissers... die in schril contrast staat met de opvallende afwezigheid van de pakweg 700 Vlaamse vissers op het sociale terrein.

Toen Spaanse senatoren een bezoek brachten aan het Vlaamse parlement vroeg volksvertegenwoordiger *Jacky Maes* hen hoe het eigenlijk zat met het sociaal statuut van de Spaanse visser. Uit het antwoord bleek dat er momenteel in Spanje een groot debat gevoerd wordt over een *versterking van het sociaal zekerheidssysteem van de Spaanse visser*. Het nieuwe stelsel moet, zo zegde de voorzitter van de Spaanse delegatie, toelaten dat de vissers met een loopbaan van 25 tot 30 jaar op hun 55ste volwaardig met pensioen kunnen gaan. (5) Wie een beetje op de hoogte is van het penibele sociaal statuut van de Vlaamse vissers begrijpt meteen dat de Spaanse visserij niet alleen

op bedrijfseconomisch vlak het voortouw zou kunnen nemen. Mensen die verder de mening toegedaan zijn dat de Spaanse visserij wel groot, maar tegelijk ook achterlijk is, maken zichzelf blauwe bloempjes wijs. De Spaanse vloot voldoet vandaag bijvoorbeeld volledig aan de doelstellingen van het *Meerjarig Oriëntatieplan (MOP III)* van de Unie. Dat wil zeggen dat er in de voorbije jaren een zware 'rationalisatie' gebeurd is, waarbij het economische kaf van het koren gescheiden werd. Er is meer: als wij de cijfers correct interpreteren dan zitten alle segmenten van de — erg verscheiden — Spaanse visserij momenteel ook al onder de doelstellingen voor MOP IV! Hetgeen dan weer betekent dat de Spaanse vloot niet verder afgebouwd zal worden. (6) Opbouwen is daar nu de boodschap. De Spaanse overheid doet momenteel ook al grote inspanningen om de vloot te moderniseren. Die totale investering wordt geraamd op 100.000 miljard frank (ja, u leest goed). Daarbij staat de nieuwbouw van 1.155 grote en kleine vaartuigen op het programma. (7)



Zeer ondernemend

We zegden het al: als we het criterium van het aantal vaartuigen aanhouden dan is de Spaanse vloot 127 keer zo groot als de Vlaamse. Uiteraard zitten daar in Spanje veel kleine, tot zeer kleine, kustvaartuigjes bij. Dat blijkt wanneer we andere criteria in aanmerking nemen. In motorsterkte uitgedrukt komt de Spaanse vissersvloot uit op 2.214.602 pk. In tonnenmaat komen we aan 654.561 gt... (toch nog altijd) 25 keer de capaciteit van de Vlaamse vissersvloot.
Maar er is meer. In die indrukwekkende cijferreeks zijn de talrijke Spaanse vissersvaartuigen die onder buitenlandse vlag opereren *niet* begrepen. Voor de middenslagschepen komt dat er vooral op neer dat Spaanse reders zich, met de hete adem van de EU in de nek, ingekocht hebben in Britse ondernemingen. Zij hebben daarbij de controle over een belangrijk aantal Britse vaartuigen overgenomen.
In 1994 bracht *Het Visserijblad* al een reportage over Spaanse reders die uit de vaart genomen Britse vissersschepen opkochten, ze lieten verbouwen om ze vervolgens ... weer in het Britse register in te schrijven. (8) Dat het hierbij niet om *'peanuts'* gaat bewezen de paniekerige Britse persberichten als zou Spanje op die manier maar liefst 28% van de Britse treilercapaciteit ingepalmd hebben. Een Britse onderzoeker verwachtte toen trouwens dat dit getal nog zou toenemen. Volgens hem zou binnen afzienbare tijd 50% (!) van de Britse rondvisjagers in Spaanse handen zijn. (9)

Zeer verscheiden

Die Spaans-Britse vaartuigen vinden we dus niet in de Spaanse cijfers terug. Evenmin vinden we in die cijfers de visservaartuigen die op soortgelijke manier 'omgevlagd' zijn naar Zuid-Amerikaanse en Afrikaanse landen. Overigens: niemand moet schrik hebben dat de Spanjaarden die nu onder Britse en Ierse vlag varen naar de Europese wateren opstomen, want... ze zijn er al.
En er zijn nòg Spanjaarden die rond Groot-Brittannië regelmatig te zien zijn. Er blijken vandaag al Britse havens te zijn die alleen maar bij gratie van de ondernemende Spanjaarden leven. Dat is bijvoorbeeld het geval voor het Schotse *Lochinver*. Agentschappen in de vismijn, vislossers, een aantal vissers en transportbedrijven varen wel bij het zuiders, buitenlands bezoek. (10) En dat bezoek bestaat niet alleen uit diepzeeschepen. Ten westen en ten zuiden van Ierland (de *'western approaches'*) mogen 300 geregistreerde Spaanse vaartuigen vissen (de zgn. *Gran Sol Flota*), waarvan er per visdag slechts 150 in de betrokken visvakken aanwezig mogen zijn.

Uit al hetgeen vooraf gaat, blijkt al dat de Spaanse visserij erg verscheiden is. Naast de verre visserij *(gran altura)* omvat de sector een midwatervisserij *(altura)* en kustvisserij *(bajura)*. Van de eerste en de laatste moeten de Vlamingen alvast geen schrik hebben. De *gran altura*, dat zijn vooral (maar niet uitsluitend) diepvriestreilers die hun heil in de Indische Oceaan zoeken of voor Argentinië te vinden zijn. Nieuwe openingen zoekt dat vlootsegment vooral door (EU-)akkoorden af te sluiten met Afrikaanse en Latijns-Amerikaanse landen. Terloops melden we dat dit vlootsegment het de jongste jaren erg hard te verduren kreeg. En het kreeg er niet alleen in de nog niet vergeten Spaans-Canadese oorlog duchtig van langs. Van 1975 tot nu mocht Spanje door 50% van de capaciteit van de diepwatervloot een streep trekken. Nu tellen we in Spanje nog 380 vaartuigen van 250 tot meer dan 2.000 BRT (Bruto Register Ton).
De kustvloot *(bajura,* vaartuigen van minder dan 100 BRT) moeten we hier te onzent evenmin verwachten. En da's maar best ook, want hun komst zou nogal wat drukte met zich meebrengen. In 1995 telden ze in Spanje immers maar liefst 16.676 (!) kustvissersvaartuigen. Driekwart van deze kustvloot is korter dan 12 meter (maximaal 25 BRT). Hieronder zijn een groot aantal kleine open boten met (of zelfs zonder) buitenboordmotor. Veel daarvan vissen op inktis, en op schaal- en schelpdieren.

Rest dan nog de midwatervloot (100 - 250 BRT), het deel dat ons in dit artikel interesseert, en daar komt onze som uit op 850 schepen, waarvan er in Europese wateren nu al 300 aktief zijn. Dat laatste getal is namelijk hogervermelde *gran sol flota*, een sinds de jaren zeventig uitgedunde (!) groep vaartuigen die zich al van oudsher rond de Britse eilanden en Ierland ophouden. 200 daarvan zijn *trawlers*, 100 zijn *longliners*. Thuishavens van deze vissers zijn *Vigo, La Coruña* en *Marin* in de regio *Galicië* en enkele kustplaatsen aan de Golf van Biscaje. (11)
De uitgesplitste cijfers over de Spaanse visserijvloot kunnen alvast een eventueel oprukkende paniek tegenhouden. Wie onder invloed van de persberichten dacht dat een vloot gròter dan de rest van de EU-vloot naar de Noordzee onderweg was, kan weer rustig slapen.
Maar morgenvroeg, met een frisse kop wegens goed uitgerust, en bij een lekker kopje koffie, moet hij toch eens aan het volgende denken. **Met Spanje heeft de Europese Unie een hoop vissers in huis gehaald heeft die weten waar Abraham de mosterd haalt. Onafwendbaar is dat een aantal onder hen binnenkort naar hier komt. Om te vissen. Maar ook... om met ons eens te praten, om eens te luisteren of er met ons gewerkt kan worden. Het wordt bijgevolg hoog tijd dat het kader van de Vlaamse vismijnen een spoedcursus Spaans gaat volgen. ¡PASAREMOS!**

Flor Vandekerckhove

(1) J. de Jager, *De Spaanse visserij, enkele indrukken*. Uitgeverij lei-dlo Den Haag 1997, p. 4.
(2) G. Walters, *Rederscentrale wil Spaanse en Portugese vissers uit Noordzee weghouden*. HVB #XI 1997, p. 6.
(3) F. Vandekerckhove, *Het gevaar komt uit het zuiden*. HVB #IV, 1988 p.1.
(4) *Community Register of Fishing Vessels, half-yearly statistical bulletin n° 4, july to december 1996*. Daarin tellen we 18 351 eenheden.
(5) HVB # VII 1997, p. 36.
(6) *Reducing fishing effort: the multi-annual guidance programmes for the period 1.1.1997 to 31.12.2001*.
(7) HVB #XII 1996, p. 36.
(8) D. Pots, *Krijgen Spanje en Portugal ongeremd toegang tot de gemeenschapswaters van de Europese Unie*, HVB# IV, 1994 p. 44.
(9) in Stuurboord, 8 december 1995.
(10) D. Pots, *Lochinver mikt op diepzeevisserij*. HVB # V 1996, p. 26.
(11) J. de Jager, p. 9.

DE DRIJVENDE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID



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

MACHINEFABRIEK PADMOS HOLLAND

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.

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

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

Visaanvoer Belgische vloot 30 procent lager dan in '90

De totale aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot is sinds 1990 met dertig procent gedaald. In dezelfde periode viel de vloot terug van 205 op 150 vaartuigen (- 27 %). Het motorvermogen verminderde van 106.589 pk tot 88.696 pk (- 17 %) en te tonnemaat viel terug van 25.445 op 22.668 bt (- 11 %).

Binnen- en buitenlandse aanvoer in ton

	Binnenl.	Buitenl.	Tot.
1997	19.317	7.000(1)	26.317
1996	20.200	6.925	27.125
1995	20.519	10.583	31.102
1994	21.371	8.863	30.234
1993	22.897	9.353	32.250
1992	24.679	8.676	33.355
1991	28.182	8.072	36.254
1990	30.769	6.772	37.541

(1) Voorlopig cijfer

Totale besomming 1997 evenaart opbrengst van 1990

In absolute cijfers verschilt de totale opbrengst van 1997 nauwelijks met de besomming van 1990. In reële cijfers is er echter een aanzienlijke achterstand van circa 15 procent door muntontwaarding (inflatie) en koopkrachtverlies. Om dezelfde koopkracht te bekomen als in 1990 zou de besomming voor 1997 bijna 500 miljoen frank hoger moeten liggen.

Binnen- en buitenlandse besomming in miljoen frank

	Binnenland	Buitenland	Totaal
1997	2.741	780(1)	3.521
1996	2.494	691	3.185
1995	2.122	920	3.043
1994	2.236	760	2.996
1993	2.286	799	3.084
1992	2.380	755	3.135
1991	2.978	843	3.821
1990	2.977	576	3.553

(1) Voorlopig cijfer

wij ontleedden voor u de jaarresultaten van de vloot

Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar: semafoon 07/ 32 99 57 1

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
- slibwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- *STEEDS! BEREIKBAAR per semafoon : 07/ 32 99 57 1*

Binnenlandse aanvoer onder de 20.000 ton

De verdeling van de aanvoer in ton

	1996	1997	+ / -
Kabeljauw	2.705	3.057	- 13 %
Schol	5.093	4.774	- 6 %
Tong	4.139	3.668	- 11 %
Andere	6.704	6.411	- 4 %
Tot. demersale	18.641	17.910	- 4 %
Tot. pelagische	12	15	+ 25 %
Garnaal	401	345	- 14 %
Langoestines	180	303	+ 68 %
Andere schaald.	125	131	+ 5 %
Weekdieren	841	612	- 27 %
Tot. sch. en weekd.	1.547	1.392	- 10 %
TOTAAL	20.200	19.317	- 4 %

De verdeling van de besomming in miljoen frank

	1996	1997	+ / -
Kabeljauw	154	186	+ 20 %
Schol	333	329	- 1 %
Tong	1.249	1.434	+ 14 %
Andere	602	633	+ 5 %
Tot. demersale	2.338	2.582	+ 10 %
Tot. pelagische	0	0	+ 36 %
Garnaal	60	40	- 33 %
Langoestines	42	66	+ 58 %
Andere schaald.	11	15	+ 31 %
Weekdieren	42	38	- 10 %
Tot. sch. en week.	156	159	+ 2 %
TOTAAL	2.494	2.741	+ 10 %

Uit de kolom, hiernaast links, blijkt dat de aanvoer er over heel de lijn op achteruit ging. Uitzondering op de regel zijn de langoestines waarvan de aanvoer sterk toenam. Voor het eerst zit het totale aanvoergewicht in onze vismijnen onder de 20.000 ton.

Over de besommingen wordt niet geklaagd. Dat blijkt ook uit de onderste kolom. Die zijn over heel de lijn bevredigend tot uitstekend.

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten

Antwerp Propeller Service

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

CREVITS

import - export
allerlei kettingen en kettingmatten
ankers
herbruikbare materialen
visserijbenodigdheden
rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege.
Tel.: 050/ 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge.
Tel.: 050/ 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende.
Tel.: 059/ 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland:
09/ 32 50 54 48 33
Fax 050/ 54 79 11

Besomming in Zeebrugge 200 miljoen frank hoger

De Zeebrugse Visveiling sloot het jaar af met een omzet van 1.953 miljoen frank, dat is 200 miljoen frank meer dan het vorig jaar. De onder Belgische vlag aangevoerde vis vertegenwoordigde daarin 1.799 miljoen frank. Dat komt er tegelijk op neer dat 154 miljoen afkomstig is van andere verkopen.
De ZV verwerkte ongeveer 13.000 ton vis, waarvan 12.089 ton afkomstig van eigen vaartuigen. De aanvoerdaling bedraagt bijna vijf procent. Het positieve omzetresultaat is bijna uitsluitend toe te schrijven aan de betere prijzen voor de duurdere vissoorten.
Al bij al was het een van de betere jaren in de tienjarige geschiedenis van de geprivatiseerde vismijn. Het resultaat van de Zeebrugse vismijn — omzetstijging + 12 procent — is overigens beter dan in Oostende (+ 5 %) en Nieuwpoort (+ 10 %).
Sinds de privatisering van de Zeebrugse vismijn liep het aanvoergewicht van de onder Belgische vlag aangelande vis er evenwel met 32 procent terug. Daar staat dan weer tegenover dat de gerealizeerde omzet in 1997 de tweede hoogste is sinds de oprichting van de ZV.
De evolutie van aanvoer, besomming en omzet sinds de privatisering van de visafslag evolueerde als volgt:

	Aanvoer (in ton)	Besomming (milj. fr.)	Omzet ZV (milj. fr.)
1997	12.089	1.799	1.953
1996	12.697	1.598	1.752
1995	12.684	1.318	1.608
1994	12.461	1.333	1.671
1993	14.233	1.434	1.743
1992	15.269	1.523	1.750
1991	16.553	1.808	2.073
1990	17.464	1.759	1.888
1989	17.074	1.826	1.855
1988	17.888	1.703	1.760

Aan de oorsprong van het betere resultaat liggen uiteraad de sterke visprijzen. De demersale vis bracht 190 miljoen meer op. De tongbesomming alleen al verbeterde met 147 miljoen frank. Kabeljauw bracht 18 miljoen meer op; schol dan weer... 8 miljoen minder.
Met de garnaalvangsten ging het in Zeebrugge totaal de verkeerde kant op. De aanvoer viel van 234 op 165 ton waardoor de opbrengst van 31 miljoen kelderde tot 17 miljoen. (gw)

Omzet Nieuwpoortse vismijn in stijgende lijn

Ook in Nieuwpoort draaide de vismijn goed. Het jaar werd afgesloten met een omzet van 123 miljoen frank. De verkoop van Belgische vangsten leverde 114 miljoen op. Het jaar voordien bedroeg de globale omzet 107,9 miljoen frank.
Nieuwpoort kreeg 828 ton visserijproducten op de veiling, waarvan 821 ton van eigen vaartuigen. Het was overigens de enige Vlaamse vismijn die een hoger aanvoergewicht te verwerken kreeg. De meeropbrengst van 13 miljoen is ook hier te verklaren door de betere tongprijzen.
Met de garnaalvangsten zat het niet zo goed. De aanvoer daalde met vijf ton tot 30.590 kilogram.

