66ste jaar-verschijnt maandelijks - nr 9 - 3 september '99 - 100 bef - afgiftekantoor Oostende

HVB 66
HET VISSERIJBLAD

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

reacties HVB MOET blijven

renovatie O 33 Marbi

controverse Z 284 Vicky

patrimonium Blankenbergse scute

bedrijfsbezoek motorenfabriek

Ecologisch vissen SeNATor Michiel Maertens geeft ons ervan langs

Aan boord van een Belgische motortreiler. Jaartal foto (vóór 1942) onbekend.

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 66 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. Faxen kan ook op nummer 059 / 32 55 59.

HVB 66
HET VISSERIJBLAD
Onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers 100 bef

Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys (directeur), Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters.
Verantwoordelijke uitgever:
Danny Crabeels,
Slipwaykaai 1, Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,
H. Baelskaai 12 te B-8400 Oostende
Tel. en fax: 059/32 55 59

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

Omslagfoto Guido Walters

Uitverkoop niet gestopt

ER BEWEEGT IETS in onze visserijsector. Het zal onze trouwe lezers niet ontgaan zijn dat er weer nieuwe vaartuigen van Vlaamse reders van stapel lopen; dat er nog meer nieuwbouw aangekondigd is, waaronder enkele projecten waarvan evenwel nog niet volledig vaststaat dat ze er ook zullen komen. In elk geval steken de visserijrederijen opnieuw veel geld in vernieuwing. Het gaat over honderden miljoenen en mogelijks over meer dan een miljard frank. Dat was reeds te lezen in een van onze vorige nummers. Die investeringskoorts, waarvan de uitvoering over verschillende jaren gespreid is, komt ook in dit nummer duidelijk tot uiting. De lasten voor de vernieuwing liggen niet volledig op de schouders van de reders. Met FIOV- en FIVA-steun kan de subsidiëring oplopen tot veertig procent van de kosten. De investeringsdossiers geraakten moeilijk uit de startblokken maar uiteindelijk was de onderschrijving groot. De steun is echter tijdelijk en de termijn bijna afgesloten.

Het levert werk op. Maar ook doordat veel Vlaamse werven er intussen de brui aan gegeven hebben valt een groot gedeelte van de betoelaagde opdrachten in de schoot van Nederlandse bedrijven. En het is evenzeer waar dat in enkele gevallen de ware opdrachtgevers over de Moerdijk te zoeken zijn. Men kan er overigens evenmin naast kijken dat de diversiteit aan toeleveringsbedrijven in maritiem Nederland altijd al groter was dan bij ons.

Uit een en ander blijkt hoe onze visserij steeds meer bij de Nederlandse sector aanleunt. Vorig jaar belandde een derde van de onder Belgische vlag gevangen vis in Nederlandse afslagen. Inderdaad, omdat een gedeelte van onze vloot in Nederlandse handen zit. Al enige tijd wordt voor waarheid verspreid dat het om niet meer dan vijfentwintig vaartuigen — vooral grotere eenheden — gaat. Blijkbaar weet niemand het precies. De vaartuigen behoren immers tot het actief van Belgische vennootschappen. De zaakvoeder is een Belg. Maar de identiteit van de aandeelhouder(s) achterhalen ligt niet voor de hand. Af en toe gaat er nòg een vaartuig of vennootschap in Nederlandse handen over. Zoals onlangs nog de O.187. Bart Schiltz, voorzitter van de Redercentrale en daarop aangesproken, houdt het nog bij het bekende cijfer: vijfentwintig. Na enig aandringen onzerzijds geeft hij toe dat het er ook dertig kunnen zijn. Tussen de vijfentwintig en dertig dus. Mogelijks 31? Of 32? Zeker géén derde van de vloot (47 vaartuigen) zoals de Maritieme Ombudsdienst in een krant beweert. Wij plozen alle gegevens uit en stelden vast dat die verhouding uit de lucht gegrepen is.

Dat het in de toekomst ooit zover komt, behoort echter wel tot de mogelijkheden. Enkele eigenaars van grote vaartuigen maken jacht op bijkomend vermogen. Door samenvoeging kunnen ze ofwel een groter vaartuig bouwen of het vermogen van een bestaand vaartuig optrekken tot het nieuwe maximum van 957 kW (1.300 pk). Elk vaartuig dat op die manier aan de vloot ontrokken wordt betekent een verlaging van het vlootgetal, zonder dat er aan de MOP-norm geraakt wordt.

De Rederscentrale heeft eigenaars die hun schip willen verkopen gevraagd zich bekend te maken met de bedoeling de vaartuigen in Belgische handen te houden. Die oproep heeft evenwel nog niet veel opgeleverd.

Sinds begin dit jaar, en ondanks de komst van drie nieuwe vaartuigen (O.369, Z.576, Z.526), is de vloot vandaag twee eenheden kleiner geworden en straks gaan er nog minstens drie kustvaartuigen af. We zitten ònder de 140 vaartuigen. Het kan nòg lager worden, terwijl de uitverkoop aan de ondernemende Nederlandse reders, alle maatregelen ten spijt, zeker niet gestopt is.

Guido Walters

Z 284 Vicky: al dan niet in Nederlandse handen

IN ZOWAT ALLE dagbladen, èn op de radio, werd begin augustus plaats geruimd voor het paniekerige bericht als zou het vissersvaartuig Z 284 *Vicky* op 1 januari in Nederlandse handen komen. Volgens *Geert Weymeis* van Het Laatste Nieuws *'komt daardoor een derde van de Belgische vloot in handen van onze noorderburen'.*

Verontrustend zijn die berichten inderdaad, niet in het minst voor de vissers die het betreffende schip bemannen. Maar niet voor hen alleen: in heel de Vlaamse vissersgemeenschap komt het nieuws hard aan, want de Z 284 (35,05 m) is met z'n 1448 pk (officieel althans) het grootste Belgische vissersvaartuig. Onrustwekkend. Maar of het bericht ook juist is...

De Z.284 Vicky bij de tewaterlating op de vernieuwde horizontale scheepslift op de Oostendse werf Industrielle des Pêcheries in september 1982. De Z 284 was het eerste vissersvaartuig dat IdP bouwde. De werf had het tot daarvoor steeds gehouden bij sleep- en andere werkboten. (foto gw)

HET GERUCHT DEED in Zeebrugge al de ronde tijdens de doop van de Z.576 *Mare Nostrum*, maar bevestiging bleef uit, zodat HVB er geen gewag van maakte.

Hoe komt het dan dat hetgeen eerst nog een van de talrijke *kaairoddels* is, opeens een heet nieuwsbericht wordt? Een onderzoekje leert het ons

Check en dubbelcheck

Maar vooraf dit. Wie beweert dat nu een derde van de Belgische vloot in Nederlandse handen is, weet blijkbaar meer dan wij. Stel dat de huidige Belgische vissersvloot op zo'n honderdnegenendertig vaartuigen aftikt (cijfers van april 1999), dan is een derde daarvan 46 vaartuigen! Voor zover wij dat kunnen nagaan worden momenteel echter bijlange geen veertig Belgische vaartuigen door Nederlandse rederijen uitgebaat. Zou het kunnen zijn dat onze collega's van de 'grote pers' er met hun pet naar gooien? Ja dat zou kunnen, want de betreffende berichten op de radiozenders en in de kranten zijn àlle gebaseerd op dezelfde persmededeling van de zgn. *Maritieme Ombudsdienst* van *Geert Deman*. Dat moet natuurlijk kùnnen, want wie spectaculair nieuws heeft mag zeker gehoord worden. Verwonderlijk is echter wel dat géén van de journalisten vervolgens de moeite deed om ook contact op te nemen met de eigenaar van het schip, de rederij Fox. En dat is spijtig, want daar zouden ze vernomen hebben dat reder Willy Paeye al deze geruchten formeel onkent. Van die reder zouden ze ook vernomen hebben dat het schip tegen het einde van augustus in Oostende verwacht werd om daar een serieuze opknapbeurt te ondergaan; eigenaardig toch voor een reder die het schip enkele weken eerder verkocht zou hebben. En als de reporters van de grote pers contact opgenomen hadden met de collega's die hun informanten hebben in de aparte wereld van het gerecht, dan hadden ze daar allicht vernomen hoever het staat met de procedure die dezelfde reder aanspant tegen het KB dat het maximale vermogen van Belgische vissersvaartuigen van 1200 op 1300 pk brengt; een maatregel waardoor de meer dan 1400 pk zware Vicky als enig schip uit de Belgische vloot motorkracht moet... inleveren. Ons lijkt het alvast eigenaardig dat een reder die zijn vaartuig verkocht heeft blijkbaar ☛

Hoe uitvlagging Belgische vissersvloot stoppen?

ook de Z284 Vicky komt
n Nederlandse handen

ZATERDAG 7, ZONDAG 8 AUGUSTUS 1999

Halt aan de Zilveren Vloot

ZEEBRUGGE • Patrick Parez

STREEKNIEU
BRUGGE/OOSTKUS

Maritieme Ombudsdienst vrag
nieuwe maatregelen
uitverkoop vissersvloot

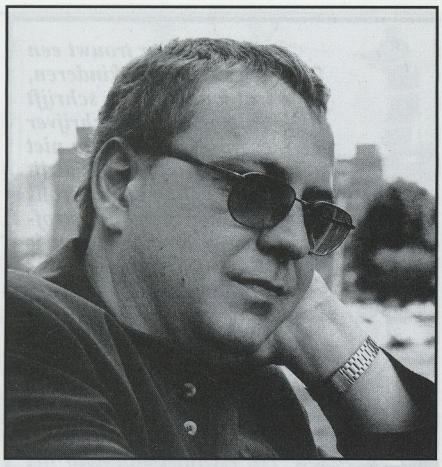
DE LAATSTE VUURTORENWACHTER
Volgende maand terug in dit blad
voor mensen met een wak hart en een kwak karachter

Geert Deman: 'Natuurlijk ontkent de reder dat hij zijn schip verkocht heeft, maar ik heb mijn bericht wel gebaseerd op twee bronnen die onafhankelijk van elkaar hetzelfde zegden.'

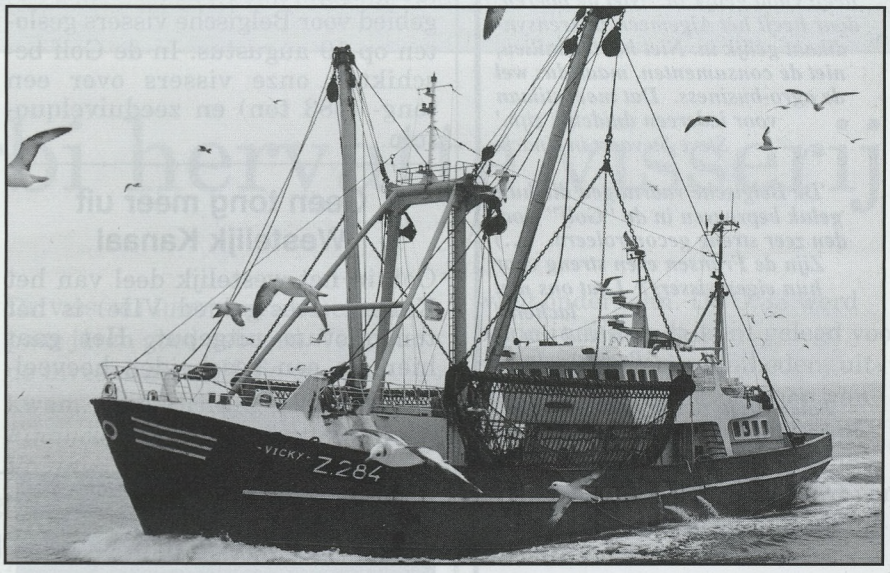
nog steeds moeite en kosten maakt om daar zijn gram te halen.
Dat zegt uiteraard iets over de manier waarop onze 'grote media' het visserijnieuws verslaan. (Overigens doet het bij ons ook vragen rijzen over de manier waarop in die grote pers berichten de wereld ingestuurd worden over onderwerpen en streken die niet zo gemakkelijk gecontroleerd kunnen worden als de Vlaamse visserij!)
In elk geval zou de ontkenning van reder Paeye het bericht al veel minder spectaculair gemaakt hebben.
Uiteraard betekent dit nog niet dat het bericht onjuist zou zijn. De reder kan zo zijn eigen redenen hebben om vol te houden dat het een 'kwakkel van formaat' betreft. Maar reder Paeye kan ook de waarheid spreken. Dus had hij minstens evenveel recht tot spreken als Geert Deman. Hadden de collega's van de grote pers dat principe toegepast, dan hadden ze geweten dat al de heisa rond de verkoop Z 284 een maat om niets is.
Met dat soort berichten is het ook altijd hetzelfde: hoe de vork juist aan de steel zit, kun je maar moeizaam achterhalen. En ware het niet dat Het Volk, Het Laatste Nieuws, Het Nieuwsblad, Radio 2 en Radio Contact het over de 'verkoop' hadden, HVB zou het niet eens vermeld hebben.
Maar nu we er toch over moesten schrijven, belden we wel naar *Geert Deman* om te vragen waar hij zijn informatie haalde.

Welles nietes

Blijkt alvast dat hij niet over een nacht ijs gegaan is. Uitaard kent hij als geen ander de kaairoddels, maar over de Z 284 sprak hij ook met een rederszoon (die hij ons met naam noemt) die zei geïnteresseerd te zijn in de aankoop van het betreffende schip. Op de bank hadden ze hem geantwoord dat hij geen moeite meer moest doen omdat het schip al verkocht was 'aan een Nederlander'.
In tegenstelling tot de journalisten die het bericht vervolgens klakkeloos overnamen, heeft Deman het, zo zegt hij ons, nogmaals gecontroleerd. *'Toen ik daarna ook vernam dat een aandeelhouder uit de NV Fox het gerucht bevestigde, dacht ik dat ik genoeg zekerheid had om het* bericht de wereld in te sturen.'
Wie er allemaal niet om kan lachen is schipper Philippe Godfroid die de Z 284 voert. In z'n column (elders in dit blad) gaat hij dan ook hard te keer tegen Deman: *'Een dergelijke kwakkel van formaat is illustratief voor de integriteit van de "ombudsman",'* zo meent hij. Godfroid gelooft Deman dus niet, maar wèl zijn reder: *'Ja, ik geloof Willy Paeye, ook omdat ons schip de jongste acht maanden niet meer in België geweest is en dat ik maar moeilijk kan geloven dat een Nederlandse reder zo'n schip koopt zonder het van dichtbij geïnspecteerd te hebben.'*
Geef toe: er zit logica in die redenering.



Schipper Godfroid: 'De ombudsdienst van Deman is weer eens, zoals steeds, gebaseerd op geruchten, vermoedens, nonsens en lawaai.' (foto gw)



De Z 284 Vicky, onderwerp van een controverse. Blijft het schip in Belgische handen of is de verkoop aan een Nederlandse reder in kannen en kruiken?

De Slag der Sporen
van Hormonen in het Vlees

Volgende maand terug in dit blad

De citaten

'De schrijver trouwt een vrouw, krijgt kinderen, wordt journalist en schrijft niet meer. De schrijver wordt ziek en kan niet meer schrijven. De schrijver wordt op de tramrails door een meteoor getroffen en is dood. Dit alles is gebrek aan talent.'
Auteur Harry Mulisch in 'Voer voor psychologen'.

'Geert Deman verlaat vanaf 1 september zijn post van coördinator binnen de Maritieme Ombudsdienst. Hij verhuist dan naar het kabinet van de minister van Landbouw en Visserij.'
Geert Weymeis in Het Laatste Nieuws.

'Geert Deman (...) wordt kabinetsmedewerker van de kersverse staatssecretaris van Buitenlandse handel Pierre Chevalier.'
Het Volk.

'Een ding brengt de dioxine-crisis echter duidelijk aan het licht. Van gelijke behandeling binnen de Europese lidstaten is nog lang geen sprake.'
Bart Schiltz in de Rederscentrale.

'De dioxineaffaire is geen accident de parcours, het is veel meer. Zo'n ramp kan alleen maar ontstaan als je beesten vismeel en frietvet voedert (...) Wie wordt er nu beter van onze landbouw? Niet de beesten, daar heeft Gaia gelijk in. Niet de boeren, daar heeft het Algemeen Boerensyndikaat gelijk in. Niet het leefmilieu, niet de consumenten, maar dus wel de agro-business. Dat moet stilaan voor iedereen duidelijk zijn.'
Steve Stevaert in Knack.

'De Belgische vaartuigen die hun geluk beproeven in de "Golf" worden zeer streng gecontroleerd. (...) Zijn de Fransen even streng voor hun eigen vissers? Laat ons niet lachen!'
Informatieblad van de Rederscentrale.

'Polemist, ja zo zou je hem nog het best kunnen omschrijven. En nee, dat is geen ziekte en als het dat al zou zijn dan wou ik dat er meer mensen aan leden.'
Joost Houtman in Muziek & Woord over de auteur Tom Lanoye.

'Ze houdt zich bezig met datgene waarmee een intellectueel zich vandaag hoort bezig te houden: met de studie van, en de aanklacht tegen de negatieve gevolgen van een alles-overheersend economistisch denken dat alle problemen wenst te zien in termen van individu, markt en winst.'
Jean-Pierre Rondas over Dorothee Sölle in Muziek & Woord.

Dioxinecrisis stuwt vraag naar (diepvries)vis omhoog

Onderzoeksbureau ACNielsen stelde vast dat de voorverpakte visproducten in de periode mei-juni een recordverkoop kenden. Het onderzoeksbureau nam het koopgedrag van de supermarktbezoeker in de periode tussen 10 mei en 4 juli onder de loupe en stelde vast dat er een meerverkoop was van 57 procent. Tijdens die periode steeg de verkoop van diepvriesvis tot 739 miljoen frank tegenover 470 miljard in dezelfde periode vorig jaar. De meerverkoop van diepgevroren schaal- en weekdieren lag in dezelfde lijn (+ 42 procent). Voor visconserven was de meerverkoop minder spectaculair (+ 17,6 procent). Het marktonderzoek wees uit dat de visrage snel weer afnam nadat ook het dioxinegevaar verminderd was. De meerverkoop van diepgevroren visproducten daalde snel, maar bleef dan toch hangen op zowat tien procent boven het niveau van vorig jaar.

Tongquotum in Golf van Biscaje opgevist

Het tongquotum in de Golf van Biscaje (Ices-gebied VIIIa,b) is volledig opgevist. Daarom werd het gebied voor Belgische vissers gesloten op 19 augustus. In de Golf beschikten onze vissers over een tong- (483 ton) en zeeduivelquotum.

Geen tong meer uit Westelijk Kanaal

Ook in het westelijk deel van het Kanaal (Ices-gebied VIIe) is het tongquotum uitgeput. Het gaat hier om een bescheiden hoeveelheid van 25 ton.

Nederlander eet meer vis

De Nederlandse bevolking consumeert vrij weinig vis. In de meeste gezinnen komt gemiddeld eens per tweeëneenhalve week vis op tafel. Nederland behoort daarmee tot de landen met de laagste visconsumptie van Europa.
Het Nederlandse Productschap Vis meldt dat de verkoop de laatste jaren een kleine toename vertoont. Sinds 1995 is 9 procent meer vis verkocht, waarbij het vooral gaat om verse vis. Het aantal kilo's verse vis steeg vorig jaar met 4 procent en de omzet lag tien procent hoger dan het jaar voordien.

Urk krijgt verwerkingsbedrijf voor zoetwatervis

Het Nederlandse visverwerkingscentrum Urk krijgt er een nieuw visbedrijf bij dat echter geen uitstaan heeft met zeevis. Het wordt een visfabriek waar zoetwatervis als baars, paling en snoek zal verwerkt worden. Het project is opgezet door Weerstand Holding Urk met financiële steun uit Europese fondsen en de Provincie Flevoland. Voor de regio zal het nieuwe bedrijf 21 voltijdse en tien halftijdse jobs opleveren.

Visveiling voor hulpfonds

Op 31 juli hield de Oostendse Onderlinge Visafslag (OVA) een namaakvisveiling op de mosselrace te Antwerpen. Bedoeling was d.m.v. de verkoop geld in 't laatje van het hulpfonds *'t Zal wel gaan* te krijgen. De 110 kg vis die gratis gechonken werd door tal van reders en handelaars ging vlot van de hand en visafslager Etienne Bouquez haalde zodoende 19.421 frank binnen.

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

Reder Pros Vanbillemont met zoon Pascal (schipper) en broers Etienne (stuurman) en Norbert (matroos) samen met de andere bemanningsleden Benny Bostyn (motorist), Michel Baete (reservemotorist), Serge Vercnocke (matroos) en Glenn Bougée (scheepsjongen) van de O.33. (foto gw)

O.33 Marbi hervatte visserij

NIET OP DE GEVREESDE vrijdag de 13de, maar pas de dag daarna, voer de O.33 *Marbi* weer uit, na een stilligperiode van meer dan twee maanden. Het schip was er die vrijdag nochtans klaar voor. "*Wij varen nóóit uit op een vrijdag. Je mag dat belachelijk vinden, maar dat zal niets aan mijn opvatting veranderen*", zegt reder Pros Vanbillemont die wij nochtans niet als een bijgelovig man kennen.

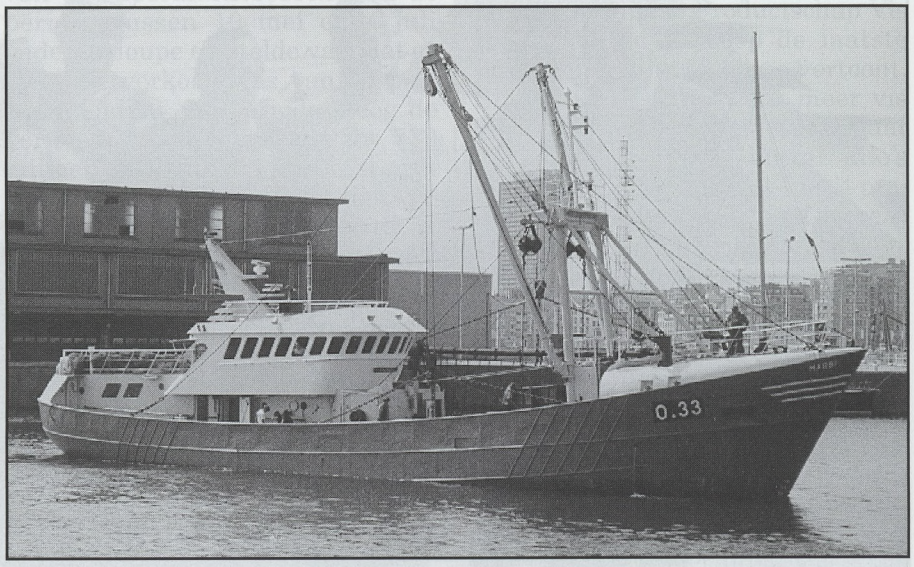
DE VISSERIJ HEEFT nu alweer een paar jaren goed geboerd. Vandaar de investeringsgolf die op gang kwam. De oprichting van het *Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij en de Aquicultuur (FIVA)* is daar natuurlijk evenmin vreemd aan.
Aan de Oostendse Baelskaai is het de jongste tijd dan ook biezonder druk geweest. Er wordt gewerkt aan de Z.92 *Lundy Gannet*, de Z.183 *Christopher* en de Z.185 *Emerald Star*(*). De vernieuwingswerken aan de O.33 *Marbi* van *Pros Vanbillemont* liggen ondertussen achter de rug.
Het vaartuig van de Bredense reder, de jongste jaren steevast de beste *besommer* in de Oostendse vismijn, heeft een fikse vernieuwing ondergaan. De O.33 werd begin juni aan de kant gelegd voor renoveringswerkzaamheden, uitgevoerd volgens de plannen van *Technisch Bureau Gommers* uit Axel. De oude brug van het in 1976 gebouwde vaartuig werd vervangen door een brug in aluminium. De Oostendse werf *Industrielle des Pêcheries (IdP)* stond in voor de constructie. De afwerking was in handen van scheepstimmerbedrijf *Lowyck*. Voor de metaalwerken stond de smederij *St.-Martin* in. De apparatuur op de brug is gedeeltelijk vervangen en uitgebreid met een aantal nieuwe apparaten.

Grondkoeling

Een ander belangrijk onderdeel

van de vernieuwing was de herinrichting van het visruim voor kistenstapeling door de firma *Chris Swerts* uit Oostende. De isolerende wanden zijn volledig in polyester. Vrij uitzonderlijk voor onze vloot is de plaatsing van een grondkoeling. Enkel de O.15 *Zilvermeeuw* van *Michel Vandierendonck* heeft hetzelfde koelsysteem aan boord. Het electrische circuit is nu ook omgeschakeld van 110 naar 220 volt. Een werkje dat geklaard werd door de firma *O.I.F.* uit de Nieuwe Werfkaai.
De rederij investeerde voorts in twee hulpmotoren die *Renaud Diesel* plaatste. Zij dienen als hulpaandrijving en voor de hydraulische besturing van de lier.
Aan deze vernieuwing hangt een serieus prijskaartje. 25 miljoen frank. Daar zit natuurlijk een gedeelte Europese en Vlaamse overheidssteun in.
"*Het was nu op nooit. Nieuwbouw zag ik echter niet zitten*", geeft de 59-jarige Bredense reder toe. *Pros Vanbillemont*, nog steeds zaakvoerder van de rederij, laat de zaken stilaan over aan zijn zoon *Pascal* (die het schip voert) en aan zijn schoondochter.
De O.33 houdt het voorlopig bij enkele korte reisjes voor de kust. Daarna hervat de bemanning, waaronder de zoon en twee broers van Pros Vanbillemont, het oude ritme van tien zeedagen. (gw)

(*) In het vorige HVB werd de Z.185 *Emerald Star* door ons verkeerdelijk toegewezen aan *August Hertsens* (Z.183 en Z.583). Een vergissing natuurlijk. Het schip is echter eigendom van de NV Rederij Shamrock (*Flitser*) uit Knokke-Heist.



De O.33 Marbi werd in 1976 gebouwd op de West-Vlaamse Scheepswerven (Oostkamp). L.O.A.: 34,80 m. B.O.A.: 7,68 m. Brt: 247 Nt: 74. Motor: ABC (bouwjaar 1992). Vermogen: 882 kW (1.200 pk). Eigenaar: NV Rederij Marbi, Bredene.

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN

cv HULP IN NOOD

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN

H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32 16 89 FAX (059) 32 26 17
GSM (0477) 42 55 68 (24u op 24u bereikbaar)

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE
WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR DEKKING MET O.A. WAARBORGEN TOT US$ 500.000.000 VOOR
1. LICHAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN
2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)

VOOR
BRAND - AUTO - ARBEIDSONGEVALLEN - PERSOONLIJKE ONGEVALLEN - HOSPITALISATIE - BA GEZIN (FAMILIALE) - BA UITBATING - YACHTING EN PLEZIERVAART - RECHTSBIJSTAND - REISBIJSTAND - ENZ.