Hoe de Nederlandse visafslagen het deden, leest u op p. 34.

Aanvoer en besomming per vissershaven in 1997

AANVOER in ton
Zeebrugge . .12.089 . .- 4.8 %
Oostende . . . .6.407 . .- 4.2 %
Nieuwpoort . . . .821 . .+ 0.5 %
TOTAAL . . .19.317 . .- 4.4 %

BESOMMING in milj. frank
Zeebrugge . . .1.799 .+ 12.5 %
Oostende . . . . . 828 . .+ 4.9 %
Nieuwpoort . . . 114 . .+ 7.9 %
TOTAAL . . . . 2.741 . .+ 9.9 %

GEM. PRIJS in frank
Zeebrugge . . . . 149 . .+18.2 %
Oostende . . . . . 129 . . .+9.5 %
Nieuwpoort . . . 139 . .+ 7.4 %
TOTAAL . . . . . 142 .+ 15.0 %

N.V. Vislossersbond G. Van Waes
Concessiehouder lossen, wegen, sorteren
en verhuur viskisten
Vismijn 2 - 8400 Oostende -
Tel: 059/32 34 91 - Fax 059/33 05 50
Gedelegeerd bestuurder:
Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel.: 059/ 23 68 46.
GSM 075 / 44 67 88 — GSM 075 / 55 22 58
Ploegbazen-sorteerders:
Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene. Tel.: 059/ 32 49 00 // GSM 075/ 34 18 18
Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan
Tel.: 050/ 42 43 67 // GSM 075/ 83 19 75
40

40
Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, aan de sassen van de vissershaven. Tel.: 059/ 32 12 86

Ereplaketten en kwaliteitswimpels voor trouwe aanvoerders in Oostende

Promotie Vissershaven Oostende (PVO) nam vier jaar geleden het initiatief om reders en bemanningen die de hoogste besomming boekten in de Oostendse vismijn in de bloemetjes te zetten. Vorige week werd de huldiging voor de vijfde keer hernomen in aanwezigheid van de eregast, de kersverse burgemeester *Jean Vandecasteele*. De Oostendse reder-schipper *Luc Bogaert* en zijn mannen *Marcel Rau* en *Patrick Verknocke* van de O.62 *Dini* kwamen voor het derde jaar op rij uit met de hoogste besomming bij de kustvaartuigen.

Bij de plankenvissers ging het ereplaket naar de N.3 *Patrick* van reder-schipper *Jean Verleene* uit Nieuwpoort en zijn 'coppage' *Martin Vens, Roger Zoete, Stefaan Henderycks* en *Stefaan Huys*.

Bij de vaartuigen tot 300 pk en eurokotters was de beste besomming voor de vierde keer gemaakt door de B.65 *Artevelde* van Blankenbergse reder-schipper *Jozef Vandewalle*, en deisn bemanning *Marc, Frank* en *Edwin Vandewalle* en *Sandro Stubbe*.

In de kategorie vaartuigen tot 750 pk ging de Z.583 *Angelina* van *August Hertsens* uit Knokke-Heist opnieuw, en dit voor de vijde opeenvolgende keer, met de eer lopen. De bemanning bestaat uit *Stefaan Vandenherreweghen, Dirk Vlietinck, Tony Demunter, Steven Willemkens* en *Franky Deroo*.

Tenslotte kwam de O.33 *Marbi* van *Pros* en zoon *Pascal Vanbillemont* als laureaat van de grootste vaartuigen uit de bus. Hun bemanning: *Michel Baete, René Sel, Ray Huwel, Juan Carro Muino, Christoph* en *Frederik Maegerman* en schipper *Etienne Vanbillemont.*

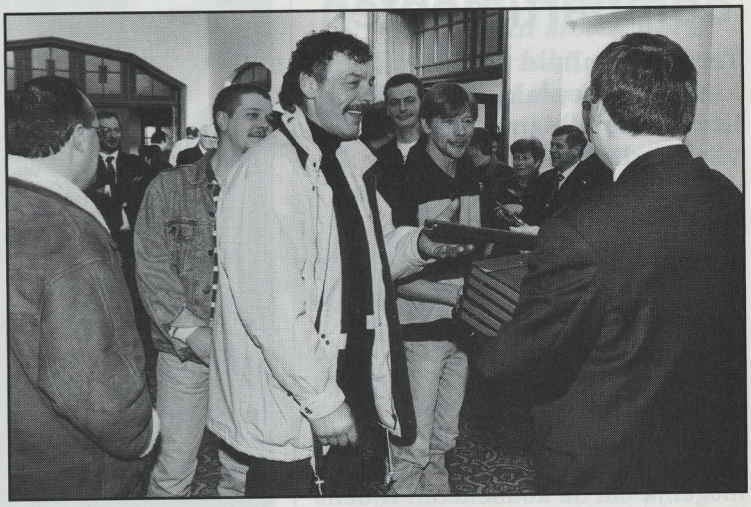
Voor de Ierse aanvoerders nam *Roland Baillieul* de plaket in ontvangst.

Kwaliteitswimpel

Voor het eerst werden ook kwaliteitswimpelsuitgereikt. Het is een erkenning van de reders die met hun vaartuigen *de beste kwaliteit-prijs-verhouding* bieden. De laureaten waren de Oostendenaars *Eddy Eerebout* en *Valère Vansteene* (O.100 *Emilie*) voor de garnaalvissers, de Oostendse rederij *Rathé-Kiekens* (O.306 *Cleaner*) voor langoestines, *Hubrecht Deman* uit Knokke-Heist (Z.55 *Goede Hoop*) bij de kustvissers, *Willy Lepeire en Marina Nollet* uit Oostende (O.154 *Wilmar*) voor aanvoer uit de West, BVBA De Zwerver van *Roger Casier* uit Oostende (Z.596 *De Zwerver*) voor aanvoer uit de Noord en BVBA *Zuiderzee* van Heistenaar *André Vantorre* (Z.39) voor aanvoer uit het Kanaal. (gw)



De Heistse reder André Vantorre neemt de kwaliteitswimpel in ontvangst. (foto gw



De bemanning van de O.33 Marbi, die op vier aanlandingen in het buitenland na, steeds in Oostende verkocht. De foto op de omslag van dit HVB-nummer geeft een overzicht van de laureaten. (foto gw)



Oostendse vismijn wordt opgedeeld in compartimenten

Ter gelegenheid van de uitreiking van ereplaketten en kwaliteitswimpels in de Oostendse vismijn lichtte burgemeester Jean Vandecasteele de extra investeringen toe die in de nieuwe begroting zijn opgenomen.

Na de grondige renovatie van de Oostendse vismijn is de veilhal duidelijk te groot voor de geslonken aanvoer. Bovendien blijkt het, ondanks de aangebrachte isolatie, onmogelijk om de koudeketen tijdens de zomermaanden rond de zes graden te handhaven. Daarom wordt de veilhal opgedeeld in een sorteerzaal naast de koelcellen, twee afzonderlijke verkoopruimten en een afgescheiden plaats voor het reinigen van de viskisten. Dat kost Oostende 15 miljoen. De compartimentering zou reeds voor de zomer een feit moeten zijn. Daarnaast zijn ook nog baggerwerken voorzien in het Visserijdok voor een bedrag van zes miljoen.

Sprotkot

De reeds lang besproken informatisering van de visverkoop lijkt nu goed op gang te komen. In samenwerking met de OVA zal een geautomatiseerd veilsysteem uitgebouwd worden. Het onbenutte *Sprotkot* krijgt een nieuwe bestemming als veilzaal.

De elektronische verkoop moet de handel opentrekken, zo luidt de redenering. Hierdoor behoort thuis- en simultaanverkoop met buitenlandse aanvoerhavens tot de mogelijkheden. Havenkapitein-vismijndirecteur *Patrick Vermandel* gaf evenwel toe dat er nog geen concrete onderhandelingen lopen met andere visafslagen waar het systeem al langer in bedrijf is (Boulogne en Vlissingen om er maar twee te noemen).

De elektronische verkoop zou voor het einde van het jaar op punt staan. In de uitbouw van het nieuwe veilsysteem zal de OVA vijftien miljoen investeren in de aankoop van computers, terminals en randapparatuur. De stad Oostende draagt vijf miljoen bij in de installatie van de software. (gw)

André en Nora Baert op rust



Na 30 jaar vennoot van de BVBA Vislossersbond G. Van Waes te zijn en bijna twintig jaar actief betrokken bij het vislossen en de bennenverhuur gaan André Baert (65) en zijn echtgenote Nera het rustiger doen. André heeft een afwisselend leven achter de rug. Op zijn veertiende stapte hij als scheepsjongen in de visserij, werd matroos en motorist. Na tien jaar labeur aan boord ging hij werken in de glasfabriek in Zeebrugge, hield ook een tijdje café en werd uiteindelijk taxichauffeur. In 1966 huwde hij Nora Van Waes, zuster van Willy, en monsterde als 34-jarige aan op de nieuwe Z.509 Telstar (250 pk) van de Rederij De Wielingen uit Zeebrugge van de familie Van Waes. In 1968 werd hij vennoot in de PVBA Vislossersbond G. Van Waes, maar bleef varen tot 1979 om vervolgens in de Oostendse vismijn aan de slag te gaan.(foto gw)

Vertel ons uw plannen.

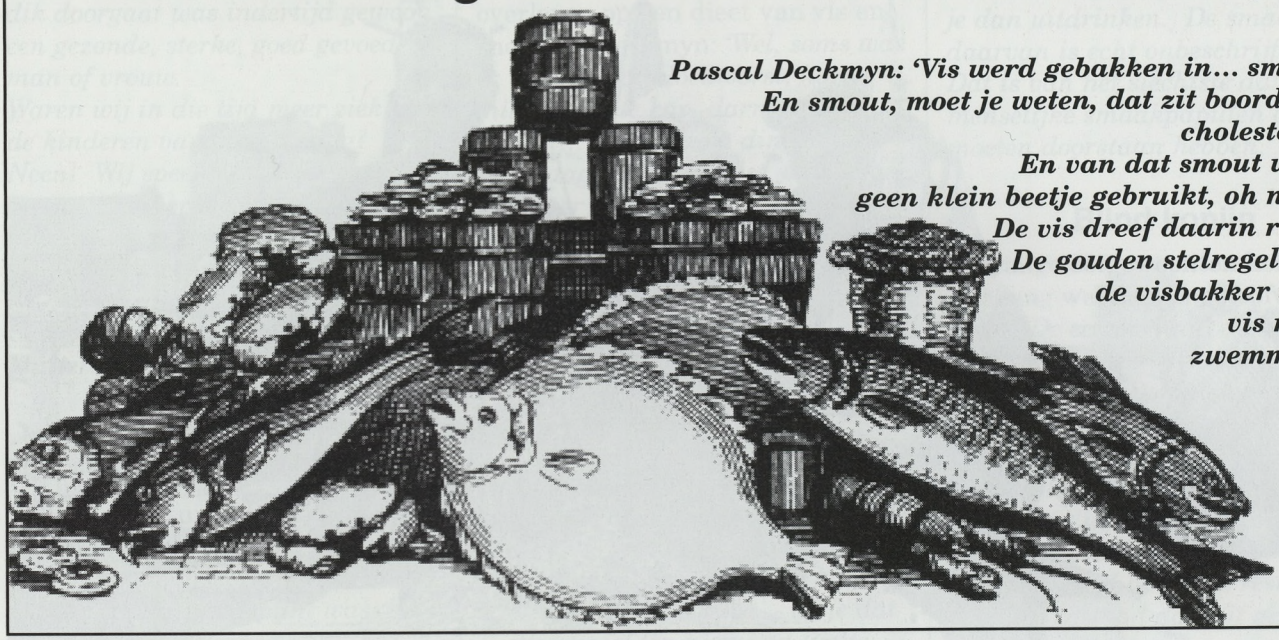
Hebt u plannen? Grote plannen, kleine plannen? Of hebt u vragen? Leg ze aan ons voor. **CERA Bank is immers specialist in de kredietverlening aan landbouwers, tuinders en zeevisserij.**

Als marktleider in Vlaanderen en jaarlijks meer dan 1.000 subsidiedossiers zijn we het best geplaatst om uw plannen mee te helpen realiseren.

CERA BANK

Denk ruim.

De anti-Montignacs weren zich ter zeevisserij



Pascal Deckmyn: 'Vis werd gebakken in... smout. En smout, moet je weten, dat zit boordevol cholesterol. En van dat smout werd geen klein beetje gebruikt, oh neen. De vis dreef daarin rond. De gouden stelregel van de visbakker was: vis moet zwemmen!'

WAAROM OUDE MENSEN ZO LANG LEVEN

DIT BLAD IS 65 geworden en dat zullen de lezers geweten hebben. Tegen dat 1998 achter ons ligt willen we heel de periode van-vóór-de-quota weer opgerakeld hebben. Het is ons daarbij niet (altijd) om grote evenementen te doen; eerder om de sfeer op te rakelen: het teer op de scheepsromp van een vissersvaartuig (riek je het nog?), de kraag op een 'export' in café De Witte Zee (smaak je het nog?), het lood in de zetterij van Het Visserijblad (hoest je het nog?)... Met andere woorden, het wordt tijd dat we weer eens bij de Oostendse sluismeester Pascal Deckmyn langslopen.

IN HET SAS LIGT een vissersvaartuig te wachten tot de sluis opengaat. Vissersvrouwen staan op de kaai om hun mannen uit te zwaaien. Het gesprek gaat niet over de stand der vangsten, maar over het bijzonder succesvolle dieet van Montignac.
Sluismeester Deckmyn staat erbij en, geïnspireerd door de conversatie, merk ik op dat hij weer een kilootje 'aangekomen' is. Schuld van de voorbije feestdagen?
Deckmyn: *'Denk je dat ik te zwaar ben? Vind je dat ik teveel weeg? Niks van! Wat is dat vandaag overigens met al die diëten? Wat wil dat eigenlijk zeggen: gezond eten? Weet je wat de mensen*



OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
OTO TAXI
Bredene Oostende
het taxibedrijf voor de visserij



Uit de oude doos: De Deckmynclan rond de eigen verkoopstal aan de Oostendse vistrap. Dat er meer volk rond het stalletje staat dan er garnaal op de 'toonbank' ligt, komt waarschijnlijk doordat ze de vangst zelf opgegeten hebben. Rechts boven: (de toen nog jonge visser) Pascal Deckmyn.

vroeger allemaal in hun mond staken? En kijk eens hoe lang ze blijven leven, die ouwe!'
Ja, dat willen we wel eens weten. Wat aten de mensen in de tijd dat Het Visserijblad nog jong was?
'Kom mee naar mijn bureau,' zegt Deckmyn, *'Ik zal het je zeggen.'*

Cholesterol à volonté

Deckmyn duwt op een knop en de sluis zet zich in werking. Tegelijk met het bruisende water dat zich een weg in het sas zoekt, komen ook de herinneringen aanspoelen.
Deckmyn: *'In de vissersfamilies werd vroeger èlke dag vis gegeten. Gezond, zo zal je zeggen, geen wonder dat al die ouwe mensen zo lang leven. Maar nu komt het: die vis werd gebakken in... SMOUT. En smout, moet je weten, dat zit boordevol cholesterol. En van dat smout werd geen klein beetje gebruikt, oh neen. De vis* ***dreef*** *daar in rond. De gouden stelregel van de visbakker was: vis moet zwemmen!'*
Hij werpt een oog op de vissersvrouwen die straks wellicht weer een slaatje eten. *'Als je die Montignac zou geloven dan moesten de mensen uit die tijd al lang dood en begraven zijn, maar ik zie ze hier wel nog dagelijks op de kaai lopen. En ze zien er gezonder uit dan menig dieetvolgend jong ding.'*
Deckmyn ziet me twijfelen, maar laat me de tijd niet om een redelijk tegenargument te formuleren: *'Vandaag proberen ze ons wijs te maken dat we het frietvet haast dagelijks moeten vervangen. Wel, in die tijd werd nooit iets vervangen. Na het bakken van de vis werd het vet niet weggegooid. Nee. Het smout werd met boterpapier afgedekt en in de pan werd tot de volgende dag in de kelder gezet. 's Anderendaags werd die pan dan weer op het vuur gezet. Ik zeg je: het vet werd nog gebruikt als het al lang potzwart geworden was.'*
Dus de moderne voedingsleer mag naar de prullenmand verwezen worden? Deckmyn: *'Dat zeg ik niet, maar ze moeten ook niet gaan overdrijven. En dat is wat ze doen: ze overdrijven! Er bestonden in die tijd ook honderdjarigen hoor. Maar als je al de moderne voedingsregels van de diëtisten zou geloven dan zou het menselijk ras toch al lang uitgestorven moeten zijn. Bijvoorbeeld: de melkboer kwam indertijd elke dag langs met melk, ongecontroleerd, niet gesteriliseerd en nog minder gepasteuriseerd; die melk kwam regelrecht uit de stal waar ze nog nooit over de koudeketting gehoord hadden, en bovenop die melk lag een lekker vel pure room. Dat kàn vandaag allemaal niet meer, daar zou moord en brand over geschreeuwd worden. Ze zouden zo'n melkboer in de bak steken!*
Verder werd elk kind in die tijd geforceerd *om veel te eten. Wie dik is, zo zegden mijn ouders, is gezonder dan iemand die mager is. Naar dikke mensen werd trouwens opgekeken: dat waren mensen die voldoende te eten hadden. Magere* ☛

mensen waren er dan weer die thuis geen eten kregen. Wie nu voor dik doorgaat was indertijd gewoon een gezonde, sterke, goed gevoede man of vrouw.
Waren wij in die tijd meer ziek dan de kinderen vandaag de dag? Neen! Wij speelden buiten met koorts, want er waren niet eens thermometers die op koorts konden wijzen. Kijk eens welke rode gezonde kaakjes die kleine heeft, zegden ze toen van zo'n kind dat liep te klutteren van de koorts.'

Een mens moet eten

Nu de dieetkwestie geregeld is, willen we natuurlijk wel iets meer weten over de culinaire gewoonten van het oude vissersvolk.
Deckmyn: *'Uitgangspunt was: het kan niet* vettig *genoeg zijn! Wij aten bijvoorbeeld chocola tot het langs onze oren uitkwam. En om de prentjes te verzamelen die in de verpakking zaten, aten we nòg meer chocola. Onze ouders waren op die zoetigheid trouwens al even verzot op als wijzelf. Bij de boterham was er dus chocola en ter afwisseling was er perensiroop. Voilà, dat voor wat de toespijs betreft. Laat ons nu eens kijken naar de warme maaltijden. Veel Kabeljauwkoppen aten we toen ik klein was en ik herinner me nog de 'puddoks', dat waren kabeljauwmagen gevuld met vislever. Wie dat lustte... wel, die vond dat lekker. En verder... Haringen. Alleen maar af en toe stonden er groenten op het menu. Fruit zag je bij ons echt nauwelijks. De zeldzame keren dat we een sinaasappel kregen, staken we daar zelfs een suikertje in om... de zure smaak van die vreemde vrucht een beetje te dempen.'*
Maar een mens kan toch niet overleven op een dieet van vis en chocola? Deckmyn: *'Wel, soms was er vlees: lever, bloedworst, hart, milt, geperste kop, darmen, magen... vooral zo'n dingen. En 's zondags was het feest, want dan kwam er kip op tafel — een rijkemensengerecht in die tijd — en ook daar gold de gouden regel: hoe vetter de kip, hoe beter hij smaakte en hoe voedzamer hij was.'*

Grootmoeders middeltjes

'Vet was ook de levertraan die kinderen te drinken kregen om aan te sterken. Wie ooit levertraan te drinken kreeg, vergeet dat nooit meer. Dat spul was in onze kindertijd letterlijk een 'must'. Of je dat lustte of niet (en nìemand lustte dat), je moèst en zou levertraan drinken. Je mocht braken zoveel je wilde, steeds opnieuw stonden ze daar met een lepel van dat spul voor je neus.'
Na die levertraan hebben we het wel zo'n beetje gehad. Tenminste... dat dachten we! Deckmyn: *'Sommige kinderen waren nog slechter af. Zij moesten dagelijks tijdens de speeltijd naar het slachthuis op het Oostendse Hazegras trekken om een glas vers, warm koeienbloed te drinken. Voor hun gezondheid! En er was toen absoluut nog geen sprake van veterinaire keuring. Gelukkig is dat ons bespaard gebleven, maar er waren nog meer van die paardenmiddelen. Bij de slagers lagen bijvoorbeeld stierenpezen te drogen. Wanneer er in een gezin iemand met griep was, of een verkoudheid, keelpijn, rheuma of buikpijn had, dan werden die pezen geschrapt. Dat goedje werd aan een glas warme melk toegevoegd en dat mocht je dan uitdrinken. De smaak daarvan is echt onbeschrijfelijk. Dat is van het slechtste dat de menselijke smaakpapillen ooit moeten doorstaan hebben.'*

Blind konijn

Sommige eetgewoonten komen vandaag wel heel ongeloofwaardig over. *'De eetvoorraad die de visser mee op zee nam bestond hoofdzakelijk uit eieren. Sommigen droegen maar liefst 120 eieren aan boord. Die mensen aten soms vijf, maar soms ook twintig eieren per dag. Verder zat in de pangel een (uiteraard) vet stuk spek en typisch was ook de corned beaf. De rest van de voeding bestond dan uit gebakken vis. Aan boord waren aardappelen en ajuinen zoveel je wilde. Zo werd er tegen het einde van de reis al eens LAPKOESSE gemaakt (een zooitje van corned beaf, ajuin en aardappelen) of er was bouillabaisse, niet als chic gerecht, maar gewoon omdat er aan boord niets meer restte dan aardappelen en ajuin. Die werden dan samen met een vette vis (knorhaan of makreel) gestoofd. Ten slotte werd ook een variante op blinde vink gegeten; dat gerecht heette BLIND KONIJN en bestond alleen maar uit aardappelen en ajuin die samen gestoofd werden. Dat was alles.'*
Ja? En waarom heette dat dan blind konijn? Deckmyn: *'Dat heette zo omdat je in dat gerecht uiteraard geen konijn te zien kreeg!'*
Waarna wij moe maar tevreden (en met een licht knagend gevoel in de maagstreek) huiswaarts keerden. (fv)

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Het 65-jarige Visserijblad ruimt baan voor zijn jongste reporter

Jeroen: Wat ik op het einde heel tof vond was de schat van de Anna Catherina

In de kerstvakantie hebben oma en opa me meegenomen naar Seafront in Zeebrugge. Toen ik er aankwam was ik een beetje zenuwachtig.

WE BEGONNEN MET een bezoek aan het lichtschip Westhinder. Het schip is een beetje ouderwets, maar toch heel interessant. Het is voorzien van een lichttoren waarin een heel fel licht scheen dat de schepen de weg moest wijzen. Als er mist was had het schip een luide misthoorn.
Het was heel belangrijk dat het schip op dezelfde plaats bleef liggen, daarom had het een anker in paddestoelvorm.
De bemanning bestond uit negen mannen. Er waren acht slaapkamers met eenvoudige bedden en een wasbak, er waren drie W.C.'s en een douche en er was een kleine keuken.
In de stuurkabine zagen we een telefoon, een kompas en een groot stuurrad. Er waren heel veel knopjes en tellers.
Ik vond het een heel mooi schip.
Daarna gingen we naar de duikboot Foxtrot. Daar zagen we zes lanceerbuizen voor torpedo's. Dat zijn heel grote raketachtige bommen die op een boot of iets anders ontploffen. Toen we verder naar beneden gingen zagen we overal buizen, knopjes en tellers. Aan boord waren vroeger 75 bemanningsleden. Maar er waren geen 75 bedden en dus moest er een beurtrol zijn. Er was ook maar één douche en op een van de twee toiletten zat een pop (heel grappig!).
Er was ook een piepkleine keuken, maar het eten dat er gekookt werd was naar het schijnt erg lekker. Onderin was een heel grote ruimte waarin alle etenswaren werden bewaard: melk, vlees, water... Verder zagen we de motoren, de berichtenkamer en de sturingskabine. We klommen heel wat trapjes op en af en toen kwamen we in een donkere kamer met weer heel veel knopjes en tellers en



Jeroen, kleinzoon van Juul De Vocht: 'Het lichtschip was heel mooi, maar ook een beetje ouderwets.'

er was maar een beetje licht.
Vooraan werd er nog een echte torpedo tentoongesteld. Daar heeft opa een foto van mij gemaakt naast de torpedo.
Ik vond het heel spannend op de duikboot en toch wel heel anders dan ik me had voorgesteld.
Tenslotte bezochten we het museum. Bij het binnenkomen zagen we een fontein met engeltjes. Het was een symbool voor het water en al het leven dat uit het water geboren wordt. Dan waren er uitstalkasten met mooie voorwerpen in verband met de zee. Mensen van overal ter wereld hebben ze gemaakt. Vooral de voorwerpen uit Nieuw-Zeeland vond ik mooi. Heel interessant waren de duikbootuitvindingen van de stripprofessoren Zonnebloem, Gobelijn en Adhemar.
Achter de gordijnen was een filmzaaltje met een film over het leven onder water.
We zagen verder ook de kleinste duikboot. Met deze duikboot konden ze niet ver gaan. Hij werkt op trappers en als hij omkantelde, konden ze het deksel niet meer openen, We zagen een tentoonstelling over hoe de boten er vroeger uitzagen en nu, er was ook een vlot met drenkelingen aan boord, Toen kwamen we in een donkere gang met raampjes waarachter echte vissen zwemmen.
Wat ik op het einde heel tof vond, was De Schat van de Anna Catherina. Er waren dikke kanonballen en een groot kanon, zilveren bekers, tinnen borden en munten.
Via de winkel gingen we terug naar huis. Het was een hele leuke middag. Ik heb me reuze geamuseerd en ook veel bijgeleerd.

Jeroen

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlottten: 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.

ONDERZOEKSRAAD

Uitspraken

Schipper *Roland Vanhoutte* van de N 58 *Pascin* werd door de Onderzoeksraad voor vijftien dagen geschorst omdat hij op 24 en 25 maart 1997 tegen de algemene verkeersstroom van de S.W. lane heeft gevaren. De eerste dag gebeurde dat zelfs negen uur lang. Het argument van de schipper als zou hij daarbij niemand gehinderd hebben, werd door de Raad tegengesproken: *'Beweren dat in het drukste verkeersstelsel ter wereld, met meer dan 300 scheepvaartbewegingen in een verkeersbaan per 24 uur (d.i. 10 à 15 schepen per uur), gedurende negen uren lang de N 58 Pascin geen enkel vaartuig heeft kunnen hinderen, komt de Raad niet enkel ongeloofwaardig over maar is ook totaal onaanvaardbaar.'*
Onaanvaardbaar vond de Raad ook de manier waarop matroos-motorist *Jozef Van Eeghem* op 21 juni '97 wacht liep aan boord van de Z 576 *Ostara*. In plaats van nauwlettend het dichtbij varende Britse *supplierschip Nova* in het oog te houden, hield Jozef zich bezig met het herstellen van een slecht functionerende radioantenne. Een half uur later hoorde hij een klap en jawel: de Z 576 was in aanvaring gekomen met de Nova. Van Eeghem werd voor 21 dagen geschorst. (rc)

In Oostende overleed onverwacht visbewerker Eric Dumon (°31 december 1943 † 16 januari 1998). De overleden echtgenoot van Magda Ramon werd begraven op 22 januari.

ZEEBRUGGE

Nieuwe directeur Seafront

Omdat hij er geen nieuwe uitdagingen meer in vond gaf *Lode Van Pee* eind vorig jaar ontslag als directeur van Seafront, het toeristische project in de oude vismijn van Zeebrugge. Dat hij in deze functie voorlopig vervangen werd door Marie-Jeanne Becaus meldden we u vorige maand al. Inmiddels is er een nieuwe directeur aangesteld. De keuze viel op *Eddy Kindermans*, een man die reeds zijn sporen in de toeristische sector verdiend heeft (jd)

ZZEBRUGGE

Nautisch Centrum moderniseert

Op dinsdag 13 januari werd in Zeebrugge een samenwerkingsakkoord ondertekend betreffende de werking van het *Centrum voor Maritieme Opleidingen* in de L. Blondeellaan. Het akkoord is het vervolg op een vroeger contract dat in 1997 verviel. Het stipuleert dat de VDAB haar GMDSS-apparatuur ter beschikking van het Centrum stelt. De Provincie zorgt van haar kant voor de modernisering van de simulatoren. De nieuwe samenwerking, waarbij verder de Vlaamse Gemeenschap betrokken is en de vzw Nautisch Centrum wordt gesubsidieerd door de Europese Unie.(jd)

EUROPA

Geen werktijdenregeling in zeevisserij

In december greep in Brussel een werkvergadering plaats in de visserijcommissie van het Europees Parlement. Onderwerp was de vraag of de visserijsector onderworpen zou moeten worden aan de Europese *directive* (93/104/EC) betreffende de werktijden. De producentenorganisatie *Europêche / Cogeca* MEENT van niet, terwijl vakbondsmensen vinden dat er toch een minimale harmonisatie nodig is.
Op de vergadering werden de twee opponenten uitgenodigd om hun standpunt te komen verdedigen. Volgens *Vernaeve*, die het standpunt van *Europêche (waarbij oook de Belgische Rederscentrale aangesloten is)* verdedigde moet de visserij verder een uitzondering blijven vormen omwille van de speciale omstandigheden in de sector, meer bepaald het wijdverbreide gebruik van een beloning gebaseerd op de gerealiseerde produktie in plaats van de gepresteerde uren. *Vernaeve* vond het beter de zaken verder over te laten aan de lidstaten, in plaats van te proberen tot een wetgeving op EU-vlak te komen. *De Villèle*, van de *Federation of Transport Unions*, die de vissers-werknemers vertegenwoordigde, vond dan weer dat de manier waarop vissers vandaag de dag betaald worden niet meer van deze tijd is. Hij vond het belangrijk dat vissers vanaf nu beschermd zouden worden tegen overdadig lange werktijden.
De vergadering ging onbeslist uiteen en de standpunten bleven diametraal tegenover elkaar staan.