Overzicht aanvoer & besomming januari-juli

Tongbesomming: een kwart lager

IN DE EERSTE ZEVEN maanden van dit jaar is er in totaal 413 ton (- 4 %) minder vis aangevoerd in de kustveilingen dan vorig jaar. Ook de totale besomming daalde met 187 miljoen frank (- 12 %).

Van begin januari tot eind juli werd in totaal 9.700 ton vis verhandeld, tegenover 10.113 ton in dezelfde periode vorig jaar.

De tongaanvoer is gedaald van 1.961 ton tot 1.841 ton (- 6 %). De scholaanvoer lag na zeven maanden 57 ton hoger (+ 42 %).

De tongprijs brokkelt verder af. De gemiddelde prijs over zeven maanden bedroeg vorig jaar 428 frank, dit jaar nog 342 frank. De totale tongbesomming viel met een kwart terug van 840 miljoen frank tot 630 miljoen.

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de evolutie de voorbije tien jaar. Tegenover 1990 is het aanvoergewicht in onze vismijnen bijna gehalveerd. De aanvoer van schol bedraagt nog een derde van tien jaar geleden. Ook de besommingen liggen lager dan in 1990, behalve voor tong. (gw)

OVERZICHT AANVOER JAN.-JULI
(eerste zeven maanden)

	Tot.	schol	tong
1999	9.700 ton	2.271 ton	1.841 ton
1998	10.113 ton	1.972 ton	1.961 ton
1997	10.236 ton	1.984 ton	2.587 ton
1996	11.534 ton	2.602 ton	2.660 ton
1995	10.912 ton	2.655 ton	2.412 ton
1994	11.540 ton	3.190 ton	2.668 ton
1993	12.722 ton	3.988 ton	2.317 ton
1992	13.860 ton	5.279 ton	2.306 ton
1991	15.939 ton	6.684 ton	2.360 ton
1990	17.308 ton	6.740 ton	2.475 ton

OVERZICHT AANVOER JAN.-JULI
(eerste zeven maanden)

	Tot.	schol	tong
1999	1.364 mlj.	191 mlj.	630 mlj.
1998	1.551 mlj.	134 mlj.	840 mlj.
1997	1.640 mlj.	142 mlj.	979 mlj.
1996	1.375 mlj.	154 mlj.	730 mlj.
1995	1.189 mlj.	145 mlj.	583 mlj.
1994	1.273 mlj.	183 mlj.	620 mlj.
1993	1.310 mlj.	216 mlj.	624 mlj.
1992	1.415 mlj.	275 mlj.	623 mlj.
1991	1.97 mlj.	454 mlj.	559 mlj.
1990	1.631 mlj.	317 mlj.	621 mlj.

Overzicht eerste halfjaar

In ons vorig nummer verscheen reeds een gedeeltelijk overzicht van de aanvoer in besommingen tijdens de eerste helft van dit jaar. Hier volgen de aanvoercijfers van de voornaamste soorten en de verschillen ten opzicht van vorig jaar.

AANVOER JAN.-JUNI

Oostende

Demersale	TON	% +/-
Kabeljauw	377	- 30.0
Schol	552	+ 0.6
Tong	449	- 2.2
Andere demersale	1.025	- 2.0
Pelagische	6	-
Schaaldieren		
Garnaal	26	- 22.5
Andere schaald.	19	+ 59.0
Weekdieren	70	- 30.2
TOTAAL	2.523	- 7.9

Zeebrugge

Demersale	TON	% +/-
Kabeljauw	854	- 18.1
Schol	1.406	+ 33.5
Tong	1.053	- 12.9
Andere demersale	2.125	+ 5.4
Pelagische	1	-
Schaaldieren		
Garnaal	7	- 60.9
Andere schaald.	98	- 3.3
Weekdieren	260	- 14.2
TOTAAL	5.806	+ 1.0

Nieuwpoort

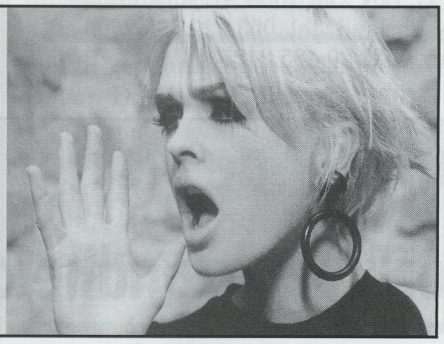
Demersale	TON	% +/-
Kabeljauw	32	- 61.5
Schol	93	+ 97.0
Tong	90	- 5.3
Andere demersale	114	- 25.9
Pelagische	1	-
Schaaldieren		
Garnaal	3	- 11.2
Andere schaald.	0	-
Weekdieren	14	- 33.1
TOTAAL	347	- 14.1

De drie mijnen

Demersale	TON	% +/-
Kabeljauw	1.263	- 24.1
Schol	2.051	+ 24.3
Tong	1.592	- 9.7
Andere demersale	3.264	+ 1.5
Pelagische	8	-
Schaaldieren		
Garnaal	37	- 34.6
Andere schaald.	117	+ 3.0
Weekdieren	343	- 18.9
TOTAAL	**8.675**	**- 2.5**

Volgende maand in HVB: wordt de Zeebrugse Visveiling benadeeld

tegenover Oostende en Nieuwpoort?



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

BOEKBESPREKINGEN

Frank Neyts

Beter gaat ook

Brian Hoare, een kapitein die 21 jaar lang de zeeën bevoer, zei ooit dat het toch merkwaardig was dat scheepswerven nooit het advies vragen van het varend personeel bij het ontwerpen van een nieuw schip. Bob Holstead, vroeger een ontwerper bij Swan Hunter en nu hoofd surveyor bij de UK Maritime & Coastguard Agency, gaf hem het juiste antwoord: *'The shipyard does what the owner wants, or... is willing to pay for'.*
Het boek *'Improving Operational Ship Design'* samengesteld door The Nautical Institute wil daar iets aan doen. Het schotelt de scheepsontwerpers vaak voorkomende gebreken en tekortkomingen voor die stuk voor stuk door doorwinterde zeelieden aan den lijve werden ondervonden. Hier en daar waagt het boek zich aan een advies. Zo suggereert het dat het misschien geen slechte zaak zou zijn om de scheepsontwerper, vooraleer hij zijn taak opneemt, een aantal jaar 'zee-ervaring' te laten opdoen. Uit de lectuur van het boek blijkt duidelijk dat de huidige trend tot minder 'betrokkenheid' van varend personeel bij het ontwerpen van nieuwbouwschepen, als een zorgwekkende evolutie moet worden beschouwd. Ieder die ook maar iets van scheepvaart of met de zee te men heeft zou dit boek moeten lezen.

'Improving Ship Operational Design' (ISBN 1-870077-47-4) telt 168 pagina's en kost in België 1.318 BEF. De verzendingskosten bedragen 185 BEF. Bestellen kan bij The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE 1 7LQ tel. 0044/171.928.1351, fax 0044/171.401.2817. Betaling kan per creditcard (niet met Diners!) of met een bankcheque.

Scheepsontwerpen

De steeds toenemende economische activiteit op zee heeft ook tot gevolg dat er steeds meer gespecialiseerde scheepstypes in de vaart worden gebracht. Deze specialisatie leidde meteen tot een snelle ontwikkeling bij het ontwerpen van schepen.
'Practical Ship Design' door D.G.M. Watson somt de belangrijkste ontwikkelingen op en licht deze toe met onderliggende oorzaken en verbanden. Elk aspect van het ontwerpen van schepen komt in het boek aan bod, zowel van handels- als van oorlogsschepen. Het behandelt vracht- en passagiersschepen, sleepboten, baggervaartuigen en andere werkvaartuigen. Conceptueel ontwerp, detail ontwerp, structureel ontwerp tot hydrodynamisch ontwerp; ieder aspect komt aanbod. Verder behandelt het boek ook de invloed van regelgeving op het ontwerp, de voorbereiding van scheepsspecificaties en zaken zoals kostprijs en economische aspecten bij het ontwerpen van schepen. De diepgaande kennis van de auteur en zijn ruime ervaring staan garant voor een waardevol boek. 'Practical Ship Design' zal dan ook iedereen die met scheepvaart te maken heeft, hetzij de scheepbouwingenieur, scheepshersteller of-uitbater tot de student, echt interesseren.

Het boek (ISBN 0-08-042999-8) telt 350 pagina's en kost 250 gulden. Bestellen kan bij Elsevier Science b.v., P.O. Box 211, 1000 AE Amsterdam, Nederland, Tel. 0031/20.485.2603 of fax 0031/20.485.2425

Kunstige weerberichten

Naar aanleiding van de 17e verjaardag van de RNLI (Royal National Lifeboat Institution) verscheen bij Thomas Reed Publications een prachtig boek getiteld *'Rain later, Good'* met als ondertitel *'Illustrating the Shipping Forecast'*. Het boek is van de hand van auteur-kunstschilder Peter Collyer en vertrekt van het dagelijkse radioweerbericht voor de scheepvaart. De dagelijkse litanie van sprekende namen zoals Doggerbank , Fisher, Wight, Duitse Bocht... , worden in het boek toegelicht in woord en beeld. Hiertoe bezocht de auteur alle 31 Britse maritieme regio's en 13 kuststations die in het weerbericht worden vermeld. Collyer reisde hiertoe in iets meer dan twee jaar liefst 16.000 mijl af. Het resultaat is een schitterende serie miniatuur-aquarellen, stuk voor stuk juweeltjes die in het boek op ware grootte worden afgebeeld. De gedetailleerde schilderijtjes - ieder kostte de kunstenaar een week werk, soms zelfs meer - werden achteraf thuis geschilderd op basis van 'field-sketches'.
Het boek werd uitgegeven bij Thomas Reed Publications, één van de oudste maritieme uitgeverijen ter wereld, waarvan de geschiedenis teruggaat tot 1782. De opbrengst van de verkoop van het boek gaat naar de RNLI, de reddingsdiensten rond de Britse Eilanden en Noord-Ierland. Deze organisatie, opgericht in 1824, steunt volledig op vrijwilligheid en vrijgevigheid van het publiek. Ze onderhoudt 'lifeboatstations' langsheen de volledige Britse kust. jaar- ☛

Zorgt u voor de vis?

Wij voor uw gezondheid!

WLZ

Het enige ziekenfonds met een hart voor de visserij.
Vanaf 195,- per maand.
Persoonlijke begeleiding.
H-Plus hospitalisatieverzekering.
Slachtofferhulp.
KMO-Loket
Euro-Regio Zorg Loket, enz.

Wij regelen uw overstap naar ons ziekenfonds zonder wachttijd.

Nieuwpoort
Kaai 41

Oostduinkerke
Dorpstraat 38

Oostende
Vindictivelaan 5

Blankenberge
Luikstraat 31

Bredene
Gentstraat 11

De Haan
Nieuwstraat 20

Heist
H. Liebaertstraat 1

Knokke
Gemeenteplein 35/37

lijks rukken de reddingsdiensten duizenden keren uit om mensen of schepen in nood bij te staan. Over de jaren heen hebben de vrijwilligers van de RNLI letterlijk duizenden mensenlevens gered. Wie dit prachtige boek aankoopt steunt dus bovendien één van de meest edele organisaties van de Britten.

Het boek (ISBN 0-901281-75-1) telt 190 pagina's, is op groot formaat met een harde kaft uitgegeven en kost £ 27.50. Bestellen kan bij Thomas Reed Publications, 19 Bridge Road, Hampton Court, East Surrey KT8 9EU UK Tel. 0044/181/941 78 78 Fax 0044/181/ 941 87 87 E-mail: tugsrus @ abreed. demon.co.uk.

Een zeeman

Bij The Pentland Press verscheen onlangs *'To Render Safe'*, een boek van Colin Chrurcher. 'To Render Safe' beschrijft 's mans leven in de Royal Navy. En het leven bij de Royal Navy was voor hem hét echte leven, volledig vreemd van het burgerleven. De omstandigheden waren zwaar, maar het was een harde en nuttige leerschool. Dat bleek tijdens de talrijke overzeese opdrachten, waaronder het convooi-varen in de poolstreken, de herovering van Singapore, de vredesopdracht in de Middellandse Zee, het opruimen van bommen en mijnen (waaronder de bekende Blackfriars Bom) waarbij heel wat duikwerk kwam kijken. Het boek staat garant voor een fascinerend verhaal dat de lezer van het begin tot het einde zal boeien.

'To Render Safe' (ISBN 1-85821 695-8) telt 233 pagina's en kost £ 12.00 P&P niet inbegrepen)
Bestellen kan bij The Pentland Press Ltd, 1 Hutton Close, South Church, Bishop Auckland, County Dunham DL14 6XG,UK Tel. 0044/1388/776.766,E-mail: ppl@easy-net.co.uk Web Site: www pentland-press. co.uk.

Activiteitenkalender voor vissers

SEPTEMBER

1-4 "Icelandic Fisheries Exhibition" in Reykjavik (IJsland)
7-8 "International Fisheries Conference for the small pelagic Industry" in Dublin (Ierland)
10-11 "Mannen van ijzer en schepen van hout", tentoonstelling over de IJslandvisserij in Wijkcentrum Westerkwartier, Oostende (open van 10.30-18 u.)
10-12 "Scutefeest" in Blankenberge
13-15 "Vers Speciaal '99", vakbeurs in Rotterdam (Ned.)
15 "Nationaal Visserij Forum" in Urk (Ned.)
16 "Vissersmis" in Oostduinkerke, St.-Niklaaskerk (9 uur), om 10,15 uur gevolgd door een bezoek aan het erepark op het binnenplein van het nationaal Visserijmuseum

OKTOBER

9-14 "Anuga", internationale voedingsbeurs in Keulen (Dui)
12 "Visserijproblemen", voordracht door Bart Schiltz in het Gemeenschapshuis Zeebrugge (20 u.)
15 Symposium Potvisstrandingen langs de Nederlandse kust in Ameland
26 Europese Raad van Visserijministers in Luxemburg.