In Bredene overleed op 17 januari vislosser op rust Pieter Van Gheluwe. De begrafenis van de overledene (° Glasgow 22 september 1918) greep plaats op 23 januari.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

BOEKBESPREKINGEN

Veilig en wel

Iedereen, zowel het publiek, de verscheper of de zeeman, heeft het recht te weten of de scheepvaart zowel vanuit economisch als vanuit milieu-technisch standpunt veilig verloopt. De meeste bedrijven uit de sector hanteren aangepaste normen als het om veiligheid of milieubescherming gaat. Een goed veiligheidsbeleid vergt echter een inzet op alle niveaus van de bedrijfsvoering. Essentieel hierbij is een goeie communicatie tussen de operationele diensten aan land en de gezagvoering aan boord van het schip. *The International Code the Safe Management of Ships and Pollution Prevention, the International Safety Management Code.* De *ISM-Code* zoals deze algemeen bekend staat, beoogt bij te dragen tot veiliger scheepvaart en zuiverder zeeën door het opstellen van vereisten voor een optimale link tussen het schip en de administratieve diensten aan land. Een goed en doelgericht veiligheidsplan en doorlopende aandacht voor kwaliteitszorg vormen hierbij de hoekstenen. *The Nautical Institute* publiceerde onder de titel *'Managing Safety and Quality in Shipping, A guide to ISM-ISO 9002-TQM'* hiervoor een buitengewoon nuttig boek. Auteur *Alain-Michel Chaucel* maakt de lezer wegwijs doorheen de ISM-materie. Een absolute aanrader voor ieder die met maritieme veiligheid in de breedste zin van het woord te maken heeft.

'Managing Safety and Quality in Shipping' (ISBN 1 870077 407) kost 23 plus £ 5 p&p is uitgegeven bij The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE1 7 LQ.



Onderzoeksraad

Rechtbanken kunnen geen vonnissen uitspreken zonder bewijsstukken. Het doelgericht en efficiënt verzamelen van bewijsmateriaal kan in belangrijke mate de juridische positie in een conflictsituatie bepalen. De scheepvaart vormt daar geen uitzondering op. Daarom is het door *The Nautical Institute* in Londen gepubliceerde boekje *'The Mariner's Role in Collecting Evidence'* niet alleen zeer nuttig, het voldoet aan een reële behoefte. Talrijke onderwerpen worden er vanuit hun specifieke invalshoek besproken. Schade en lading, verliezen en tekorten, verzekeringsschade, overconsumptieclaims, bunkerdisputen, salvage, pollutie, aanvaringen, sociale conflicten, blinde passagiers, *'unsafe ports and berths'*, vluchtelingen, dat is slechts een greep uit de onderwerpen.
'Mariner's Role in Collecting Evidence' is een absolute must voor gelijk wie die met scheepvaart te maken heeft, van een Vlaamse visser die door Franse collega's wordt bedreigd, over een verscheper van goederen tot de uitbater van een zeeschip.

Het boekwerkje (ISBN 1 870077 05 9) kost £ 18 inclusief p&p. Bestellen kan bij The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE1 7.



Hoog tijd

Met het oog op de nakende eeuwwisseling publiceerde het *National Maritime Museum* in Greenwich een buitengewoon interessant boek. Onder de titel *'Greenwich Time and the Longitude'* weet auteur *Derek Howse* een zeer gedetailleerd en boeiend overzicht te geven van de evolutie van het tijdsbegrip en de registratie ervan. Eeuwen geleden gingen wetenschappers op zoek naar de juiste plaatsbepaling op aarde. Astronomen speelden hierbij een doorslaggevende rol. In die contekst schetst het boek de fascinerende geschiedenis van het *Royal Observatory* in Greenwich. Tegelijk zien we de baanbrekende ontdekkingen die uiteindelijk leidden tot de conventie van de nul-meridiaan en vertrekkend van deze tot de opdeling van de aardbol in wester- en oosterlengte. Deze juiste plaatsbepaling was later van doorslaggevend belang voor de zeevaart.
De plaatsbepaling was essentieel verbonden aan de juiste tijdsregistratie. De zoektocht hiernaar, van de allereerste klokken van het *Royal Observatory* tot de kwarts- en atoomklokken, vormt de rode draad van het boek. Door het uitermate groot belang van het begrip tijd in de zeevaart schetst het boek ook de ontwikkeling van de maritieme chronometer.

Greenwich Time and the Longitude' (ISBN 0 85667 468 0) telt 199 pagina's en is keurig uitgegeven, gebonden met harde kaft en stofwikkel. Het is verkrijgbaar via de boekhandel of rechtstreeks bij het National Maritime Museum, Greenwich, London SE 10 9NF, U.K. Het boek kost £ 19.95.



In de staat waarin het zich bevindt

De scheepsexploitant die in het zeevervoer goederen ter verscheping aanneemt heeft een resultaatsverplichting, wat wil zeggen dat hij de goederen in de bestemmingshaven in gelijke toestand moet afleveren aan de drager van het cognossement zoals deze in de laadhaven ter verscheping werden aanvaard; een uitermate verregaande verantwoordelijkheid. Omdat in vele gevallen de verantwoordelijkheid te hoog werd beschouwd weigerden de reders ☛

bepaalde transporten te aanvaarden. Daarom wordt de verantwoordelijkheid van de zeevervoerder in welomschreven omstandigheden beperkt. Over de jaren heen groeide hieromtrent een diepgaande internationale wetgeving die uiteindelijk een neerslag vond in wat bekend staat als '*The Hague and Hague-Visby Rules*'.
Onder deze titel verscheen recent bij *Lloyd's of London Press LLP Limited,* de vierde editie van een boek geschreven door *John Richardson*. Op een zeer klare en bevattelijke manier schetst hij de internationale wetgeving betreffende de verantwoordelijkheid van de zeevervoerder en hoe deze regelgeving in Engeland, maar ook internationaal, door de rechtspraak geïnterpreteerd wordt. Voor studenten, en verder voor iedereen die zich in het zeevervoer betrokken weet, is het boek een aanrader.

'The Hague and Hague-Visby Rules' kost £ 85 en kan men bestellen bij LLP Limited, Customer Services, Sheepen Place, Colchester, Essex CO3 3LP England.



Noordzeegebeuren

Bij de uitgeverij Kluwer Rechtswetenschappen België verscheen onlangs '*Internationaal en Nationaal recht inzake de bescherming van de Noordzee*'. Daarin geven de auteurs *F. Maes en A. Cliquet* een overzicht van alle wetgeving toepasselijk op het Noordzee-gebeuren. Het boek is niet alleen interessant voor wie zich louter wil verdiepen in de Noordzee-problematiek, maar ook een zeer behoorlijke inleiding op het internationaal zeerecht op zich.
Omdat het boek in HVB al eerder uitvoerig door Guido Walters ter sprake gebracht werd (HVB #XI 1997, p. 34) weiden we er hier niet over uit.
Zeggen we alleen dat wie meer wil weten van het rechtskundige kader waarbinnen men de Noordzee wil beschermen, met de aanschaf van dit boek een waardevol bezit verwerft.

'Internationaal en Nationaal recht inzake de bescherming van de Noordzee' is keurig uitgegeven, een softback van 733 pagina's. Het is verkrijgbaar in de boekhandel (ISBN 90 5583 297 9) maar men kan het werk ook bestellen bij de uitgever, Kluwer Rechtswetenschappen, Sintvoortbeeklaan 21-25, 2100 Antwerpen, Tel 03/360 02 83.



Boekbesprekingen:
Frank Neyts



GRATIS zoekers in Het Visserijblad

Vissers, sportvissers, kapiteins, marineofficieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, vishandelaars en vislossers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, nettenbreiers... of anders gezegd: elkeen die iets met de zee te maken heeft en die... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; bijvoorbeeld: wie hopeloos op zoek is naar een wisselstuk voor zijn motor, wie zijn complete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiende te houden, wie de zeemeermin van zijn dromen zoekt... al deze mensen mogen een **gratis zoekertje** plaatsen in HVB.
Zij dienen alleen maar de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren.
Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Vergeet je naam + adres niet te vermelden.
Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB

Naam:.....

Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....
(Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd. Alleen wat in het rooster staat; verschijnt in de advertentie)

TE KOOP — Janmar 2QM20 22 pk - Buck 10 pk ideaal voor zeilboot. Polyester bootje 5 meter, 50 pk elektrisch gestart, mooie Ribbatreiler. 050 / 42 68 03.

BOOT te koop. L: 10,30 m., b: 3,30 m., motor DAF 120 pk. Hydraulische besturing. Volledig uitgerust voor garnaal: radio en radar, dieptemeter, zeef en kookketel. 059 / 32 50 89

AGALEV zoekt kustvissers om mee te werken aan de erkenning van de kustvisserij. Tel.: 051 / 55 53 43.

TE KOOP: grote stock 1ste klas scheepsverven: rode menie, anti-roestverf, zink- en loodverf, US Navy, ea. Epoxyteer... 050 / 31 45 54.

VOORDRACHT over vuurtorens in België en in de wereld, met dia's. Interesse? Bel Philips op nummer 02/ 414 46 87. Referenties mogelijk.

En HIER had uw zoekertje kunnen staan. Gratis! Meer info, zie hiernaast.

ZEEBRUGGE

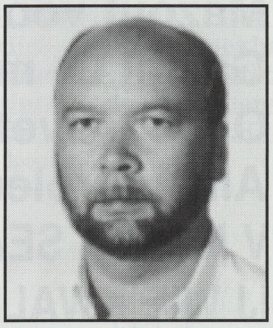
Lions in de vismijn

De Lionsclub Brugge-Maritime bestaat uit bedrijfsleiders uit Zeebrugge. Vanuit deze serviceclub worden een aantal sociale initiatieven gesteund. Een daarvan is het fonds voor weduwen en wezen van op zee omgekomen vissers. Om dat fonds te spekken hield *Lions* een benefietverkoop van door reders geschonken vispartijen. De inzet van vishandelaar Paulus (6.500 frank) kleurde meteen het gebeuren. Andere kopers waren Gerrit, Marpafish, Danny, Timmerman, Fastfish en David. Uit Nieuwpoort kwamen Albert en Romeo afgezakt om het initiatief te steunen. Hoogste bieder was Huysseune die 8.500 frank overhad om een symbolisch parijtje vis mee naar huis te nemen. Het initiatief bracht in totaal 71.000 frank op. (jd)

OOSTENDE

O82 aangevaren

Op de laatste dag van 1997 werd de O 82 Nautilus in het Oostendse Visserijdok aangevaren door de O 369 van de eigenaars Marnix en Alain Verleene. De motor van de O 369 was bij het zwenken stilgevallen. De herstellingswerken (hernieuwen van wand- en dekplaten) werden uitgevoerd door de smederij Sint Martin en het schildersbedrijf Lauwereins.

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

ZEEMANSBOND
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

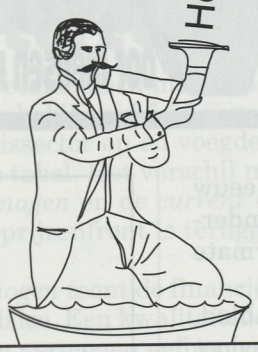
ZEEBRUGGE

Nieuwe regeling versassen vissersvaartuigen

Op een vergadering tussen havendiensten, MBZ, de Vlaamse Redersvereniging (VRV), en de Zeebrugse Visveiling (ZV) werd een nieuwe sasregeling voor de gebruikers van de Zeebrugse vismijn uitgewerkt. Goedkoop af zijn vanaf nu de reders die bereid zijn, of in de mogelijkheid verkeren, om 's avonds tussen 19 en 21 uur gezamenlijk te versassen. Vissersvaartuigen die overdag samen met een vrachtschip door de Vandammesluis trekken moeten, zoals in het verleden, evenmin iets betalen. Een vissersvaartuig dat echter alleen versast wordt betaalde vroeger 5.000 en dat wordt nu opgetrokken tot 10.500 frank. Volgens *Johan Van de Steene* van de ZV moet er een coördinatie tussen reders mogelijk worden om van de avondregeling gebruik te maken. Verstandige schippers zullen, zo is de mening, hun vaart regelen naar de nieuwgeschapen mogelijkheid. (jd)

Geert Deman van de Maritieme Ombudsdienst ziet dat dan weer anders. Volgens hem zorgt de nieuwe afspraak ervoor dat Zeebrugge de duurste Vlaamse vissershaven wordt. Hij wijst er verder op dat deze beslissing genomen wordt op een ogenblik dat steeds meer reders uitwijken naar Breskens. Ook blijft hij tegen het systeem waarbij het de ZV is die de sasrechten aan de vissers verrekent. Hij vindt dat MBZ rechtstreeks moet factureren, zonder tussenkomst van de ZV. (fv)

65
en NIET met pensioen!
HET VISSERIJBLAD
WEET VAN GEEN OPHOUDEN
1998 wordt een jaar vol herinneringen



'De intellectueel is dus vooral een dwarsligger, een hinderlijke gast die de goede stemming bederft door aandacht te vragen voor hetgeen iedereen liefst vergeet. Lijnrecht tegen de kuddegeest in levert hij onophoudelijk kritiek, stelt hij het vanzelfsprekende ter discussie (...) De intellectueel dient te bechikken over een grote mate van aangeboren dwarsheid (...) Een intellectueel is per definitie een ongezellig mens.'

Rob Hartmans in DGA van 14 februari 1998

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 beloond wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

De Laatste Vuurtorenwachter

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

NIEMAND WEET HOE DE VISSERIJ er in de XXIste eeuw zal uitzien. Maar ik wel. Een interessant onderwerp, zo vind ikzelf toch, om u hieronder enigermate te onderhouden.

Doemdenkers, zoals de hoofdzwatelaar van dit blad, mogen dan al peinzen dat er dan van de vissersvloot niet veel meer zal resten, feit is dat de visserij geheel nieuwe, onbevroede wegen zal inslaan... en wel richting planeet Mars. Ook de scheepsbouw zal ongeziene wegen bewandelen: na de gatvissers, de eurokotters en de 1200-pk'ers van 2000 pk... verwacht ik me aan de bouw van een reeks *ruimteschepen* die de werkgelegenheid zal aanzwengelen (op voorwaarde evenwel dat de loonmassa afneemt en de sociale zekerheid alleen nog maar in de geschiedenisboeken voorkomt, maar dat spreekt uiteraard vanzelf).

Een en ander leiden wij af uit het boek *'The Science of God'* van de uiterst geleerde kernfysicus *Gerald Schroeder*. Daarin stelt onze bijzonder geletterde *Gerald* onomwonden: *'Als de aarde leven voort kan brengen, waarom andere planeten dan niet? Nergens in de bijbel wordt geschreven dat deze gebeurtenis beperkt is tot onze planeet.'*

Na deze geruststelling staat, mijn inziens, niets de visserij in het heelal nog in de weg. Rest alleen de vraag op te lossen: **waar bevinden zich aldaar dan de visgronden?**

Gelukkig snelt het in dit blad al veelbelaagde Vaticaan de visserij weer eens ter hulp. Blijkt dat het katholieke hoofdkwartier mee wil werken aan de bouw van een van de meest geavanceerde observatoria op aarde om te speuren naar planeten en sterrenstelsels die sporen van leven kunnen vertonen.