Wij vernamen het overlijden van Domique Lefevre (°1960), echtgenote van Peter De Rudder (N 36, van rederij De Bounty). Zij kwam op 24 juli te La Pallice (F) om tijdens het transporteren van de bemanning naar het schip.

Stageverslagen van motoristen

De dienst van de Zeevaartinspectie klaagt er bij de Rederscentrale over dat de stageverslagen die door de stagiair-motoristen veelal niet op de voorgeschreven manier opgesteld zijn. Daarom wordt eraan herinnerd dat de 6-maandelijkse stageverslagen aan volgende voorwaarden dienen te voldoen: persoonlijk opgesteld door de stagelopende motorist; nagezien en goedgekeurd door de motorist, de schipper en de reder van het vissersvaartuig waarop de stage werd verricht; bevat een samenvatting van de werkzaamheden verricht in de afdeling machine aan boord van het schip; indien de stage op verschillende vaartuigen doorlopen werd dan dienen ook verschillende stageverslagen opgesteld te worden.
Een model van een stageverslag is te bekomen op de zetel van de Rederscentrale te Oostende.

Vyncke met pensioen

Op 1 september gaat Dr. ir Wilfried Vyncke, hoofd van het Departement Zeevisserij van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek met pensioen. In 1958 studeerde deze zoon van een visgroothandelaar af als Ingenieur voor de scheikunde en de Landbouwindustrieën en behaalde in 1969 het Doctoraat in de Landbouwkundige Wetenschappen. In 1995 werd hij hoofd van het Departement in opvolging van de plots overleden directeur Pierre Hovart. In september wordt Vyncke opgevolgd door Rudy Declerck.

CRETEL

CRETEL N.V.
Gentsesteenweg 77a, 9900 Eeklo
Tel 09 / 376 95 95 - Fax 09 / 376 95 96
E-mail: cretel@unicall.be

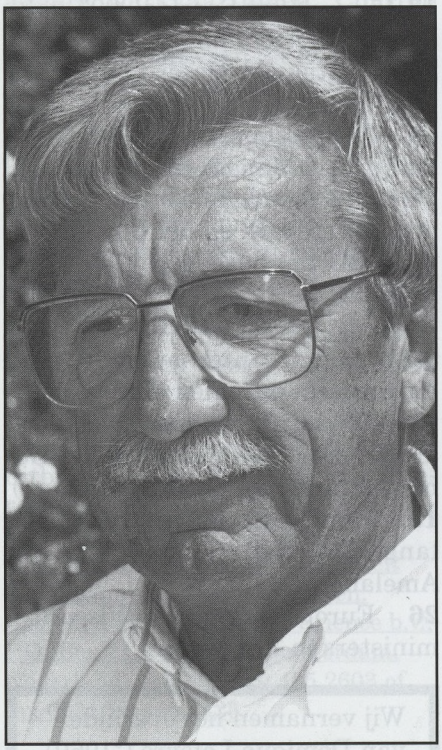
MACHINEBOUW & INOXVERWERKING

* VISONTHUIDMACHINES VOOR ALLE TOEPASSINGEN
* VACUUMVERPAKKINGSMACHINES
* POTTEN- & KRATTENWASMACHINES
* INOX MAATWERK

Eén partner voor kwaliteit en service

Van schepen, van mensen en van de zee

DE EUROVISPOLITIEK HEEFT een dubbel doel: beschermen van de stock jonge vis door de vangsten te beperken èn ervoor zorgen dat elk zijn partje vis krijgt.
't Lijkt niet te lukken.
Voor de kabeljauwvangst is er de grote moeilijkheid dat je die vis niet zuiver uit de zee gevist kunt krijgen. Zij leeft in gemengde scholen: als je kabeljauw vist dan krijg je evengoed schelvis, wijting en platvis in de kuil. Als het quotum voor de kabeljauw bereikt is, maar niet voor de andere soorten, word je voor een raadsel gesteld. Voortvissen op wijting, platvis en schelvis mag wel, maar dan vang je toch nog kabeljauw. Wat moet je dan doen met die overtollige quota-vangst? Je hebt de keuze. Je kunt die vis natuurlijk weer overboord gooien. Maar ze is hoe dan ook dood. De vis onwettig landen en in 't zwart verkopen kun je ook, met het risico bij de lurven gepakt te worden en de woede van de wet over je te krijgen. Er is geen onwettige handel als iedereen weet hoeveel zwarte vis er werd geland. Dat moet dus verborgen blijven. Maar het goede nieuws is dat de zwarte markt aan het slinken zou zijn. Zeggen dat de zwarte markt slinkt is één ding, maar welke soorten er daar minder in 't zwart aangevoerd worden, zal wel nooit geweten zijn. Sommigen stellen de onwettelijke landingen van kabeljauw op 10% van het totaal. De sluikse aanvoer van schelvis zou in Groot-Brittanië tot 40% van het totaal bedragen en deze van tong tot 60% van de totale vissen die overboord gaan. Niemand meet dat. Er zou meer vis vernietigd worden dan aan boord gebracht, maar wie daar een cijfer op plakt, kletst uit z'n nek. Greenpeace meent dat jaarlijks 10.000 ton schol en 15.000 kabeljauw wordt afgedankt in de Noordzee, en 't zou nog grotendeels ondermaatse vis zijn ook!
Ach, de visserij is al altijd een pelgrimstocht geweest met schrikwekkende donderslagen. Robert Rycx heeft 42 jaar vaart in zijn monsterboek, is gezagvoerder geweest op o.a. 081, 0.316, 0.92, 0.83. Je kwam hem op de visgronden van



Labrador, Marokko, Mauretanie, Bereneiland, Witte Zee tot Spitsbergen tegen. Hij sprak van 1200 maar hij kwam naar Oostende met 3300 bennen! Toen deze legendarische schipper na de oorlog terug kwam uit Engeland trok hij weer ter visvangst vanuit Oostende. De grote vrijheid! 'We voeren uit naar de bankjes', schrijft hij, 'en vingen vis zoals nooit te voren. Deze gronden waren tijdens de oorlog niet bevist geworden. In drie of vier dagen waren we binnen met volle lading en dat was zowat 700 bennen platvis, 1000 tot 2000 kilo tongen, verder nog wat tarbot, enfin, formidabele vangsten. Mijn collega was een dag of drie voor mij uitgevaren. Hij maakt zowat 600.000 fr. Ik verkocht een paar dagen later, mijn vangst was veel groter maar er was zodanig veel vis GESTOLEN dat wij slechts 100.000 frank méér maakten dan de 0.292. De mensen spraken er schande van. We moesten verkopen in het vroegere spoorwegstation, de oude statie. De vis werd met van die platte viskarren weggevoerd, die volgens het gezegde van ooggetuigen langs de ene kant het station binnenkwamen en langs de andere kant terug buitengingen zonder gelost te zijn geweest. Nu, we wisten dat dat er in ons vak altijd al gefoefeld geweest is, en dat dit nog altijd gebeurt, maar ja als de ene baas het niet meer kan zien van de andere dan moet het wel erg zijn. Het was tenslotte een directeur die me waarschuwde dat er veel te veel gestolen was en dat ik gerust over het miljoen moest gemaakt hebben. Maar wat kun je eraan doen? Als je wat zei was je toch altijd de domste. Je zou hen ten eerste op heterdaad moeten betrappen met getuigen erbij en dan nog aan het kortste eind trekken. Alles wordt op de rug van vislossers gestoken, die er misschien wel voor iets tussen zitten, maar de hoodreden is zoals men gewoonlijk zegt: pijpen met grote stelen en kleine stelen, maar de grote stelen het meest!'

lin

SKB - Life Saving Equipment nv

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

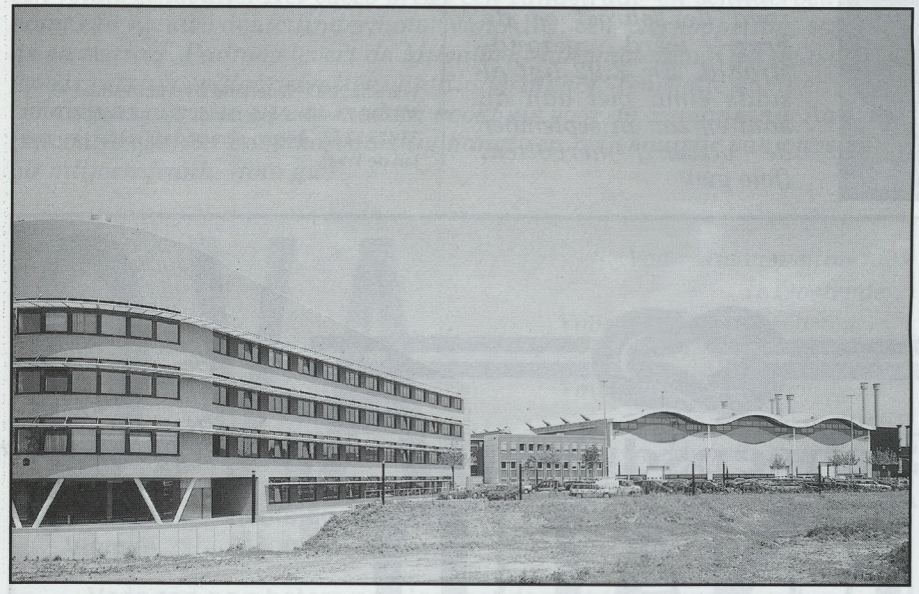
Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B-8450 Oostende
Tel.: 059/ 32 28 25
Fax: 059/ 33 01 48

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.

Eerste Wärtsila 9L20 bestemd voor Z 92

WÄRTSILÄ NSD IS EEN WERELDWIJD opererende onderneming die ook in België heel bekend is in de scheepvaart. Regelmatig levert het bedrijf ook scheepvaartmotoren aan Belgische vissersvaartuigen Onlangs werd een Wärtsilämotor geplaatst op de Z 92. Van die gelegenheid maakte de fabriek gebruik om haar gamma te propageren èn om tegelijk een begerige blik op de markt te laten vallen. Onlangs kon wie dat ook maar wilde de nieuwgeplaatste 9 cilindermotor op de Z 92 gaan bezichtigen. Wij maakten van de gelegenheid gebruik om er iets meer over te weten te komen.

SCHIPPER BEERNAERT UIT Zeebrugge heeft zijn nieuwe boomkorkotter, de Z 576 *Mare Nostrum* voorzien van een Wärtsilä 6L26 hoofdmotor. De Wärtsilä 26 geldt in de zeevisserij als een moderne en compacte dieselmotor, die zijn betrouwbaarheid in de praktijk heeft bewezen. Van deze medium-speedmotor, die in 1995 door Wärtsilä NSD Nederland werd geïntroduceerd, is inmiddels 300 mW verkocht. De eerste motoren hebben er inmiddels zo'n 20.000 draaiuren opzitten. De Wärtsilä 26 is leverbaar in een vermogensrange van 2.000 tot 6.000 kW, van zescilinder Lijn tot achttiencilinder V-motor.



Het ultramoderne productiebedrijf en het aangrenzende kantorencomplex van Wärtsilä NSD Nederland BV in Zwolle, Nederland.

Wärtsilä NSD Nederland is onderdeel van de Wärtsilä NSD Corporation, de grootste producent ter wereld van medium-speed motoren en tevens bouwer en leverancier van high- en lowspeed dieselmotoren en gasmotoren. Het bedrijf speelt met de Wärtsilä 26 in op de vraag vanuit de maritieme markt naar efficiënter en uiterst betrouwbaar vervoer. Deze dieselmotor is voorzien van geavanceerde technologieën, onder meer op het gebied van brandstofinspuiting. Dit resulteert in een economisch verbruik van brandstof en smeerolie. Bovendien telt de motor naar verhouding een bescheiden aantal onderdelen. Enerzijds om de betrouwbaarheid te optimaliseren en anderzijds om het onderhoud te minimaliseren. Hoe minder het aantal componenten, hoe kleiner de kans op mankementen en hoe effectiever het onderhoud. En verder kan de voorraad reserve-onderdelen beperkt blijven.