Een en ander, zo lazen wij in de gazetten, resulteert in het meest ambitieuze astronomische project uit de geschiedenis van de katholieke kerk. Het Vaticaan zal samen met de Jezuïeten minstens 180 miljoen investeren in een krachtige infraroodtelescoop, die de ruimte zal onderzoeken in combinatie met een optisch systeem van 120 miljoen frank dat nu in de eindtestfase zit. Het nieuwe observatorium zal bemand worden door de astronomen van de oorspronkelijke sterrenwacht van het Vaticaan, dichtbij Rome. Die sterrenwacht werd opgetrokken in de vorige eeuw en is inmiddels nutteloos geworden wegens de vervuiling van de atmosfeer.

Overigens doet de kerk dat om er als eerste bij te zijn om het buitenaards leven te kunnen bekeren. Ik vind dat niet uit hoor, dat zeggen ze daar zelf. In een interview zegt de Britse Jezuïet *Chris Corbally* die het nieuwe observatorium mee beheert: *'Als er op andere planeten tekenen van beschaving gevonden worden en communicatie haalbaar is, hebben we geen andere keuze dan missionarissen sturen voor bekeringswerk, net zoals we dat vroeger in andere landen deden.'* Moet er nog zand zijn?! Na de bekering van de West-Vlamingen, de negers en de indianen, mogen we ons voorbereiden op de bekering van de marsmannetjes.



Foto boven (niet gw): een interessant ruimtewezen dat ik met mijn persoonlijke telescoop ontdekt heb.

Maar goed, nu het weer krek ààn is tussen Bart Schiltz en onze hoofdschrijvelaar willen we deze smadelijke rubriek vooral optimistisch alsmede positief eindigen. Vooruit dan maar.

Ongetwijfeld zal aalmoezenier Demaeght binnenkort de evolutie in het heelal op de voet volgen en mochten aldaar visgronden ontdekt worden dan zal de heer Florizoone al even ongetwijfeld een subsidiepot van Pesca ontbloten alwaar Jonge Vlaamse schippers uit kunnen putten om een *ruimtevissersschip* uit te reden. Aan minister Pinxten om ervoor te zorgen dat die schepen minstens de helft van hun vangst hier te lande komen lossen. Moet kunnen!

TOP 5000 met resultaten 1989-1996

DE JAARLIJKSE TOP 5000 van het financieel-economisch magazine *Trends* is opnieuw verschenen. De uitgave bevat de rangschikking van de 5.000 (in werkelijkheid 5.554) grootste privébedrijven (volgens omzet in 1996) in ons land. We zochten de bedrijven uit de vissector op en voegden ze toe aan de resultaten van de vorige jaren. Al verschillende jaren publiceert HVB deze tabel. Het verschil met vorige jaren is dat de tabel is uitgebreid met de verhouding *eigen vermogen-vreemd vermogen* en de *current ratio*. In tijden van inflatie was het maken van schulden populair. Nu de stabiliteit op het prijzenfront is teruggekeerd gaat meer aandacht naar het eigen vermogen van de bedrijven.

De verhouding *eigen vermogen-vreemd vermogen* toont de financiële onafhankelijkheid van een onderneming. Hoe kleiner het cijfer, hoe groter het financiële risico. Een kwaliteitsbedrijf heeft weinig of geen langetermijnschulden. De groei wordt zoveel mogelijk uit het eigen vermogen gefinancierd. In geval van moeilijkheden zorgen de eigen middelen voor een buffer. Schulden op termijn moeten daarentegen altijd afgelost worden, ongeacht het resultaat.

De *current ratio (CR)* is de verhouding tussen de tegoeden op korte termijn en de kortetermijnschulden. Het cijfer toont de liquiditeit van de onderneming. Een CR gelijk of groter dan 1 geeft een positief bedrijfskapitaal aan, dwz dat de onderneming over liquide middelen beschikt. In de CR kleiner dan 1 dan is het bedrijfskapitaal negatief. Financiële instellingen die met een onderneming scheep gaan volgen deze ratio op de voet. Financiële analysten spreken van een kerngezond bedrijf als de CR minsten 2 bedraagt. Dat betekent immers dat het bedrijf op korte termijn minstens tweemaal zoveel geld tegoed heeft als op korte termijn aan schulden moet worden betaald.

In de Top 5000 komen 19 bedrijven uit de vissector voor. Ze vertegenwoordigen een omzet van 14 miljard frank en zorgen voor 878 arbeidsplaatsen. (gw)

Visverwerkende bedrijven in Top 5000

(rangschikking volgens toegevoegde waarde)

Jaar	Plaats in Top 5000	Toeg. waarde	Omzet in milj. fr.	Expl. result. milj. fr.	Netto winst/ verlies	Cash flow	Fin. onafh.	Cur. ratio	aant. pers.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
1. Pieters Visbedrijf (Brugge)									
96	508	728	3.545	92	140	223	47.9	1.2	279
95	535	655	3.419	66	45	131	40.6	1.1	303
94	531	571	3.292	54	24	103	41.8	1.1	257
93	562	497	2.915	73	28	95	45.2	1.1	203
92	689	424	2.431	69	19	76	44.5	1.2	195
91	754	354	2.197	70	10	72	47.2	1.2	176
90	791	342	1.975	-	31	76	-	-	-
89	835	-	1.789	-	14	86	-	-	-
2. Morubel (Oostende)									
96	1.149	253	1.679	35	18	78	182.2	4.8	113
95	1.201	177	1.584	- 44	- 113	- 43	93.9	4.1	103
94	1.106	216	1.651	- 45	- 136	- 24	- 3.7	5.0	105
93	1.187	254	1.447	- 41	- 108	34	9.3	1.2	102
92	1.122	280	1.536	55	- 21	69	26.1	1.6	106
91	1.043	374	1.596	111	24	84	32.1	1.6	110
90	802	383	1.940	-	30	105	-	-	-
89	696	-	2.094	-	33	53	-	-	-
3. United Foods-Capt. Byrd-Globus (Bredene)									
96	3.755	119	485	17	1	24	36.7	1.1	61
95	3.519	118	511	24	- 1	25	34.4	1.0	60
94	3.509	121	495	29	4	24	34.6	1.1	66
93	3.556	119	466	16	- 10	11	32.2	1.0	72
92	3.153	122	511	1	- 24	- 10	25.4	1.0	80
91	2.778	118	578	- 25	- 47	- 18	21.9	1.0	102
90	2.537	153	613	-	1	23	-	-	-
89	2.228	-	671	-	21	36	-	-	-
4. Huysseune R. (Zeebrugge)									
96	2.783	107	667	1	-1	13	11.1	0.9	73

95	2.788	117	653	12	1	17	12.3	1.0	79
94	2.707	115	649	6	- 6	13	11.7	0.8	83
93	2.494	126	686	8	- 7	12	11.2	1.0	82
92	2.186	133	765	15	- 2	19	15.0	0.9	90
91	2.007	122	827	13	- 2	19	15.2	1.0	89
90	1.928	118	831	-	2	18	-	-	-
89	1.657	-	911	-	1	15	-	-	-

5. Gabriel (Bellevaux-Ligneuville)

96	3.086	101	592	20	2	28	34.3	0.9	47
95	3.382	96	532	19	1	19	31.8	0.8	47
94	2.664	96	660	10	3	20	29.2	0.8	49
93	2.689	75	637	17	1	15	26.4	0.9	47
92	2.841	95	574	24	8	21	25.5	1.0	47
91	2.642	100	613	39	20	34	28.3	1.0	47
90	2.696	50	566	-	25	12	-	-	-
89	2.651	-	553	-	3	16	-	-	-

6. Gabriel (Malmedy)

96	4.404	95	408	12	-11	12	4.0	1.0	53
95	4.606	88	382	11	- 4	13	5.6	0.9	59
94	4.712	85	357	14	0	16	6.4	0.9	58
93	4.702	75	341	15	1	15	0.9	0.9	50
92	-	-	242	14	2	15	0.7	0.9	-

7. All Freez (Maasmechelen)

96	3.901	93	467	14	5	22	20.4	1.2	43
95	4.084	79	438	10	3	22	20.5	1.3	43
94	4.120	75	420	24	12	21	24.3	1.3	37
93	4.864	48	329	10	2	8	18.1	1.3	34
92	-	-	266	8	- 0	4	10.0	1.1	-
91	5.267	31	281	-	1	-	-	-	26

8. La Couronne (Oostende)

96	5.366	74	324	4	2	15	54.6	1.2	53
95	5.171	77	334	0	- 4	14	43.8	1.1	55
94	4.411	77	387	5	3	23	52.9	1.1	48
93	4.111	71	399	3	- 2	19	46.7	1.1	35
92	4.012	57	398	- 3	- 11	- 11	39.5	1.1	32
91	-	-	326	2	- 1	18	53.4	1.3	-
90	4.087	67	353	-	4	22			-
89	4.488	-	298	-	11	23			-

9. Van Den Abeele (Brugge)

96	3.731	71	488	-52	-50	-25	1.9	0.6	68
95	3.358	82	539	- 58	- 44	13	21.5	0.8	67
94	-	115	624	-15	- 22	12	22.3	0.9	-
93	2.547	106	669	- 1	- 25	4	17.0	0.9	70
92	2.273	110	730	1	-26	- 4	29.0	1.1	90
91	2.080	100	796	- 13	- 32	- 11	20.2	1.1	92
90	1.828	136	873	-	4	19			-
89	1.833	-	824	-	4	18			-

10. Hottlet Frozen Foods (Kontich)

96	2.232	60	838	40	5	11	28.9	1.3	8
95	2.224	54	834	8	2	12	27.5	1.3	9
94	2.239	62	791	18	6	11	33.8	1.3	9
93	2.346	55	728	26	4	10	32.0	1.3	8
92	2.522	62	656	17	1	8	42.0	1.4	8
91	2.367	62	695	20	2	11	31.6	1.2	6
90	2.229	60	712	-	6	7			-
89	2.222	-	673	-	4	6			-

11. Vandermaesen (Lummen)

96	2.840	50	654	5	4	12	15.5	1.0	33
95	3.131	46	576	- 3	- 5	4	19.3	0.9	33
94	2.956	49	593	0	0	8	19.5	0.9	33
93	2.941	45	576	3	- 1	7	29.4	1.1	32

92	2.912	43	558	1	1	7	17.2	1.1	31
91	3.077	38	517	1	1	5	19.3	1.0	27
90	3.044	37	489	-	1	6			-
89	3.022	-	473	-	- 1	6			-
12. Mar Products (Brussel)									
96	2.880	44	645	28	1	8	24.1	1.2	8
95	3.094	34	581	21	- 2	3	19.7	1.2	8
94	3.910	35	442	22	0	4	29.2	1.2	10
93	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92	4.876	30	316	9	1	5	24.7	1.1	10
91	-	-	349	10	1	6	23.7	1.1	-
90	3.972	33	366	-	0	2	-	-	-
89	3.873	-	353	-	0	3	-	-	-
13. Galana (Waregem)									
96	3.775	31	483	11	2	11	28.5	1.7	6
95	-	-	-	-	-	-	-	-	-
94									
93	4.725	23	339	13	5	9	25.4	1.7	6
92	-	-	239	6	1	6	18.0	1.0	-
14. Management and Trading (Rotselaar)									
96	3.358	30	545	20	0	2	7.9	1.0	6
95	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15. Paulus Henri en Zonen (Zeebrugge)									
96	3.162	29	579	12	2	6	6.1	1.0	5
95	3.882	21	464	4	1	5	5.9	1.0	4
94	3.961	21	437	3	1	6	5.7	0.9	4
93	3.671	19	450	3	- 1	3	5.6	1.0	4
92	3.601	20	446	5	- 0	4	7.3	1.1	4
91	-	-	546	5	0	6	4.5	1.0	-
16. Setraco (Oostkamp)									
96	3.470	28	529	20	5	9	10.3	1.2	3
95	3.898	35	462	21	8	11	9.3	1.2	4
94	4.360	32	393	18	6	9	9.2	1.1	4
93	4.660	19	345	13	0	1	5.3	1.1	3
92	-	-	329	9	4	5	11.3	1.1	-
17. Maxi Fish (Brussel)									
96	5.248	27	331	7	3	7	30.0	1.3	14
95	5.462	32	313	7	3	13	26.8	1.2	23
94	5.372	29	307	7	4	11	18.0	1.2	-
93	-	-	279	10	4	12	11.4	1.1	-
18. Pittman Seafoods (Brugge)									
96	4.448	26	404	14	5	8	14.2	1.2	3
95	-	21	293	9	3	4	11.6	1.1	-
94	-	18	212	-	-	-			-
19. Seafood Internationam Traders (Testelt)									
96	5.173	21	337	1	2	6	18.4	1.0	2
95	-	13	147	4	1	4	25.7	1.1	-
94	-	16	148	-	-	-	-	-	-

(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) Verhouding eigen vermogen/vreemd vermogen (graad van financiële onafhankelijkheid)
(9) Current ratio
(10) Aantal personeelsleden

VAN SCHEPEN & VAN MENSEN & VAN DE ZEE

Ook aan onze cursiefschrijver Leon Inghelbrecht vroegen we het: herinner je je nog de sfeer uit de tijd dat HVB nog jong was. Het antwoord was *ja*, maar dan in de overtreffende trap.

ALS JE ERAAN DENKT ingehaald te worden door het spook van de tijd dan laat je je eitje koud worden en daal je even af langs het wankele laddertje van je geheugen... naar vroeger.
Ach vroeger!
Voordrachten over *vis & zee* waren er 's avonds in de stad , na de avondschool, ook toegankelijk voor leerlingen en oudleerlingen van de vissersscholen, die zich voorbereiden op het schippersexamen.
Sturen en uitwijken was de *'plat de résistance'* van die opleiding: *If to your starboard red appears, it is your duty to keep clear*. En zo gaat het op zee: elke handeling moet duidelijk zijn en bijtijds worden genomen. Tijdig signalen geven: drie korte stoten om aan te tonen *'Ik sla volle achteruit!'* De schooldagen bleken eindeloos te zijn. Urenlang sprak de geleerde professor *Koch* (1) over kabeljauw en vangstgebieden. 't Was donker als in 't gat van een neger toen we eindelijk naar huis toe mochten.

(*Chamberlain* was naar Duitsland gevlogen — niet zonder paraplu — en de vrede was getekend.) We keken met open mond hoe in *De Nieuwe Kongo* bij *Florentine* aan de Franciscusstraat de *lambethwalk* gedanst werd. Akkordeonist en 'een djazz' waren er de *music makers*. In de *Witte Zee,* recht over de stedelijke vissersschool, zong men van de-zee-die-vol-ligt-met-mijnen-die-dingen-die-men-niet-ziet.
Er kwamen geen cargo's meer in de haven binnen, maar de drie lange stoten op de stoomfluit van de vertrekkende en aankomende IJslanders bleven zinderen tot ver buiten de stad. *Athinia* was getorpedeerd en 112 man verdwenen met haar mee in de diepte. Zeven van onze schepen gingen onder in sissende stoomwolken. De 0.262 kwam terug van de *Fladens* waar hij *'naast Duitse treilers met hoge masten en verdacht lange antennes'* op haring had gevist. Twee zwarte duikboten waren, zo wisten de mannen te vertellen, langszij gekomen en waren even vlug weer verdwenen.
Onder de glimmende zwarte klep van kapiteinspetten straalden de jeugdige kampioenen van de Duitse duikbootvloot durf en zeemanschap uit: helden die onschuldige vrachtvaarders tot zinken brengen.
De zeewereld was opwindend in die tijd. Er waren zelfs meer stormen dan tegenwoordig en de boten rammelden en klutsten in het Tijdok waar de zee op- en afliep alsof hij er thuis was.