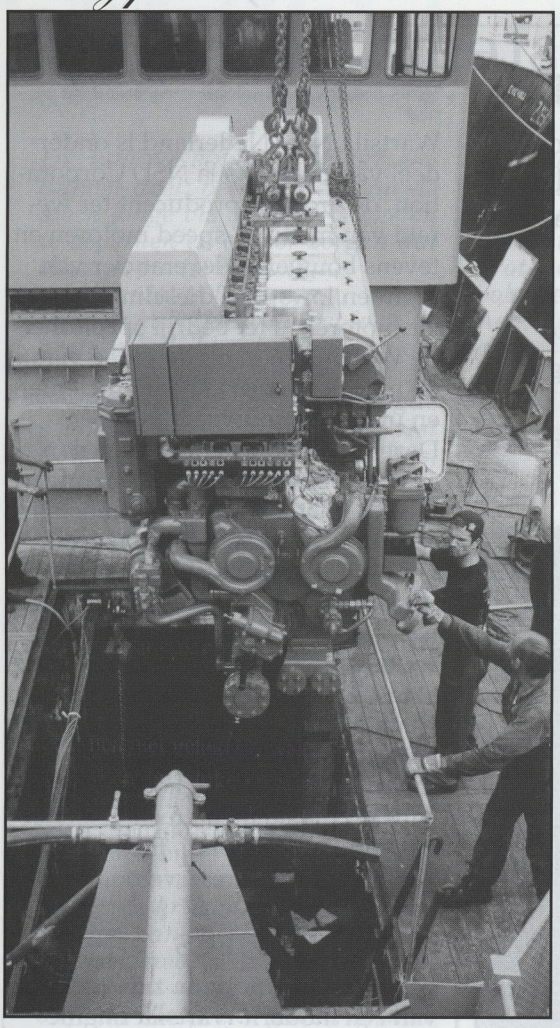
WECS

Alle Wärtsilä-motoren zijn voorzien van een modern Wärtsilä Engine Control System, kortweg aangeduid als WECS. Met dit systeem kunnen vroegtijdig potentiële storingen in de voortstuwingsinstallatie, het 'kloppend hart' van een schip, worden onderkend, zodat kostbare schades voorkomen kunnen worden. Dit draagt uiteraard bij tot een goede beschikbaarheid van de motoren. De Wärtsilä 26 dieselmotor kenmerkt zich verder door een geringe uitstoot van NOx zonder dat dit nadelig van invloed is op de thermische effectiviteit en het lage brandstofverbruik. Dientengevolge blijft ook de CO2-emissie laag. Alle motoren van Wärtsilä NSD voeldoen aan de toekomstige IMO-eisen ten aanzien van de uitstoot van NOx.

Uitgebreid netwerk

Wärtsilä NSD brengt ook een breed scala aan volledig geïntegreerde voortstuingssystemen op de markt. Dit stelt alle maritieme marktpartijen in staat te kiezen voor een toepassing die in alle opzichten tegemoet komt aan hun specifieke behoeften. Het uitgebreide netwerk van Wärtsilä NSD Corporation, met eigen verkoop- en servicekantoren in alle delen van de wereld, zorgt

N.V. SCHEEPSWERF
I.D.P.
Vismijnlaan 5,
8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 18 64
Fax: 059 / 32 08 13
BTW 405.281.044
R.A. 05.00.92.405.281.044
Nieuwbouw - Herstellingen
Aluminium en roestvrij staal constructies
Eigen scheepslift tot 1000 ton
ERKENNING KLASSE 5



ervoor dat levering en installatie van dergelijke systemen overal ter wereld kunnen worden gerealiseerd. mede door onze klantgerichte aanpak heeft het bedrijf een goede en langdurige relatie weten op te bouwen met zijn afnemers.

Foto links. De nieuwe motor voor de Z.92 Lundy Gannet werd geleverd. De keuze van de reders Flitser viel op een 9-cilinder Wärtsilä Diesel 9L20. De bijna twintig jaar oude Bolnes (1980) stond al enkele dagen op de Oostendse Baelskaai. Een grote opligger voerde de 13 ton zware machine uit Nederland aan. Renaud (van Renaud Scheepsdiesel) bracht het gevaarte met precisie aan boord. Buiten de hermotorisering kreeg de Z.92 ook een nieuwe Reintjeskeerkoppeling. De Brusselle-winch kreeg een grondige revisie en er kwam een straalbuis rond de schroef en de brug werd gezandstraald. De Z.92 ligt al sinds eind mei aan de kant en zal in september de visserij hervatten. (foto gw)

Toepassingen

Wärtsilä NSD fabriceert een nieuwe generatie diesel- en gasmotoren mt een vermogensrange van 500 tot 66.000 kW (700 - 90.000 pk). De dieselmotoren worden toegepast in vrachtschepen, containerschepen, visserijschepen, tankers, bulkcarriers, chemicaliënschepen, roll-on/roll-off schepen, veerboten, baggerschepen, cruiseschepen, sleepboten, duwboten en marineschepen. De diesel- en gasmotoren dienen ook voor de opwekking van energie in landinstallaties.
Wärtsilä-motoren worden gecertificeerd door Lloyd'sRegister Quality Assurance, conform de internationale kwaliteitsnorm ISO 9001.

Wärtsilä NSD Nederland BV, Hanzestraat 95, 8017 JE Zwolle, Nederland. Tel. uit België: 00 31 38 425 32 53. Belgen nemen daar contact op met Jan de Waal.

Scheepsdiesel
RENAUD
BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
werkplaats 0477 27 46 58
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende
Tel.: 059/32 28 75 - Privé: 050/51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

- leidingwerk
- slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- *REVISIEONDERDELEN!*

Z.36 Arca krijgt renovatiebeurt

De rederij BVBA Arca (Johan en Peter Derudder) heeft de Z.36 Arca (ex-N.36 Donia, bouwjaar 1981) volledig laten ontmantelen met het oog op een totale renovatie. Het casco krijgt een zandstraal- en schilderbeurt. Er komt een nieuwe achtcilindermotor van ABC, een keerkoppeling, schroefas en schroef. Padmos levert de Mitsubishi-hulpmotoren. Ook de winch wordt vervangen door een lier van Ridderinkhof. Tenslotte komt er een vernieuwd visruim en een modern kookhuis voor de bemanning. Aan de renovatie van het boomkorvaartuig hangt een prijskaartje van ongeveer 50 miljoen frank. (foto gw)

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!

O.51 opgeleid door Ierse kustwacht

In de week voor Hemelvaartdag werd de O.51 *Stormvogel* door de Ierse kustwacht opgeleid en verplicht naar Dublin te varen. Schipper Alfred Decuypere zou zijn bestemming (de Ierse Zee) niet opgegeven hebben bij het verlaten van Liverpool. De schipper kon dat weerlegen met het bewijs dat hij de gegevens wel doorfaxte naar de autoriteiten. Toch kreeg hij een minimumboete van 100 Ierse Pond (5.100 BEF) vermeerderd met maar liefst 200 pond gerechtskosten. Door het oponthoud gingen twee visdagen verloren.

Nieuwe Z.296 Mooie Meid van 38 meter in aanbouw

De Oostendse reder Roger Casier bevestigde ons dat hij een van zijn drie grote vaartuigen vervangt door een nieuw schip. Hij wil de Z.296 *Mooie Meid* (bouwjaar 1980, 28 m., 540 kW/735 pk) vervangen door een nieuw vaartuig van 38 meter. Het casco wordt gebouwd in Polen op de scheepswerf Christ in Gdansk die ook de romp van de nieuwe Z.526 *Vaya Con Dios* bouwde en wellicht ook de drie nieuwe zusterschepen ter vervanging van de Z.50, Z.60 en O.231. De afwerking wil reder Casier in eigen beheer uitvoeren aan de Baelskaai. Casier voorziet de voltooiing van het vaartuig voor februari 2001.
Zoals bekend heeft zijn rederij, de BVBA De Zwerver, reeds twee garnaalvaartuigen verworven (O.110 en O.430), samen goed voor 376 kW (512 pk), waardoor hij reeds over voldoende vermogen beschikt voor een vaartuig van 1.200 pk.

Wij vernamen het overlijden van Rogier Brackx (° te Oostende op 13 juli 1931), schipper Hoogzeevisserij 1ste klas, kapitein op rust bij baggerwerken Decloedt.
Rogier Brackx overleed te Oostende op 5 augustus 1999.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vaartuigen

APRIL-JUNI

Wijziging naam, nummer, roepnaam en eigenaar:

O.20 MIETJE (voorheen O.211 Zeester, eig. BVBA Christoph) Roepnaam: OPAT (voorheen OPIC) Eig.: BVBA Goewind, H. Baelskaai 27, 8400 Oostende. (Geen exploitant in afwachting van verkoop). Zeebrief: 12 april 1999

Wijziging naam, nummer en eigenaar:

Z.206 VOLHARDING (voorheen Z.201 Linquenda, eig. BVBA Verleene). Eig.: NV Artimon, Uitkerkestraat 34, 8370, Blankenberge. Zeebrief: 4 mei 1999

Wijziging nummer, thuishaven en eigenaar:

N.93 AALSCHOLVER (voorheen: Z.93 Aalscholver, eig. Alice Verbouw). Eig.: BVBA Rederij Aalscholver, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan. Zeebrief: 20 april 1999

Terug in de vaart:

N.782 DE NORMA (voorheen De Norma ex-N.402). Roepnaam: OQFD. Eig.: NV Valta, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan. Zeebrief: 12 april 1999

Wijziging eigenaar:

Z.92 LUNDY GANNET, eig.: BVBA Rederij Long Ships, Stormvogelstraat 27, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: 20 april 1999

Z.19 SONJA, eig.: BVBA Rederij Thysebaerdt, Heitegemstraat 10, 8340 Damme-Oostkerke. Zeebrief: 4 mei 1999

O.110 JEANNINE-MARGARET, eig.: De Zwerver Rederij BVBA, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende Zeebrief: 23 juni 1999

O.430 BIMIN, eig.: De Zwerver Rederij BVBA, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende. Zeebrief: 23 juni 1999

Wijziging motor:

Z.79 THORN, eig.: BVBA Ravelingen, K. Janssenslaan 41, 8400 Oostende. Motor: Mitsubishi, 221 kW (300 pk), bouwjaar 1999. Zeebrief: 20 april 1999

O.15 ZILVERMEEUW, eig.: BVBA Zeearend, F. Timmermansstraat 32, 8301 Knokke-Heist Motor: ABC, 883 kW (1.200 pk), bouwjaar 1999. Zeebrief: 4 mei 1999

Wijziging tonnemaat en lengte:

Z.279 RAMBLERS, eig.: BVBA Ramblers, Laurierstraat 34, Knokke-Heist. Bt.: 143; L.O.A.: 33,18 m.. Zeebrief: 16 juni 1999

Geschrapt en wijziging eigenaar:

O.206 KRISJEAN-HENSON, eig. NV Rederij Noordpas, Vissersstraat 17, 8380 Zeebrugge Geschrapt: 20 april 1999

Adreswijziging:

Z.431 ROULETTE, eig.: BVBA Caroline, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 4 mei 1999

O.306 CLEANER, eig.: BVBA Rathe-Kiekens, Vissersstraat 17, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: 23 juni 1999

Nieuw vaartuig:

Z.526 VAYA CON DIOS, eig.: BVBA De Flamingo, Admiraal Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge L.O.A.: 36,11 m., B.O.A.: 8,11 m.; Bt.: 351, Nt.: 105; motor: MaK 9M20, 853 kW (1.160 pk), bouwjaar 1998; werf: Van der Werff-Visser, Irnsum (Ned.). Zeebrief: 22 juni 1999

Z.576 MARE NOSTRUM, eig.: Mare Nostrum BVBA, Boomgaarden 39, 8300 Knokke-Heist. L.O.A.: 32,98 m., B.O.A.: 8,50 m.; Bt.: 385, Nt.: 115; motor Wärtsilä, 883 kW (1.200 pk), bouwjaar 1999 Zeebrief: 29 juni 1999

Doorhaling letter-cijfer teken:

Z.93 geschrapt op 13 april 1999, wordt O.93

O.206 geschrapt op 20 april 1999 wordt verkocht

O.211 geschrapt op 2 april 1999

Z.201 geschrapt op 26 april 1999, wordt Z.206

Wijzigingen Scheldevissersvloot:

Adreswijziging, lengte en breedte:

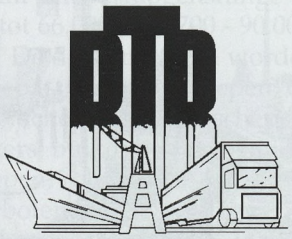
R.21 TWEE GEBROEDERS, eigenaar BVBA L & B Schelde, Stationstraat 26, 9961 Boekhoute L.O.A.: 14,06 m., B.O.A.: 4,19 m.

Wijziging lengte en breedte:

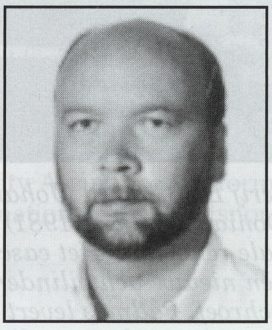
A.32 SOBRA, eig.: De Dooy Walter, Antwerpsebaan 270 bus 6, 2040 Berendrecht L.O.A.: 13,25 m., B.O.A.: 4,64 m.

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

VOOR AL UW PROBLEMEN WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

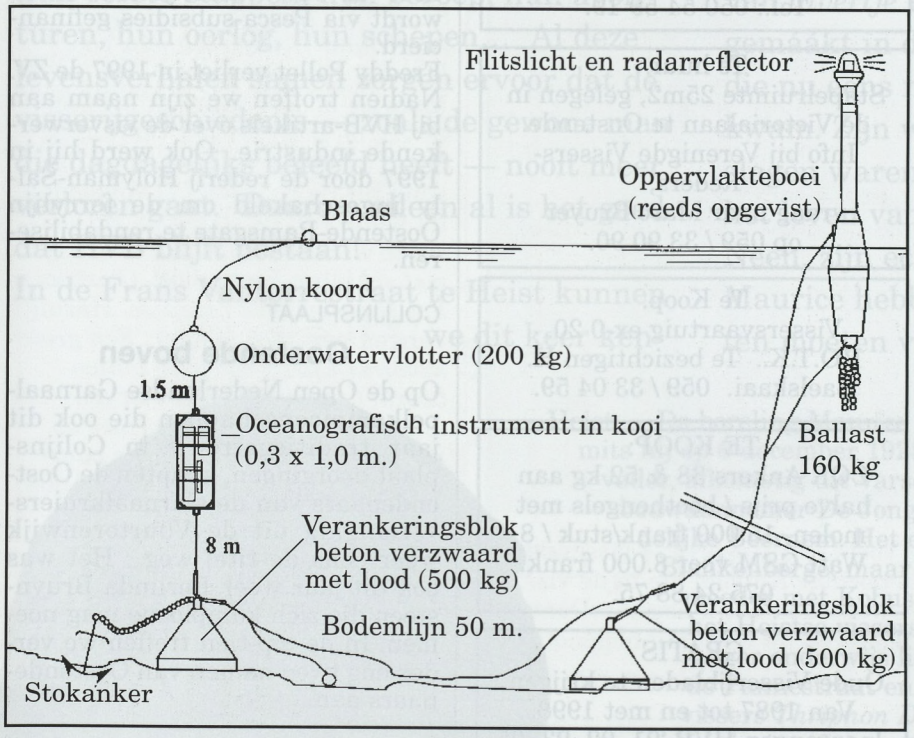
OOSTENDE - VEURNE - DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27
Oostende
Tel.: 059/**55 60 85**
Fax: 059/70 51 33

BRUGGE
Kustlaan 176
Zeebrugge
Tel.: 050/54 47 15
Fax: 050/54 42 53

Het eerstvolgende
HVB
in uw brievenbus op
vrijdag 1 oktober

Beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee (BMM) roept hulp vissers in

Meetstation verankerd op Gootebank verdwenen



IN DE WEEK VAN 11 mei is een BMM meetstation, dat verankerd was door de *Belgica* op de Gootebank in positie 5°27'N - 002°52'E, verdwenen.
Dit meetstation was uitgerust met apparatuur waarmee wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd wordt dat toelaat de milieutoestand van de Noordzee te evalueren.
de losgeslagen markeringsboei werd teruggevonden op 14 mei 1999 in de monding van de Westerschelde. De staat van de boei en de kabel laat vermoeden dat de boei overvaren is door een schip. Opsporingen door de Marine met de mijnenjager *Crocus* in een gebied rond de oorspronkelijke verankeringsplaats bleven zonder resultaat, wat erop duidt dat het meetstation een heel eind verplaatst werd.
langs deze weg wil de BMM nogmaals een oproep doen om inlichtingen te bekomen die behulpzaam kunnen zijn bij de recuperatie van de waardevolle apparatuur en geregistreerde gegevens.
Misschien werd de kleine markeringsboei opgemerkt tijdens de bewuste periode of werd de apparatuur of een gedeelte ervan opgevist. De informatie kan het tijdstip, de plaats of de omstandigheden van het incident zijn, of waarnemingen van de apparatuur.
Deze inforamtie zal strikt vertrouwelijk behandeld worden.
De configuratie van het meetstation wordt gegeven in de hierbijgevoegde figuur. De oppervlaktemarkeringsboei werd dus reeds gevonden. Het belangrijkste gedeelte van het meetstation is het oceanografisch instrument in de kooi. De metalen kooi is ongeveer 1 meter lang en de diameter is ongeveer 0,3 meter.
In dien de apparatuur zou opgevist worden, gelieve dan in elk geval de exacte positie te noteren, indien mogelijk de kooi met het oceanografisch instrument aan boord te nemen en zo spoedig mogelijk de dienst die hieronder vermeld staat te contacteren.
Elke inlichting is zeer welkom.

Beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee, BMM - Meetdienst Oostende, 3de en 23ste linieregimentsplein te 8400 Oostende. Tel.: 059 / 70.01.31, fax: 059 / 70.49.35.

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

40

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.: 059/ 23 88 48 — GSM 075/ 83 19 75

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 u 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.

GRATIS zoekers in Het Visserijblad

Vissers, sportvissers, kapiteins, marine(onder)officieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, vishandelaars, 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, of als ze vinden dat deze service van HVB meteen een door hen verworven recht is om ten eeuwige dage hun ding gratis aan te prijzen, 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. (Of fax op 059 / 32 55 59.) 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.
Sportvissersboot volledig ingericht voor de garnaalvangst
L.O.A.: 9,00 m, br.: 3,33 m, d.: 1,5 m., Radar, VHF, dieptemeter, motor 99,5 pk bij 2400 o/min.
Tel.: 050 54 59 19.

Te huur.
Stapelruimte 25m2, gelegen in de Victorialaan te Oostende.
Info bij Verenigde Vissers-Reders,
vraag naar Marc Bruyer
op 059 / 33 90 90.

Te Koop.
Vissersvaartuig ex-0 20.
P.O.T.K.. Te bezichtigen H. Baelskaai. 059 / 33 04 59.

TE KOOP:
CQR Ankers 38 & 52 kg aan halve prijs / boothengels met molen, 15.000 frank/stuk / 8 Watt GSM voor 8.000 frank.
075 24 88 75.

GRATIS
Oude Visserijbladen te krijgen.
Van 1987 tot en met 1998.
Jaargangen HVB '91, 92, 93, 95 en 96 compleet.
Info op tel. 0532 / / 21 13 52

Te Koop: pilang op luchtdruk.
Twee ton. Prijs 1500 BEF.
Tel.: 03 / 771 90 79

TE KOOP
1ste klas scheepsverven aan lage prijs. Rode menie, antiroestverf, lood- en zinkverf, U.S.Navy, epoxyteer.
050 / 314 554.

Te Koop:
VHF + antenne: 10.000 fr.
GSM Nokia, 8 watt, op 12 volt: 10.000 frank.
CQR Anker, 37 kg.: 15.000 fr.
075 / 35 84 74.

TE KOOP
Garnaalboot
9,80 x 3,30 m x 1 m.
Motor DAF 120 pk
Volledig uitgerust
Tel.: 050 / 41 77 00

TE KOOP
Oude reddingsboot,
nu garnaalboot
9 x 3 meter.
Klaar om te vissen.
Tel.: 050 / 41 49 16.

Freddy Pollet maakt masterplan visserij

Oud-directeur van de Zeebrugse Visveiling Pollet werkt vandaag aan hetgeen genoemd wordt een masterplan voor de Vlaamse zeevisserij. De studie werd besteld door de vzw Visserijcentrum en wordt via Pesca-subsidies gefinancierd.

Freddy Pollet verliet in 1997 de ZV. Nadien troffen we zijn naam aan bij HVB-artikels over de visverwerkende industrie. Ook werd hij in 1997 door de rederij Holyman-Sally ingeschakeld om de ferrylijn Oostende-Ramsgate te rendabiliseren.

COLIJNSPLAAT

Oostende boven

Op de Open Nederlandse Garnaalpelkampioenschappen die ook dit jaar traditiegetrouw in Colijnsplaat doorgingen, kaapten de Oostendenaars van de Garnaalkruiersvereniging uit de Vuurtorenwijk weer eens de titel weg. Het was ook dit jaar weer Berlinda Bruynsteen die zich kampioene mag noemen. In de top-tien treffen we verder nòg twee namen van Oostendenaars aan.

OOSTENDE

Alternatief kustvissersvaartuig

In Oostende wordt momenteel de vzw Cogito opgericht. Initiatiefnemer is o.a. reder Willy Versluys. Hij wil dat de nieuwe vereniging een studie maakt over een kustvissersvaartuig dat een aantal alternatieve vismethoden kan beoefenen. Ook zou het schip zich in korte verafgelegen viscampagnes moeten kunnen inschrijven. Het project-Cogito werd door de Europese unie goedgekeurd en mag zich dan ook dertien maanden gesubsidieerd weten. Voor het uitschrijven van de studie werd beroep gedaan op HVB-redacteur Vandekerckhove.

ZEEBRUGGE

Archeologische vondsten

In de Zeebrugse achterhaven, achter de installaties van Distrigas heeft men bij werken op de terreinen van Toyota resten van middeleeuwse woonplaatsen gevonden en ook sporen van een intensieve aanwezigheid van Romeinen.

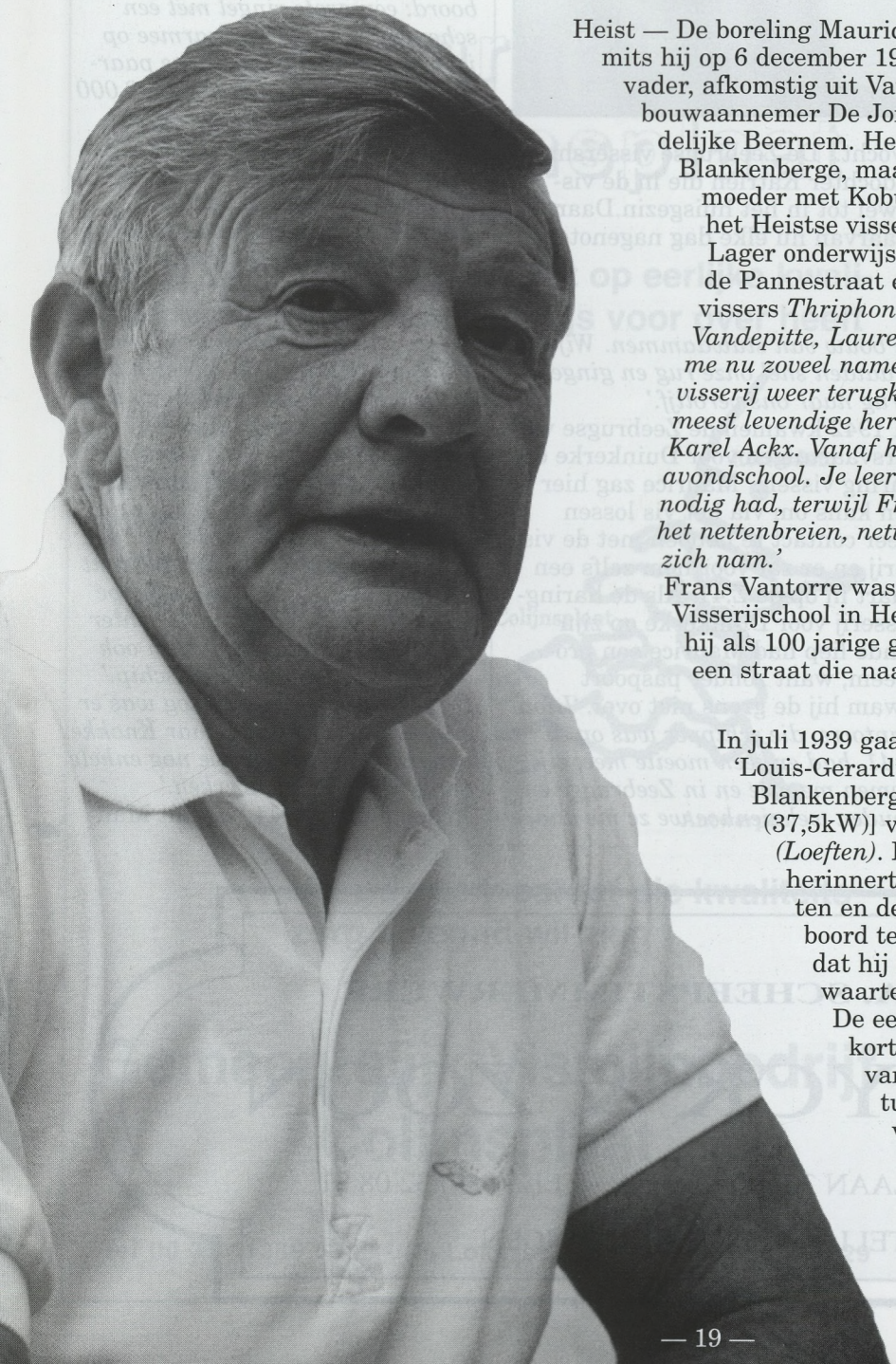
De meest recente ontdekkinge betreffen vondsten met betrekking op veenwinningen tijdens de dertiende en de veertiende eeuw. (jd)

INTERVIEW

Het vissersleven van Maurice Braet

VANDAAG GAAN WE VERDER op onze tocht waarbij oud-vissers vrijelijk vertellen over hun eerste stappen, hun beroep, hun avonturen, hun oorlog, hun schepen... Al deze levensverhalen samen zorgen ervoor dat de visserijgeschiedenis — zoals de gewone man die dagdagelijks beleefd heeft — nooit meer verloren gaat. Daarom alleen al is het goed dat HVB blijft bestaan!

In de Frans Vantorrestraat te Heist kunnen we dit keer kennis maken met Maurice Braet die in de visserij een mooie loopbaan uitgebouwd heeft: van *lavertje* tot reder. Hij heeft het dus gemáákt in de sector en en dat voor iemand die nu eens niet uit een vissersfamilie kwam. Zijn werkkracht, kennis en wil om te slagen waren zijn troeven. Betekent dat dat het leven van Braet over rozen gegaan is? Neen, zijn echtgenote Marie-Jeanne en Maurice hebben ook hun moeilijke momenten moeten verwerken.



Heist — De boreling Maurice was een Sint-Niklaasgeschenk, vermits hij op 6 december 1925 in Heist ter wereld kwam. Zijn vader, afkomstig uit Varsenare, was in Heist timmerman bij bouwaannemer De Jonghe. Moederkwam uit het al even landelijke Beernem. Het echtpaar woonde eerst in Blankenberge, maar toen vader overleed, hertrouwde moeder met Kobus Wtterwulghe en kwam zodoende in het Heistse vissersmidden terecht.