Toen we naar huis liepen na de voordracht lagen de straten er verlaten bij en de lichten van de lantaarns maakten gele vlekken in het druilerige duister. De Opex was somber als *Oslo by night* maar nog stukken zwaarmoediger. Dagen en nachten waren stil en vreemd. Er was geen schaduw van lieflijkheid te bekennen.
'Wanneer we deze cijfers aandachtig vergelijken', zo leerde professor *Koch* ons in *'t Stadhuis* op het Wapenplein, *'is het afnemen van de hoeveelheid schone vis angstwekkend en is de toekomst van onze visserij weinig aanmoedigend'* (2) Profetische woorden! *'Moe je dan nog naar de visserschool gaan',* vroeg *Staf Tote* luidop, *'seffens vliegen we toch allemaal bij 't marinekorps en gaan dan leren schieten naar de U-boten'*. Niets was zeker in die dagen. Maar de uitspraak van de professor zou in de rest van ons bestaan blijven smeulen op het houtvuur van onze herinneringen. En elke dag bracht ons toen dichter bij die ene orkaan die jarenlang moordende monsters zou loslaten op de wereldzee.
Maar... waar zou Koch nu zijn, zevenvijftig jaar na zijn schokkende uitspraak?

Als je nu stil bij het raam naar de kim zit te staren en je brengt een bezoekje aan de voorbije tijd die almaar langer wordt, dan komen vragen, vergeefse vragen, in je op... en je geraakt hopeloos vernesteld.

lin

(1) Naturalist van de Universiteit Leuven
(2) Brochure uitgegeven door Prov West Vlaanderen en gedrukt bij Het Visserijblad in 1939.

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

Belgische Exclusieve Economische Zone van 2.000 vierkante kilometer in Noordzee

De Ministerraad keurde enkele weken geleden een voorontwerp van wet goed voor de creatie van een Belgische *Exclusieve Economische Zone (EEZ)* van 2.017 km2 in de Noordzee. Dit kan krachtens het internationaal *Zeerecht-verdrag van Montego Bay*. De invoering van een EEZ maakt het onder andere mogelijk om door buitenlandse schepen gepleegde inbreuken op de Belgische visserijwetgeving via een Belgische rechtbank te bestraffen.

Een EEZ is veel ruimer dan de territoriale wateren die 12 zeemijl ver reiken. Volgens het voorontwerp strekt de Belgische EEZ zich uit over een oppervlakte van 2.017 km2 voor onze kust. Het verst in zee gelegen punt is gelegen op de kruising van de grenzen van Groot-Brittannië, Nederland en België en ligt 47 zeemijl (87 km) van de basislijn.

Tot voor kort was het niet mogelijk om een EEZ af te bakenen omdat de zeegrens met Nederland niet officieel vastgelegd was. Het ontbreken van de grenslijn werd vanuit diplomatiek en officieel Belgisch standpunt opgeworpen als een obstakel om een Belgische EEZ af te kondigen. Inmiddels is dat probleem van de baan. De afbakening van die grenslijn tussen Nederland en België voor de territoriale zee en het continentaal plat zijn vastgelegd in een bilateraal akkoord van 18 december 1996. Het akkoord is evenwel nog niet bekrachtigd door een parlementaire goedkeuringswet.

De afbakeningsakkoorden met Frankrijk en Groot-Brittannië dateren repectievelijk van 8 oktober 1990 (wet van 17 februari 1993) en van 29 mei 1991 (wet van 17 februari 1993).

In de zone kunnen maatregelen getroffen worden ter bescherming van het mariene milieu. De zone maakt controle en bestraffing mogelijk van inbreuken op de wetgeving.

De Ministerraad heeft ook een voorontwerp van wet ter bescherming van het zeemilieu dat onder Belgische bevoegdheid valt voor advies doorverwezen naar de Raad van State. De wet moet de afbakening van natuurreservaten op zee en de plaatsen waar bepaalde activiteiten aan vergunningen onderworpen of verboden zijn mogelijk maken.

Montego Bay

Het *Internationaal Zeerechtverdrag van Montego Bay* is het resultaat van acht jaar onderhandelen. Het werd afgesloten op 10 december 1982 in Montego Bay (Jamaïca). België ondertekende het verdrag op 5 december 1984. Het zeerechtverdrag trad internationaal in werking op 16 november 1994, een jaar na de 60ste ratificatie. Momenteel is het verdrag rechtsgeldig in 123 landen. In ons land is de ratificatieprocedure lopend. Het ontwerp van goedkeuringswet is reeds door de Raad van State behandeld en wacht op goedkeuring door het parlement (zowel Gewest af federaal).

Het *Verdrag van Montego Bay* is een complex werkstuk met 320 artikels en 9 bijlagen. Een korte samenvatting geven is onbegonnen werk. Toch zijn er drie belangrijke zaken waar men niet omheen kan.

Primo omvat het Zeerechtverdrag de finale codificatie van het internationaal zeerecht, voorheen vastgelegd in vier afzonderlijke verdragen en in het internationaal gewoonterecht.

Secundo introduceert het Zeerechtverdrag twee nieuwe regimes, met name de *exclusieve economische zone* en de o*ntginning van de diepzeebodem*.

Tertio is in het verdrag een belangrijke geschillenregelingsprocedure opgenomen, waaronder de oprichting van een *Zeerechttribunaal* in Hamburg.

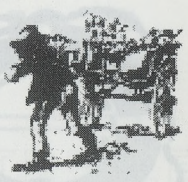
Het van kracht worden van het *Zeerechtverdrag* liet lang op zich wachten omdat er geen overeenstemming was over het exploitatieregime van de diepzeebodem (o.m. over de winst- en technologietransfers naar minder ontwikkelde landen). Uiteindelijk is via een nieuwe overeenkomst (*'Agreement relating to the implementation op Part XI of the Convention'*) van 29 juli 1994 tegemoet gekomen aan de bezwaren van de Verenigde Staten en andere Westerse landen, waardoor hun reserves om het Zeerechtverdrag te ratificeren grotendeel wegvielen.

Guido Walters

Het Internationaal Zeerechttribunaal

De oprichting van het Internationaal Zeerechttribunaal met zetel in Hamburg lag in het verlengde van de Zeerechtconventie van de IMO die in 1994 in werking trad en door 104 landen ondertekend werd. In oktober '96 werden de 21 rechters van het tribunaal aangesteld en beëdigd.

Het nieuwe tribunaal oordeelt over geschillen tussen landen en over aangelegenheden als grenzen van territoriale wateren, visserijrechten, scheepvaart en handel, milieuzaken, exploitatierechten, plaatsen van onderzeese kabels enz. Staten, ondernemingen, instellingen en particulieren kunnen betwistingen aanhangig maken bij het Zeerechttribunaal.

N.V. WILLEMS
Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst
Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende
Tel (059) 51 44 66

EUROPA

Deens vissersvaartuig door *Brit* onder *Nederlands*e vlag gebracht

Het lijkt wat ingewikkeld maar het kan binnen de Europese Unie. Een Engelsman koopt een Deens vaartuig en laat het onder Nederlandse vlag varen. Het gebeurde met het Deense boomkorvaartuig RI 479 dat aangepast is voor de visserij op Sint-Jacobsschelpen. Het Deense vaartuig werd verkocht aan een Engelsman en kwam in Brixham terecht. Uiteindelijk liet de eigenaar het vaartuig in Urk registreren als UK 77 omdat het Nederlandse quotum Sint-Jacobsschelpen in het Kanaal meer mogelijkheden biedt.
Eigenlijk is het vaartuig op die manier opnieuw thuisgekomen. Het stond oorspronkelijk te boek als UK 167 van *Maaskant Shipyards* uit Stellendam.

NEDERLAND

Korte berichten

¤ Padmos in Stellendam plaatste een nieuwe hoofdmotor en twee hulpmotoren aan boord van de B.65 *Artevelde*. De Eurokotter doet het opnieuw met een Mitsubishi van 300 pk. Van de werkzaamheden aan boord werd gebruik gemaakt om ook de vloer in het visruim te vernieuwen.
¤ Bij Machinefabriek Luyt in Den Oever kreeg de N.126 *Skylight* van de rederij Oostkant NV (Marcel Neudt en zoon Franky) een nieuwe pneumatische zestrommellier ingebouwd. Ook de zestien jaar oude ABC-motor wordt vervangen door een nieuwe Caterpillar 3508 E. Het vaartuig krijgt ook een gecombineerde generator-hydrauliekset van 300 pk en een generatorset van 50 kW.

CHILI

Nutreco koopt tweede viskwekerij

Het agroconcern Nutreco waarover we reeds vroeger schreven (HVB #VII 1997 pag. 44 'Aquacultuur noteert op de Nederlandse beurs'), wereldmarktleider in de verwerking van vismeel en -olie tot voeders voor kweekvis, heeft een een tweede zalmkwekerij in Chili gekocht. De kwekerij Caicaen heeft een jaarlijks productiepotentieel van 3,5 miljoen jonge zalmen. Nutreco wil Caicaen laten fuseren met haar zalmkwekerij Mares Australes.
Nutreco bezit drie visvoerfabrieken in Noorwegen en een bedrijf in Canada.
Het bedrijf doet nog niet aan visverwerking maar sluit dat voor de toekomst niet uit.

ZWEDEN

Volvo Penta met Kamewa-waterjet

Op de tweejaarlijkse maritieme vakbeurs Europort '97 in het Amsterdamse RAI-compex presenteerde Volvo Penta het prototype van een nieuwe voortstuwing. De Zweedse motorenfabrikant ontwikkelde samen met schroeven- en waterjetspecialist Kamewa een motor met *waterjet unit*. De waterjet vervangt de schroef. Belangrijkste voordelen van deze combinatie zijn de mogelijkheid om in ondiepe waters te opereren, een snellere acceleratie en een grotere wendbaarheid van het vaartuig. De geïntegreerde waterjet met vermogens van 200 tot 800 pk zou ook toepassingen kunnen vinden in de visserij. Vooral mossel- en kokkelvaartuigen zouden daar voordeel kunnen uithalen.

NOORWEGEN

Haringen kelderen vissersboot

De bemanning van een Noors vissersvaartuig wist niet wat het overkwam toen een school haringen in het net opeens naar de bodem dook. De vissen doken samen eenklaps naar de bodem en de boot helde daardoor zwaar over. Om de netten te kappen was er geen tijd meer. Met gebundelde krachten sleurden de haringen de boot onder het wateroppervlak. De boot zonk uiteindelijk in minder dan tien minuten. De mannen werden gered.

GEZONDHEID

Vis eten vermindert kans op dementie

Ouderen die veel verzadigd vet eten lopen drie keer zoveel kans om vasculaire dementie te krijgen. Dat is een vorm van dementie als gevolg van afwijkingen in de bloedvaten van de hersenen, die na de ziekte van Alzheimer het meest frequent voorkomt. Ouderen die regelmatig vis eten, blijken dan weer 70% minder kans te hebben om de ziekte van Alzheimer te krijgen dan mensen die geen vis eten. Tot die conclusie kwam arts Sandra Kalmijn van de Erasmus Universiteit Rotterdam in een proefschrift.
Uit eerdere onderzoeken blijkt al dat de vetzuren in vis een gunstig effect hebben op hart- en vaatziekten. Daarnaast hebben deze vetzuren een ontstekingsremmende werking.

EN TEN SLOTTE

Jaarboek

De collega's van het Nederlandse Visserijnieuws melden ons dat het nieuwe Jaarboek voor de Nederlandse en Belgische visserij 1998 binnenkort verkrijgbaar is. Dit nieuwe Jaarboek kan besteld worden door 940 bef over te schrijven op rekeningnummer 280-0580665-60 van de Generale Bank.

COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE
VLAAMSE VISSERSBOND
H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende
Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap. Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte.
Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Christa of Liliane
Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04

Zou wel eens een nieuwe rubriek kunnen worden. Mijmeringen van een reder, oud-schipper, die de sfeer op de kaaien beschrijft. Hij behoort nog tot de generatie die zijn naam liefst niet onder het stuk ziet verschijnen. Vandaar de titel van een nieuwe cursiefreeks in HVB. Annie Vanhee fikst er telkens een tekeningetje bij.

Verhalen van een reder die onbekend wenst te blijven (I)

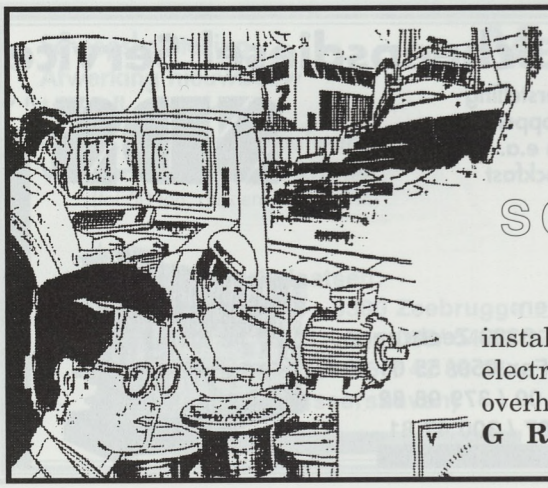
Schreeuwend loopt de wekker af. 'Klotedag', is het eerste woord dat uit mijn mond komt. 'Je moet optimist blijven', is het antwoord van vrouwlief, die al op de been en wakker is en druk in de weer.
Ze heeft gelijk, maar terwijl we naar de kaai rijden, komen zwaarmoedige gedachten automatisch dit redershoofd binnenwaaien: welke problemen zullen er vandaag weer zijn? Is het schip heelhuids door de nacht geraakt? Is er (te) weinig gevangen? Zijn er weer 'Ollandse' eurokotter-kapers op de kust?
Op de kaai kijk ik naar de slapelozen die er — altijd geweten — ronddwalen. Wat komen die mensen hier zo vroeg in de morgen zoeken, zo vraag ik me telkens weer af, mensen die toch niet verplicht zijn om, zoals ik, bij nacht en ontij hun warme bed te verlaten?
Als mijn schipper aanmeert zie ik meteen hoe de vangst is. Ik kijk daarvoor niet naar het dek, maar naar zijn gezicht. Zijn ogen vertellen me deze morgen dat het vannacht 'redelijk' geweest is.
Aan de Stroombank heeft hij de jacht nog kunnen goedmaken, zo zegt hij, en of ik er maar niets over wil vertellen aan de anderen, of vannacht zit het daar vol vissers. Ik zeg maar niets. Ben schipper àf en dan moet je je niet te veel meer 'moeien' met de problemen daar op zee. Je bent als reder ter kustvisserij al lang blij dat je een schipper hebt die voor je varen wil bij goed weer, maar ook bij nacht en ontij, in crisistijden en in periodes waarin echt niets te vangen is, in tijden dat de garnaal geen geld gaat...
De schipper vraagt zich luidop af hoe lang dat lossen hier nog duurt. Hij wacht ongeduldig tot wanneer hij het schip naar de overkant kan varen, waar de vismijnkantine wenkt. Het is een doordeweekse, en dus zware, nacht geweest aan boord van het schip. De vertrouwde vismijnkantine, een kop straffe koffie, een mooie dienster... Het zijn de gepatenteerde vissersrecepten om de vermoeidheid uit het lijf te drijven, zo weet ik uit eigen ondervinding.



JOOREN
SCHEEPSSCHROEVEN B.V.
Sinds 1959 uw vertrouwde adres voor reparaties en leveringen van scheepsschroeven
* Slijtplaten leverbaar
* Reparatie op afspraak mogelijk (terwijl u wacht)
* Levering van nieuwe en gebruikte scheepsschroeven
* Eigen vervoersdienst aanwezig
Papendrechtsestraat 2a, Dordrecht
Tel.:078-6133831 Fax.:078-6311795
Vanuit België:
Tel 0031-78.6133831, fax 0031-78.6311795

Maritieme amateurkunst

In het kader van de *'Week van de amateurkunst'* organiseert de *Vriendenkring van het Oostendse Noordzee-aquarium* een tentoonstelling in de ruime hall van het administratief hoofdgebouw van de Vismijn te Oostende.
In een eerste luik komt *De Vis in de Kunst* aan bod, een tweede gedeelte wordt voorbehouden aan *De Zee*.
Wie pentekeningen, collages, beelden, schilderijen, foto's, cartoons... wil exposeren die in dat kader passen, neemt contact op met Eddy Eneman van het Noordzee-aquarium, tel. 059 / 50.20.95 of 059 / 50 20 95. Het reglement wordt dan bezorgd. Inschrijven kan nog tot 15 februari.



n.v. quintiens
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT
installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en electronische schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren
GROOTHANDEL
Kielbankstraat 6
8380 Zeebrugge
'DAY AND NIGHT SERVICE'
Tel. (050) 54 41 72

Het harde bestaan op een onbezoedelde archipel (I)

St.-KILDA

WEINIG MENSEN hebben er ooit over gehoord. Er zijn zelfs maar weinig landkaarten die de eilandengroep St.- Kilda in de Atlantische Oceaan vermelden. En in de Vlaamse visserij is er al helemaal niemand meer die het er over heeft. Behalve wij dan.

Maar in de oude boordjournaals van onze ijslandvaarders, toen deze nog via de Britse westkust naar de visgronden trokken, en in logboeken van uitgeweken Oostendenaars, die tijdens WO II vanuit Fleetwood opereerden, lezen we regelmatig: *'Positie dwars van St.-Kilda'* of *'St.- Kilda gepasseerd'* of *'Bijgelegen achter St.- Kilda'*...

Recent kwam St.- Kilda wel weer in het visserijnieuws: de Britse regering tekende een stuk visgrond nabij Rockall weg (HVB #X 1997, p. 35). Op de kaai liep trouwens het gerucht dat de Bredense reder Willy Versluys, op zoek naar nieuwe mogelijkheden, eraan dacht vaartuigen ginder te laten vissen.

Tijd om er eens een kijkje te gaan nemen.

ST.- KILDA LIGT OP 80 km (1) van het Schotse Outer Hebrideseiland Uist. De dichtsbije (kleine) haven is het 117 km verderop gelegen Lochmaddy. Een grotere haven (Castlebay op het eiland Barra) ligt op 162 km, het dichtste stukje (Schotse) vasteland is 180 km ver.

De archipel bestaat uit hoofdbrok Hirta en de kleinere eilanden Dun, Soay, Boreray (zie foto op volgende bladzijden) en is omgeven door een tiental rotspunten. De eilandengroep werd het eerst vermeld op een Nederlandse zeekaart uit 1666 als S. Kilda en op een Italiaanse zeekaart uit 1563 als Hirtha.

Hoofdeiland Hirta heeft een kustomtrek van ongeveer 12 km, een oppervlakte van 6,4 vierkante kilometer en bevat twee baaien. Glen Bay wordt enkel gebruikt door vissersschepen om er te schuilen. Village Bay daarentegen is een landingsplaats. Maar in de winter is en blijft dat landen tot vandaag een hachelijke onderneming.

St.-Kilda was eerst nog *het persoonlijke bezit* van de Markies van Bute, tevens chief van de clan Mac Leod, maar in1956 droeg de 5de Markies de archipel over aan de Britse Staat.

Hirta werd bewoond door een groep Schotten (Kildonians) die samenleefden in een dorp. Zij konden de eilandengroep tot 1930 besturen als een soort vrije republiek van gelijken, maar dan wel met de feodale markies als eigenaar. Het duurde verder tot1971 vooraleer de Britse kroon dit deel van het imperium bezocht.

Aards Paradijs?

St.- Kilda ligt in het midden van de uitdeinende warme Golfstroom. Vandaar trouwens dat een groep mensen er zo lang kon overleven en er koren en groenten kon kweken. Maar het kan er ook ontzettend stormen en, afgezien van de zomermaanden, regent het er zeer veel. Echt koud is het er dan weer nooit en als het er al eens sneeuwt, wordt het sneeuwtapijt er nooit meer dan een centimeter dik.

En er heersten nòg paradijselijke toestanden. De Kildonians betaalden bijvoorbeeld nooit belastingen aan de Britse Staat. En er was géén geld op het eiland. Er bestond enkel ruilhandel.

Een Britse schrijver omschreef St.- Kilda dan ook als een aards paradijs: *waar bestaat*, zo vroeg hij zich luidop af, *nog een land zonder wapens, zonder geld, zonder wetgeving, zonder geweld, zonder misdaad en belastingen?*

Die uitspraak moet enigszins gerelativeerd worden. Op Hirta leefden er op die manier 2.000 jaar lang mensen, maar dan wel in de primitiefste omstandigheden. Ze kenden alleen wat op het eiland te zien was: zeevogels, schapen, koeien, graan, groenten... Ze konden zich niet voorstellen hoe de wereld er honderd kilometer verder uit zag. Ze konden zich niets inbeelden bij de woorden *varken, bij, konijn, boom*... Tot iemand in 1875 een *appel* naar het eiland meebracht, hadden ze die vrucht daar nooit gezien. Paradijselijk? Misschien, maar ze bleven wel verstoken van honderden voorwerpen die de Europese mens dagelijks gebruikt. Tot 1909 gebruikten de bewoners van het eiland ook de oude middeleeuwse Europese kalender en vierden daardoor bijvoorbeeld pas op 12 januari Nieuwjaar. Het isolement was totaal!

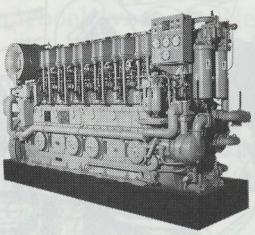
Vanaf 1900 werden er tijdens de zomermaanden mailboten ingelegd die dagjestoeristen meebrachten. Die waren geïnteresseerd in de primitieve levenstijl van de eilandbewoners. Steevast brachten die toeristen onbekende waren mee. Zo leerden de autochtonen bijvoorbeeld chocolade kennen (waarnaar ze vanaf toen steeds bleven vragen).

Tot 1930 kenden de Kildonians geen geld. Ze joegen op vogels, kweekten schapen en verbouwden magere velden. Ze pachtten de eilanden van de markies en betaalden daar gezamenlijk voor in de vorm van schapenvlees, wol, balen *tweed*, olie en veren van zeevogels en (☛

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.

Alle dieselmotoren:
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen, waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk



Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 01 88
bij afwezigheid Tel. 09 / 379 98 82
of semafoon Hugo 07 / 300 47 81

St.Kilda, een onooglijke archipel, hier nog bekend bij oud-IJslandvaarders, herbergde tot in de XXste eeuw een gemeenschap waarin alle lief en leed gedeeld werd. Meer zelfs: alle gereedschap, alle opbrengsten werden verdeeld volgens de behoeften. Er was geen geld, geen rijken, geen bazen, geen ongelijkheid, maar evenzeer was er soms geen eten.



gedroogde lengen (vis). Het overschot van de geproduceerde goederen werd door de agent van de landeigenaar geruild voor andere waren die, als het weer tegenzat, pas het volgende jaar op het eiland werden geleverd.
Want de zee kan hard zijn in die streken. Als de Kildonians buiten de zomermaanden contact met de buitenwereld zochten, staken ze op de hoogste bergen vuren aan die meestal wel gezien werden op de eilanden Harris en Lewis. Ook lieten ze boodschappen te water: dichtgemaakte kleine houten bootjes werden vastgebonden aan een opgeblazen schaapsmaag. De Golfstroom joeg de boodschappen op de stranden van de nabije eilanden. Meestal werkte het systeem.

Werken volgens je mogelijkheden, Krijgen volgens je behoeften

Alle arbeid werd door de dorpelingen gezamenlijk uitgevoerd. Iedere morgen verzamelden de mannen op het dorpsplein om het werk te verdelen. Was er niet erg veel te doen dan konden de mannen uitgebreid, urenlang blijven kletsen. Moesten ze evenwel naar andere eilanden om er de kudden te inspecteren, zeevogels te doden of eieren te roven, dan was het gesprek in een paar minuten rond. Deze ochtenddiscussie was een echt eilandenparlement. Er waren geen hoofdmannen, geen ploeg- of andere bazen. Iedereen had recht evenveel tot spreken.
Zeevogels en geroofde eieren vormden een groot deel van het voedsel. Alle mannen namen deel aan deze gevaarlijke klus op de rotswanden. De opbrengst werd gelijkelijk verdeeld onder de families. Elk gezin kreeg een deel volgens het aantal leden, nooit volgens het gepresteerde werk. Daar was verder nooit ruzie over. Voor zieken,kinderen en ouderen werd altijd gezorgd. Zij waren allen lid van de gemeenschap en hadden bijgevolg recht op hun deel.
De geestelijke, de ziekenzuster en de onderwijzer, die door de overheden op het eiland tewerk waren gesteld, behoorden evenwel nooit tot die gemeenschap. Zij kregen van de Kaldonians wel hun deel, en zonder er iets voor te moeten doen, maar het bleef wel een *gift*, nooit was het een recht.
De auteur Christina MacQueen schreef dat het de puurste vorm van samenleven was die ze ooit gezien had. Betalen naar gepresteerde arbeid, zo meent ze verder, is er de oorzaak van dat onze natuurlijke geaardheid verandert; dat de mens eigenzinnig, zelfgenoegzaam en brutaal voor zijn medemens wordt. Dit alles wordt volgens haar verkeerdelijk 'beschaving' genoemd.

Een hard leven

Omstreeks 1800 woonden er 180 mensen op het eiland. In 1830 was de populatie teruggevallen op 100 en in 1901 tot 74 personen. In 1930 waren er nog 32. Velen waren vanaf 1877 vertrokken naar Schotland, de VS, Cananda of Australië. (2)
Maar ook vroeger waren er mankrachtproblemen op het eiland geweest. Als de mannen er in de minderheid raakten, probeerde de eigenaar van het eiland een aantal arme boeren te overtuigen St.-Kilda te gaan bevolken. Ook overlevenden van gestrande vissersvaartuigen bleven soms op het eiland wonen, nadat ze er 'kennis gemaakt hadden' met een plaatselijke schone.
De vrouwen hadden het extra zwaar. Zij deden al het huiselijk werk, droegen de vers aangebrachte voorraden (schapen, kolen, zout, zaaigoederen...) op de rug van de landingsplaats naar het dorp, haalden vers water uit de bron en turf uit de grond om die in huis te branden. Ze liepen elke dag vier kilometer ver, al breiend, naar de weide om er de koeien te melken.
De Kildonians moesten dagelijks een gevecht leveren om voldoende voedsel te verzamelen. Jonge kinderen werd al vlug geleerd hoe ze moeilijke steile rotsen moesten beklimmen om bij de vogelnesten te geraken.
De Kildonians hadden lange open boten, die perfect onderhouden waren. Ook die boten waren van de hele gemeenschap. Ze hadden ze nodig om schapen van de verschillende eilanden over te brengen, te vissen en naar de stacs te varen waar ze duizenden vogels doodden en tienduizenden eieren roofden. Opdat de boten op hun landingsplaats niet zouden uitdrogen hielpen alle gezinnen mee om ze met turf te bedekken. In de winter werden ze gevuld met stenen opdat ze tijdens stormen niet zouden wegwaaien en tegen de rotsen kapotslaan.
De vogels werden zo snel mogelijk gepluimd. De veren werden bewaard om matrassen en hoofdkussens te vullen. De

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Verhuur telescopische kranen
(tot 50 ton, gieklengte 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
Werfkaai 9-11 (vissershaven)





Foto: St.-Kildaeiland Boreray en zijn Stac Lee en Stac an Armin. Rechts achteraan: Hirta, het hoofdeiland van St.-Kilda.

magen werden gebruikt om olie uit te persen. De ingewanden waren dan weer goed als aas om te vissen. De beenderen werden gedroogd en verpulverd tot meststof.
Veel vogels werden vers gekookt en onmiddellijk gegeten. Van het kooksel werd de olie geschept en later gebruikt om de lampen te vullen. De overschot aan vogels werd na het koken gekoeld en drooggehouden in stenen hutten (cleits) waar de wind los doorheen kon waaien. Groenten en koren werden gekweekt op velden, beschermd door muren die wind en dieren op afstand moesten houden. Verder was schapenmelk een belangrijk voedingsprodukt. Er werd veel wol gesponnen.

Naarmate de beschaving, via de toeristen, tot het eiland doordrong, voelden de eilandbewoners dat er een breuk bestond tussen hun levenstijl en die van de rest van de UK. Ook de (ruil)economie maakte dat duidelijk. Hun producten bleven primitief, waardoor het moeilijker werd om een lonende ruilhandel in stand te houden. Ze moesten er dan ook steeds langer voor werken: een vrouw spon 's winters meer dan 12 uur per dag.

Een aanslag

Maar hoe hard het leven er ook was, de Kildonians maakten op hun eigen manier veel plezier met muziek en dans. Na 1843 evenwel, toen de *Free Church of Scotland* de gemeenschap strenge calvinistische wetten oplegde, evolueerde het volk van St.- Kilda van levenslustige mensen tot lusteloze zwartkijkers. Voor de Free Church waren vrolijkheid in het algemeen en lachen in het bijzonder slecht. Dansen was des duivels. Menig viool werd op de knie in twee gebroken. De Kildonians mochten geen plezier meer maken om God niet te mishagen, zo werd hun geleerd. De dominee heerste voortaan over de geesten van de eilandbewoners die bang waren van het onbekende en dus van God. Dit was er uiteindelijk de oorzaak van dat de mensen het op St.- Kilda niet meer zagen zitten. De verplichte gebedsstonden, lange sermoenen, het verbod om op zondag te werken... brachten het vergaren van voedsel in het gedrang. De eilanders moesten jacht en visvangst staken om... aanwezig te kunnen zijn in het kerkje. De religie was een aanslag op hun levenswijze.