Lager onderwijs liep Maurice in de gemeenteschool in de Pannestraat en in zijn klas vond hij de toekomstige vissers *Thriphon Desmedt, Alfred Stroobandt Henri Vandepitte, Laurent Vantorre...* Braet: *'Er ontsnappen me nu zoveel namen, maar het zijn namen die straks in de visserij weer terugkomen. Bij de onderwijzers heb ik de meest levendige herinneringen aan Mesuere, Van Poucke en Karel Ackx. Vanaf het vijfde studiejaar was er ook al een avondschool. Je leerde er de theorie die je in de visserij nodig had, terwijl Frans Vantorre (Frings) het handwerk of het nettenbreien, netten vermaken en knopen leggen voor zich nam.'*

Frans Vantorre was later medestichter van de Vrije Visserijschool in Heist en lesgever tot 1947. In 1966 werd hij als 100 jarige gevierd. Uiteindelijk kreeg hij in Heist een straat die naar hem genoemd werd.

De schepen

In juli 1939 gaat Maurice aan boord van de Z.32, 'Louis-Gerard' een vaartuig dat in 1921 in Blankenberge gebouwd werd [Lavalmotor 50 Hp (37,5kW)] voor reder-schipper *Eugène Verpoorter (Loeften)*. Het was een oud vaartuig en Maurice herinnert zich nog goed de primitieve carbidlichten en de omslachtige manier om het net aan boord te halen. Het was ook op dat vaartuig dat hij kennis opmaakte met de zeeziekte, waartegen hij de strijd gewonnen heeft.

De eerste stappen in de visserij waren van korte duur. Mei 1940 bracht de invassie van de Duitse troepen en heel veel vaartuigen namen de familie aan boord en vonden de vaartweg naar Engeland. Maurice en zijn ouders bleven in Heist. Het werk werd nu totaal anders. Hij werd ingeschakeld bij de bouw van de betonnen bunkers langsheen de kust. Een arbeider

Maurice Braet in gesprek met Juul De Vocht. De Zeebrugse vissershaven krijgt hem regelmatig op bezoek en dochter Katrien die in de vismijn werkt, brengt de visserijnieuwsjes wel tot in het huisgezin.Daar kijkt Braet terug een mooie loopbaan, waarvan nu elke dag nagenoten wordt.

uit Wetteren, specialist in het vlechten van staaldraad, nam hem onder zijn hoede en leerde hem de knepen van het vak. Dat verhaal eindigt in Duinkerke waar men in de barakken van het lager sliep: *'Een overvloed aan vlooien en luizen, het was er vuil en smerig. Een tip van een Fransman deed mij en zijn kameraad naar een kamer in het dorp verhuizen, waar het netter was en we ook een zekere vrijheid hadden. Op een ochtend als we aan het lager kwamen, werden onze mede-arbeiders uit de barakken gedreven en een Franse burger vertelde me dat ze op transport naar Duitsland werden gezet voor de bouw van stuwdammen. Wij draaiden snel onze rug en gingen terug naar ons verblijf.'*

In 1942 kwamen de Zeebrugse vissersvaartuigen voor Duinkerke op haring vissen. Maurice zag hier een kans om via het vis lossen weer contact te hebben met de visserij en er zat voor hem zelfs een vaart in op de Z.41. Als de haringvisserij voor Duinkerke op zijn einde liep had Maurice een probleem, want zonder paspoort kwam hij de grens niet over. *'Leon Vantorre, die schipper was op de Z.41, had er geen moeite mee, zij nemen me mee en in Zeebrugge en zouden wel zienhoe we ze me daar aan de wal zouden krijgen. Het lukte.'*

Maurice moest zich uiteraard koest houden. *'Ik ben dan met Traen en zijn dorsmachine de boer opgetrokken en werd "minder goed" betaald, maar gedurende drie maanden was ik toch weer bezig. Ook daar kwam vlug een einde aan. Het seizoen was voorbij... en nu?'*

Maurice hoorde toen dat men op de Z.2 de matroos zou vervangen door twee halve matrozen en dat vond hij voor zichzelf al voldoende, hij wilde van de straat af, hij wilde werken. Op de Z.2 voer hij *met schipper Pieter Boey (Parbooi), Pol Mille en Phil Latruwe.* Haring vangen was niet simpel: *'Een grote stok in de peze, die ging buitenboord: een grote ringel met een schepnet en touw en daarmee op jacht naar haring. Het was paardenwerk en toch haalden we 8.000 kg binnen, Pierre was tevreden over z'n bemanning en we kregen opslag.'*

De Duitsers hadden ook de gewoonte om in de uitvarende vissersvloot twee wachtschepen te steken. *'Die twee vissersvaartuigen mochten niet zelf vissen en er waren Duitse soldaten aan boord. Wij werden uitgeloot, moesten dus het wachtschip zijn en kregen daar geld voor. Toch werd door ons in 't geniep ook wat gevist. In het vis ruim had men een bak gemaakt met deksel, daar ging de vis dan in, en op het deksel legden we de kolen waarmee de kachel gestookt werd. In Zeebrugge kwam Seppe met zijn paard en karretje achter de vis en zo hadden wij toch ook wat aan de rol van wachtschip.'*

Bij het einde van de oorlog was er dan nog de evacuatie naar Knokke. 'Ja, ook daar kregen we nog enkele bange dagen te verwerken.'

In september 1944 behaalt Mau-

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

rice het brevet van leerling-schipper, in juli 1945 het brevet van motorist 101 pk en in juni 1948 het brevet van schipper ter visserij. De voorbereidingen naar die brevetten toe gebeurden via de Vrije Visserijschool die nog altijd avondlessen verzorgde.
In 1946 gaat Maurice aan boord van de Z112 'Puis' van *Richard Wtterwulghe. 'Het vaartuig lag in de achterhaven, de havengeul mocht nog niet gebruikt worden wegens mijnengevaar en via Terneuzen kon men dan toch in een deel van de haven een ligplaats hebben en uitvaren voor de visserij. Einde 1945 kwamen ook de vaartuigen uit Engeland terug en op 5 januari 1946 monster ik aan op de Z.458, 'De Drie gezusters' van reder Louis Dobbelaere met de bemanning Pol Vandierendonck, diens vader en Marcel Demunter.'*
In 1947 trouwt Maurice met *Marie-Jeanne Dewaele.* De visser-carriere verloopt naar wens: matroos, later motorist en nog later schipper, het is dan al 7 februari 1949.

De fifties

In april 1950 komt de Z.30 'Hubert-Elise' van reder-schipper *Oscar Rappé* aan de beurt. De A.W.A. motor van 160 Hp (120 kW) zorgt voor de voortstuwing. Naast hogerveremlde Rappé vindt Maurice er ook *Charles Plog en Jozef Verbeke* aan boord. Maurice heeft veel lof over *Oscar Rappé* als schipper en als mens. *'Hij gaf veel van zijn kennis door en had vertrouwen in zijn bemanning. Aan boord van een visservaartuig is dat toch heel belangrijk.'*
Maurice stapt vervolgens als schipper op de Z.201 'Marie-Madeleine' van *Leon Desmidt*, A.B.C. motor 135 pk (100 kW). Bij de bemanning komt hij schoolkameraad *Richard Daveloose, Marcel Desmidt en Robert Everaert* tegen. In de vakantieperiode is er nog een reisje met de z.24 'Genade' van dezelfde reder.
Maurice Braet had ambitie en hij hoort op de kaai dat er in Blankenberge kans is op samenwerking in de B.603 'Jean-Andre' [aan boord een A.B.C. motor van 200 pk (147kW)] van de familie *Goderis*. Hij wordt zodoende schipper-mede-eigenaar. De samenwerking met mevrouw Goderis loopt perfect. *Sylvain Desmedt, Gilbert Ponjaert en Roger Casier* vormden de bemanning. Op 24 februari 1964 wordt Maurice eigenaar van het vaartuig en hij beleeft er nog tien jaren plezier aan, om het vaartuig in 1974 na keuring bij *Aspenslagh* in Oostende te verkopen in Engeland. *Aspenslagh* zag wat in Maurice, die nu zonder vaart en werk was, en vroeg hem als hulp in de zaak voor het netwerk en de brandstofbedeling aan de vaartuigen. Op 15 augustus 1974 begint Maurice aan deze nieuwe opdracht. Totoaal nieuw en vol afwisseling, zoals bijvoorbeeld het leveren van brandstof aan de jachten; een totaal andere wereld. Als de Oostendse zakenman-reder *Pintelon* de zaak overneemt komt er een reorganisatie en gaat Maurice Braet in 1985 met pensioen.
De visserij blijft wel zijn belangstelling genieten. De Zeebrugse vissershaven krijgt hem regelmatig op bezoek en dochter Katrien die in de vismijn werkt, brengt de visserijnieuwsjes wel tot in het huisgezin.Daar kijkt Braet terug een mooie loopbaan, waarvan nu elke dag nagenoten wordt.

Interview Juul De Vocht, foto's Guido Walters

kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

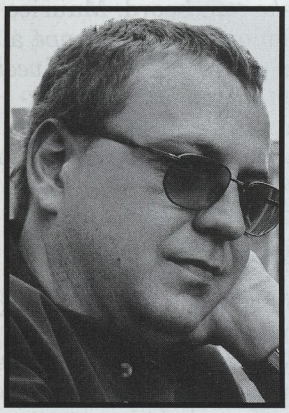
De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters

Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloond wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

TUSSEN SCHIP & KAAI



DIE BEWUSTE 5DE augustus besloot ik van de gelegenheid gebruik te maken om eens naar de Zeebrugse visserskaai te gaan. Het schip dat ik voer, de Z.284 *Vicky*, lost meestal in buitenlandse havens, vanwaar de vangsten met koeltransporten de visveilingen van Zeebrugge of Oostende bereiken. Daardoor krijg ik weinig gelegenheid om eens een andere visser of een reder tegen het lijf te lopen. Ik kreeg daar nu toch eens de kans toe en bezorgde mezelf daarmee de ultieme verrassing.

Ik: *Hoi, Michael, hoe is't?*

Michael: *Dat zou ik aan u moeten vragen. Ze zeggen dat uw schip verkocht is!*

Ik: *Och, dat zeggen ze al jaren. We weten stilletjesaan dat de visserij wel houdt van een lekkere gossip*

Michael: *Ja maar, 't was op het regionaal nieuws van Radio 2. En op radio Contact ook.*

Ons aller bekende en genegen figuur Mark-van-de-dop had dat ook gehoord. Hij belde verschrikt naar mijn echtgenote om te vragen wat er aan de hand was. De lieve meid bleef natuurlijk zelf met grote vragen zitten.

Kort daarop meldde Johan, een bemanningslid van de Z.284, die ook verlof had, dat het zelfs in de gazet stond. Het Volk pakte met de tijding uit op 5 augustus, Het Laatste Nieuws een dag later. In de bewuste artikels waarschuwt Geert Deman ervoor dat de grootste Belgische kotter (waar haalt hij het?), de Z.284 Vicky verkocht werd aan een Nederlandse reder. (Waar haalt hij het?). De overdracht zou geschieden per één januari 2000. (en waar haalt hij dat ook nog?)Op de radio meldde men laconiek dat de Maritieme Ombudsdienst, (Whatever that is) waarvan Geert Deman coördinator is, alles in het werk heeft gesteld om de deal tussen de Belgische en de Nederlandse reder te verhinderen. Spijtig genoeg was dat hen niet gelukt... wat mij helemaal niet verwondert. Er was immers niets om te verhinderen. Een dergelijke kwakkel van formaat kan op zijn zachtst gezegd illustratief genoemd worden voor de integriteit van de 'ombudsman'. Het is trouwens niet de eerste maal dat de man dergelijke en andere nonsens de wereld instuurt. Is dit 's heerschaps zwanenzang, nu hij binnenkort zijn ontslag indient, als coördinator van de Maritieme Ombudsdienst? Hopelijk wordt Geert wat voorzichtiger met het zaaien van leugens, nu hij kabinetsmedewerker wordt bij zijn beste vriend, de staatssecretaris voor Buitenlandse Handel Pierre Chevalier (VLD). Dergelijke stommiteiten zullen hem daar niet in dank afgenomen worden. Deman liet verder weten dat hij ook gaat werken voor Jaak Gabriëls, onze kersverse minister voor Landbouw en Visserij. Die heeft het nochtans al moeilijk genoeg om in de lamentabele erfenis van Karel Pinxten orde op zaken te stellen, daar gelaten dat hij incompetente lawaaimakers zou engageren 'voor het uitstippelen van een nieuwe koers voor de visserij'. Wie Geert Deman zal opvolgen bij de Maritieme Ombudsdienst is bij het schrijven van deze colum nog niet bekend. Tenzij die opvolger een volwassen en verstandig man is zal de impact van de dienst op de visserij blijven wat ze altijd geweest is: NIHIL. De bijzonder kortstondige en chaotische uitvallen die we in het verleden van Deman te zien kregen zullen iedereen bijblijven als geestige, dan wel onbelangrijke anekdotes. Zo was er het grappige interview met Flor Vandekerckhove, waarin Geert de Rederscentrale op de korrel nam. (Zie HVB 2/99) De fundering van vermoedens, gevoelens en geruchten waarop hij zich toen baseerde om voorzitter Schiltz te discrediteren bleek zo zwak dat zelfs een leeggezogen eitje erin wegzakte. De ambitie van de Ombuds-Deman om voorzitter van de Rederscentrale te worden is gelukkig vlug ter ziele gegaan. Met leugens en bedrog hebben we al genoeg te kampen.

Dag Geert. Het gaat u goed op Buitenlandse Handel!