En wat heeft dit alles nu met de visserij te maken? Wel, in Village Bay kwamen altijd al veel vissersschuiten schuilen. Zowel Britse als buitenlandse (o.a. Spaanse) diepzeetreilers zochten er soelaas tijdens stormweer. Gewonde vissers werden voor verzorging soms aan land gebracht en later weer opgehaald. Kapiteins die geen vis vingen, wilden wel eens bidden in het plaatselijk kerkje. Schepen die tekort aan voedsel hadden, kwamen meel, schapevlees, zout, suiker vragen op het eiland. Al die zaken werden achteraf ruim vergoed. De vissersschuiten brachten geslachte eenden en kippen mee, lieten er hele partijen tarbot, tong en heilbot achter. Diepzeetreilers brachten biefstuk, boter en vers fruit... Luxe! Een treiler die de baai invoer bracht leven in de brouwerij.
En daarover hebben wij het in een volgende bijdrage.

(Vervolgt)

Daniël Pots

(1) We gebruiken hier opzettelijk km inplaats van zeemijlen om een beter inzicht in de afstanden te hebben.
(2) Uitwijkelingen van St.-Kilda stichtten in de Australische baai Port Philip Bay, nabij Melbourne, tussen South Melbourne en Brighton, de nu tot een provinciestad uitgegroeide nederzetting St.-Kilda.

In Scheveningen bent u beter uit!



Dat steeds meer aanvoerders kiezen voor de Scheveningse Visafslag is niet verwonderlijk. Waarom? Simpel:
- de gunstige ligging ten opzichte van belangrijke visgronden
- de uitstekende verbinding met de autosnelwegen naar het achterland
- de loskade aan zeer diep water
- optimaal gekoelde ruimten
- gunstige prijsvorming.

Kortom, voor een volledig gecomputeriseerde verwerking van alle transacties bent u in Scheveningen aan de juiste kade. Ook voor uw bijvangsten, groot of klein, zes dagen per week!

VISAFSLAG SCHEVENINGEN

Visafslag Scheveningen
Visafslagweg 1, 2583 DM Den Haag
Tel. (070) 352 78 00, Fax (070) 350 57 64
24-uurs service 06 527 05 898

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.

RESULTATEN 1997

Niet alle Nederlandse visafslagen beter af

Slechts vijf van de elf Nederlandse visafslagen boekten vorig jaar een betere besomming dan in '96. Vlissingen en Lauwersoog kenden de grootste omzetstijging. Den Helder en vooral Den Oever gingen er het meest op achteruit.
De besommingen per vismijn (in miljoen frank):

Urk	4.091	5,8 %
IJmuiden	2.171	2,5 %
Den Helder/Texel	1.604	-11,9 %
Goedereede	1.364	- 8,7 %
Vlissingen	1.260	18,6 %
Harlingen	1.166	-9,5 %
Lauwersoog	1.118	11,3 %
Scheveningen	846	- 7,7 %
Breskens	398	- 3,1 %
Den Oever	310	- 23,2 %
Colijnsplaat	293	0,6 %
TOTAAL	14.621	- 0,4 %

URK verwerkte vorig jaar meer schol en minder tong. Opmerkelijk is dat schar er opgeklommen is tot de vierde belangrijkste vissoort. Het eerste jaar van de zelfstandig draaiende NV Visafslag Urk kende uiteindelijk een positief resultaat. Er kwam iets meer vis op de veiling en de jaaromzet steeg met 12,4 miljoen gulden.
IJMUIDEN versterkt de laatste jaren zijn marktaandeel dat nu vijftien procent bedraagt. De Hollandse Visveiling van Zeehaven IJmuiden heeft als een van de weinigen meer vis over de vloer gekregen. Niet dat het tongaanbod toenam, maar er was wel meer schol en kabeljauw. De invloed van de als *Silver Sealed* supervers verpakte tarbot en tong was nog beperkt. Dit jaar zullen overigens ook kabeljauw, schol en poon in kwaliteitsverpakking over de klok geveild worden.
DEN HELDER-TEXEL was bij de verliezers. In de geprivatiseerde visafslag daalde de tongaanvoer met meer dan de helft en er was ook minder schol en kabeljauw. In totaal werd 11.578 ton vis aangevoerd tegenover 13.705 in '96 (- 16 %).
GOEDEREEDE kijkt tegen een forse achteruitgang aan. 1.500 ton minder vis en een jaaromzet die die 7,5 miljoen gulden lager uitviel. Dat is allemaal toe te schrijven aan de lagere aanvoer van tong, schol en garnaal.
VLISSINGEN heeft zich in de kijker gewerkt als sterkste stijger. Dat de Gemeentelijk Vismijn met goede resultaten zou uitpakken was reeds in ons vorig nummer te lezen. De stijging is voor 70 procent toe te schrijven aan de betere tongprijzen. Maar ook de aanvoer steeg van 9.012 ton tot 9.163 ton (+ 2 %), waarvan 2.036 ton tong (22 %) en 3.072 ton schol (34 %). Merkwaardig is daar de aanvoertoename van kabeljauw van 727 ton tot 1.121 ton (+ 54 %).
HARLINGEN heeft een moeilijk jaar achter de rug. Op de Visveiling Insula stortte de garnaalaanvoer in elkaar. Er kwam minder tong en schol op de vloer, wat zich vertaalde in een slecht resultaat.
LAUWERSOOG heeft een goed jaar achter de rug en daar droegen Deense tongvissers en enkele Belgische vaartuigen toe bij. Er was weliswaar minder vis, maar wat er was kreeg doorgaans betere prijzen. Dat geldt in de eerste plaats voor de lager tongaanvoer waarvan de gemiddelde prijs toenam van 18,95 naar 24,21 gulden (+ 28 %). De gemiddelde prijs voor schol bleef gelijk.
SCHEVENINGEN moest eveneens terrein prijsgeven. Ondanks de badstad na Urk over de grootste vloot beschikt en twee jaar geleden met goede resultaten uitpakte viel vorig jaar niet mee. Het resultaat was een omzetverlies van bijna acht procent.
BRESKENS kreeg minder vis (3.549 ton tegenover 3.629 ton vorig jaar). Het Gemeentelijk Visbedrijf verkocht minder tong en schol, terwijl de kabeljauwaanvoer bijna verdubbelde.
DEN OEVER voelt zicht het slachtoffer van de harde concurrentie tussen de ☛

VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.
Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.
Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtstoffen

PROMAC B.V.
Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
Waterbehandelingsinstallaties

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN-PROMAC
Telefoon 31-(0)418-571200
Fax 31-(0)418-515790

visafslagen. Te veel schippers van de Wieringer vloot — een zeventigtal vaartuigen, laten de eigen coöperatieve visafslag links liggen, zo luidt de verklaring voor de terugval. Ook de malaise in de garnaalvisserij speelde niet in de kaart van Den Oever.
COLIJNSPLAAT, de belangrijkste Nederlandse garnaalhaven, kon dan weer het omzetcijfer van het vorige jaar handhaven dankzij een betere platvisbesomming. De garnaalaanvoer steeg van 115 tot tot 119 ton maar de prijsval zorgde voor een lagere opbrengst van 7 naar 5,4 miljoen gulden. In '96 bedroeg het aandeel van de garnaalaanvoer nog 54,7 procent van de omzet. Vorig jaar zakte dat cijfer naar 37 procent.

Aktiviteitenkalender voor vissers
FEBRUARI

1-22 Naer Island, naer Island toe, fototentoonstelling in het Visserijmuseum, Oostduinkerke
8-12 Tecnik'Hotel '98, Media Center, Oostende
14 8ste feest van het Noordzee-Aquarium Oostende (Huize Astrid, 20 u.)
24-25 Openbare verkoop inboedel scheepswerf Polyship, Oostende
26-27 4de Schelde-symposium, Hogeschool Zeeland, Vlissingen (Ned.)

Golf van Biscaje twee perioden open

De Golf van Biscaje (Ices VIIIa,b) wordt opnieuw gedurende twee periode opengesteld voor Belgische vaartuigen. De reders kunnen kiezen tussen de periode *1 februari-31 mei* of *1 juni-31 december* of tot uitputting van het quotum. Zij moeten hiervoor wel een speciaal visdocument aanvragen.
Vissersvaartuigen waarvoor het speciaal visdocument werd aangevraagd en toegekend maar die geen gebruik maakten van hun visrechten in het gebied verliezen die visrechten voor drie seizoenen en dit tot 31 december 2001.
In de Golf van Biscaje geldt een tongvangstbeperking van 1.200 kg per dag.

Vaartdagenregeling

Voor dit jaar gaat volgende vaartdagenregeling in voege:
- eerste trimester (1 januari-30 april): maximaal 95 vaartdagen;
- twee trimesters (1 januari-31 augustus): maximaal 190 vaartdagen;
- drie trimesters (1 januari-31 december): maximaal 285 vaartdagen;

Bij overschrijding worden dagen in mindering gebracht van het maximaal aantal vaartdagen volgend jaar.
Voor boomkorvaartuigen wordt het aantal vaartdagen in de Noordzee en het Schelde-estuarium beperkt tot 235.

Skagerrak blijft gesloten

Net als vorig jaar worden alle Belgische visquota in het Skagerrak geruild met Denemarken. Het gebied blijft dan ook gesloten voor de Belgische vissers.

Zuidgarnalen in Colijnsplaat

Sinds begin dit jaar worden de garnalen van de Belgische en zuid-Nederlandse kust in Colijnsplaat verhandeld als *Zuidgarnalen*. Het onderscheid wordt gemaakt op vraag van de handelaars, omdat de smaak van de zuidgarnaal anders is. De garnalen worden met een garantiecertificaat verkocht als ze uiterlijk 48 uren na de vangst op de veiling zijn en dat ze vrij zijn van conserveringsmiddelen. De handelaars rekenen op een betere prijs voor de gecertificeerde garnalen, vooral bij verkoop in ons land.

20 miljoen voor vispromotie

De VLAM heeft voor dit jaar een budget van 20 miljoen frank voorzien voor vispromotie. Schol wordt naar voor geschoven als *vis van het jaar*. In 1990 was dat al eens het geval. Nadien volgden tong, griet, rog, rode poon, wijting, staartvis en vorig jaar tongschar.
De aanvoer van tongschar ging er vorig jaar op achteruit. In de drie vismijnen werd 870 ton aangevoerd tegenover 963 ton het jaar voordien. De besomming van de *vis van het jaar* steeg van 112 tot 123 miljoen frank. De gemiddelde prijs bedroeg 134 frank in Oostende, 144 in Zeebrugge en 155 in Nieuwpoort.

O.V.A.

Voor Uw visveiling... te Oostende
Voor Uw koeltransporten... naar Oostende
Voor Uw loonberekening en sociale wetten
Voor Uw boekhouding op maat
Een coöperatieve aangepast aan Uw noden

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

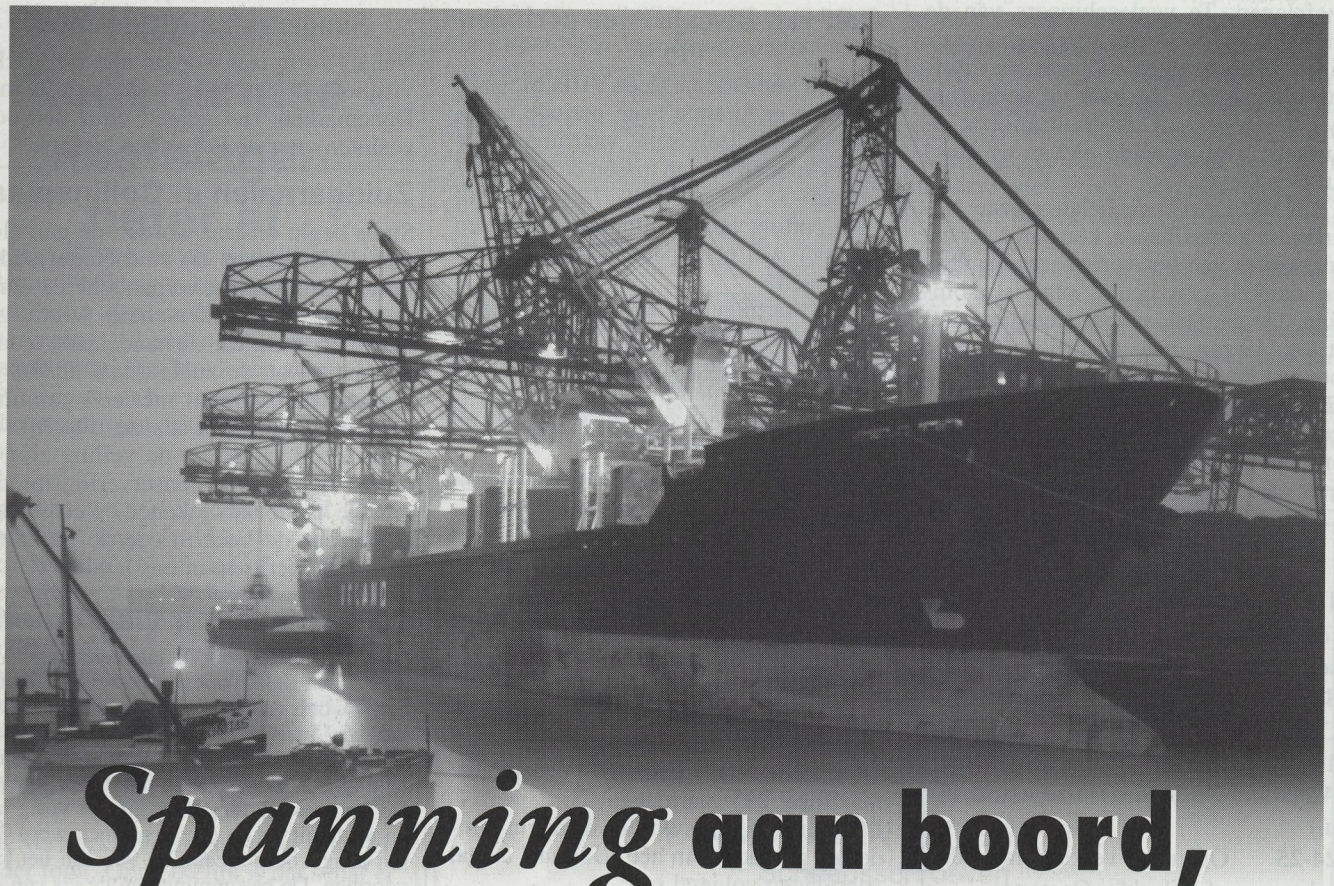
Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

Centrale — Eliane
Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46

Facturering **Steve** **059 / 33.90.91.**	**Ziekte en arbeidsongevallen** **Patrick** **059 / 33.90.92**	**Afslag** **Etienne** **059 / 33.90.93**
Koeltransporten **Johan** **059 / 33.90.94.**	**Loonadministratie** **Fabienne** **059 / 33.90.92**	**Boekhouding** **Karine** **059 / 33.90.96**

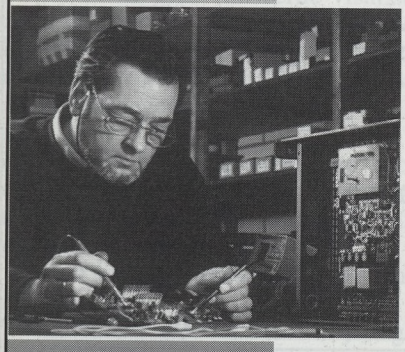
Directeur — Marc BRUYER
059 / 33.90.99 — Email: OVA@skynet.be

De coöperatieve van de reders, met meer dan 40 jaar ervaring!



Spanning aan boord, Bogenda's *specialiteit*

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



BOGENDA
ELEKTRO

Bogenda Elektro B.V. Mandenmakersstraat 4, 3334 KE Zwijndrecht, Holland.
Telefoon +31 78 629 04 00. Telefax +31 78 610 03 70.