Froid

SMEDERIJ

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan visserijvaartuigen

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

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

Senator Michiel Maertens antwoordt HVB

Ecologisch, jawel... maar niet achter het net vissen

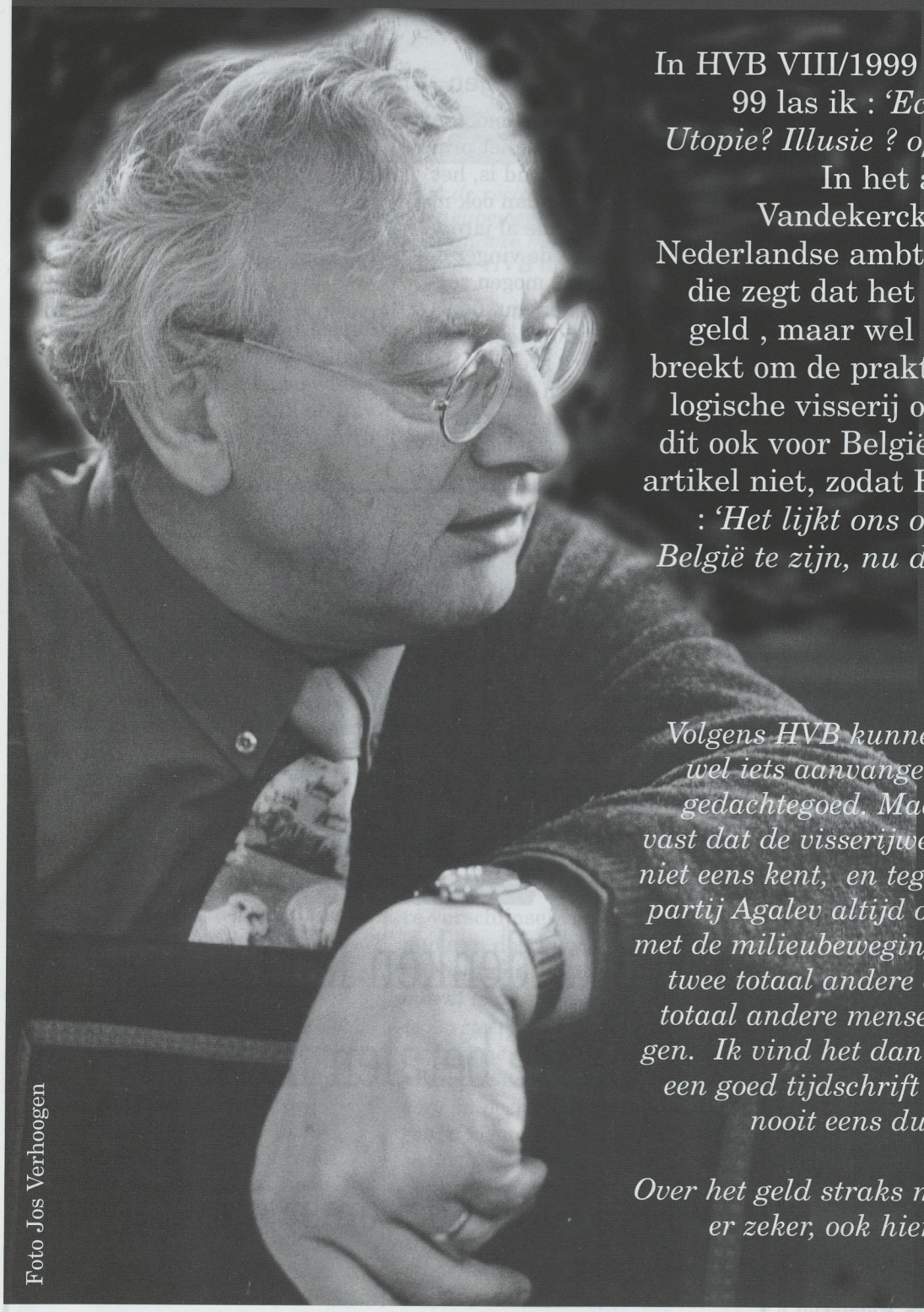


Foto Jos Verhoogen

In HVB VIII/1999 van 1 augustus 99 las ik : *'Ecologisch vissen, Utopie? Illusie ? of de oplossing ?'* In het artikel van Flor Vandekerckhove wordt een Nederlandse ambtenaar geciteerd die zegt dat het aldaar niet aan geld , maar wel aan ideeën ontbreekt om de praktijk voor de ecologische visserij op te starten. Of dit ook voor België geldt, zegt het artikel niet, zodat HVB er bijvoegt : *'Het lijkt ons ook wel iets voor België te zijn, nu de groenen in de regering zitten.'*

Volgens HVB kunnen de vissers dus wel iets aanvangen met het groene gedachtegoed. Maar ik stel al lang vast dat de visserijwereld onze ideeën niet eens kent, en tegelijk de politieke partij Agalev altijd op een hoop gooit met de milieubeweging; ook al zijn dit twee totaal andere organisaties met totaal andere mensen en doelstellingen. Ik vind het dan ook jammer dat een goed tijdschrift als HVB daarin nooit eens duidelijkheid heeft gebracht.

Over het geld straks meer, want dat is er zeker, ook hier in Vlaanderen.

Er is nog een tegenstelling tussen beide zinnen in het betreffende HVB-artikel: de geciteerde Nederlander spreekt over ideeën die uit de praktijk komen en die door ambtenaren kunnen uitgewerkt worden, terwijl het in België de groene politici zijn die het, volgens HVB, moeten doen. Typisch voor ons land is die redenering wel: als er iets scheef loopt — of het nu bij de boeren is of bij vissers — dan zijn het altijd weer de politiekers die het moeten oplossen, uiteraard het liefst met geld. Het is alsof zij altijd de oorzaak zijn van het probleem en dat ze dus hun schuld moeten afkopen. Foute mentaliteit, maar zuivere realiteit!
Nu moet er inderdaad wel met geld over de brug gekomen worden, maar dan moet het geld dienen voor renovaties waarvan iedereen beter wordt: *win/win-situaties*. De ecologische visserij is duidelijk zo'n situatie waarbij iedereen te winnen heeft.
Er loopt overal veel verkeerd, zowel bij ons als in bij de buurlanden. Maar hier lijkt de burger nooit de oorzaak te zijn van het probleem. Op zijn minst merkwaardig in het betreffende artikel is de bijkomende gedachte dat het deze keer precies die politici zijn die altijd het zwijgen werden opgelegd, en nog nooit konden regeren, die het nu maar eens moeten oplossen. Goed, dit mag dan wel onze eigen visie op democratie zijn, maar het allerstrafste is dat dit wordt geëist van een partij waarvan men het visserijprogramma niet kent. De groene politiekers moeten wel héél speciaal zijn om ze blindelings te volgen. Dat zijn we van onze nuchtere vissers allerminst gewoon.
In Nederland daarentegen moeten de vissers — de praktijk dus — het eerst samen met de ambtenaren bekijken, en wordt alles eerst tussen de praktijkmensen, ambtenaren en milieumensen uitgepraat vooraleer de politici de zaak voorgeschoteld krijgen. Die moeten dan de "knelpunten", en enkel nog dàt, oplossen, en dat gebeurt meteen op basis van een voldoende groot 'maatschappelijk draagvlak'.
Hoe anders is het hier in België!
Hier praten vele, vele ministers en ambtenaren (aantal dat nog altijd aangroeit) en de vissers (aantal dat nog steeds vermindert) niet *mèt* elkaar, maar *dóór* elkaar, *jaren ná elkaar*... waarna de politici , die er meestal weinig vanaf weten, tenslotte de zaak vlug even 'arrangeren'. De resultaten van dit systeem zijn er dan ook naar. Het zou in het kleine Vlaamse visserswereldje eigenlijk veel gemakkelijker en sneller kunnen gaan dan bij de noorderburen, maar de praktijk toont aan dat het hier veel trager gaat .

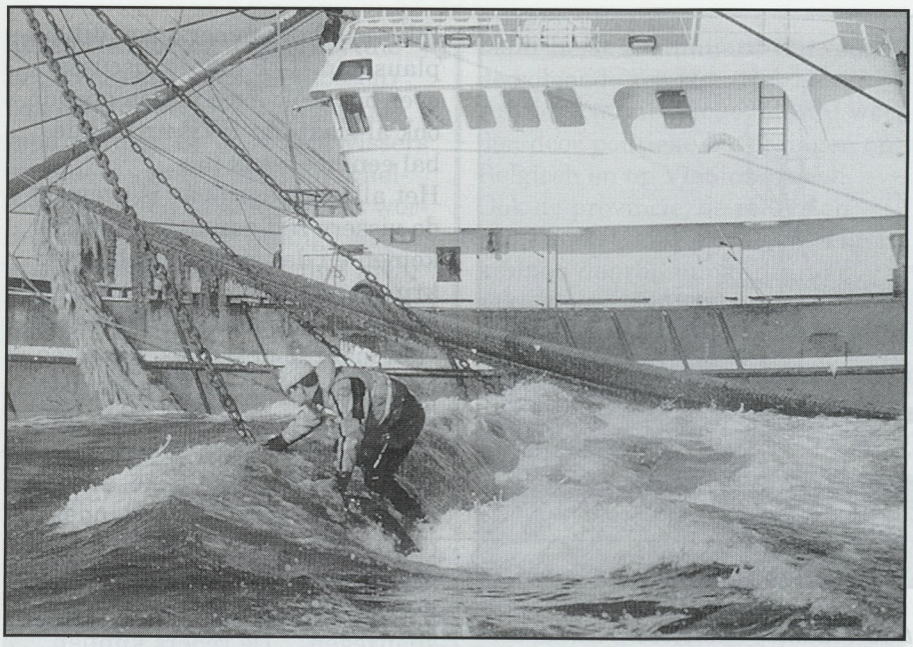
Nationale oplossingen

Maar goed, volgens HVB moeten die politiekers, waarvan het programma niet eens bekend is, het nu oplossen. Dat zijn dan ook nog eens dezelfde poltici die al jaren achteraan in de klas de vinger opsteken om ook iets te mogen zeggen over de problemen van de overbevissing, maar die eigenlijk nooit echt het woord kregen. Als ze dat woord dan toch eens ongevraagd pakken, is dat nog zeer tegen de zin van de praktijkmensen . Die (= Rederscentrale) omschrijven hen dan als "het groene gevaar", "de groene hysterie ", "een allegaartje van groene pluimage", "het groene fundamentalisme", en nog meer van dat fraais. Uiteraard doen ook zij dat zonder ooit de visserijprogramma's van die groene politici te hebben gelezen of zonder er zelfs maar naar gevraagd te hebben .
Onwetendheid troef dus, want zelfs een *rood* wetsontwerp wordt door de Rederscentrale in de schoenen geschoven van de *groenen*, ook al hebben wij daar heel weinig over gezegd. Maar misschien was dat ene woord al veel te veel. We kunnen dan alleen maar de selectieve kleurenblindheid van de Rederscentrale vaststellen. Daarom toch even na het eclipsbrilletje eens een groen brilletje opgezet.

De programma's

De politieke programma's van Agalev-Westhoek of Agalev-Nationaal vermelden de "bescherming" van de kustvisserij, omdat dit het dringendste is, het dichtste bij ons ☛

BBL
Vooruitdenken is klaar zijn om te betalen in Euro
Wij geven de toekomst alle kansen



Senator Maertens: 'Ik stel al lang vast dat de sector de politieke partij Agalev altijd op een hoop gooit met de milieubeweging; ook al zijn dit twee totaal andere organisaties met totaal andere mensen en doelstellingen. Ik vind het spijtig dat een goed blad als HVB daar nooit duidelijkheid over gebracht heeft.'
Op de foto: een milieuactivist protesteert lijfelijk tegen de boomkovisserij. Voor alle duidelijkheid: dit is GEEN parlementair van Agalev. (Foto Greenpeace)

bed en een zaak met grote ecologische gevolgen.
Het Vlaams "regeringsprogramma" vermeldt ook de visserij, maar enkel om er een volledige Vlaamse bevoegdheid van te maken, omdat daardoor inderdaad heel wat vlotter zou kunnen gewerkt worden.
Het nationaal "regeringsprogramma" vermeldt niets, maar dat waren we al langer gewoon. Dat laatste is eigenlijk ook niet zo verwonderlijk, omdat bijna het hele visserijgebeuren Europees wordt geregeld. De lidstaten hebben het al erg moeilijk om de Europese decreten uit te voeren zoals het hoort, en waken er wel over niet nòg eens een eigen, desgevallend afwijkend, beleid bovenop het Euopese te plakken.
In die context is het ook wel te begrijpen dat noch HVB, noch de Rederscentrale, noch de vissers zelf ons visserijprogramma, en eigenlijk evenmin dat van de andere partijen, kennen. Toch bestaat er een belangrijk groen programmadocument, dat niemand uit de visserij ooit opgevraagd heeft en dat nochtans interessant is.

Het Europees Groen Visserijprogramma werd op 6 - 8 november '98 te Londen opgesteld door de Europese Federatie van Groene Partijen. De inhoud ervan komt voor meer dan 80 % uit Vlaanderen.
De groenen stellen vast dat de visserijproblemen in de Noordzee veroorzaakt worden door de neo-liberale politiek van de vrije marktekonomie. Deze heeft negatieve gevolgen meegebracht voor de vangstcapaciteiten, en veroorzaakt verschillende sociale problemen in de kustgebieden waar werkloosheid met de teloorgang van de visserijgemeenschappen het zichtbare verschijnsel van is. Dit kan veranderen door *de Europse visserijakkoorden te herzien; een visserijmarkt te hervormen teneinde het eco-systeem van de Noordzee, de leefbaarheid van de vissersgemeenschappen en de economie met elkaar in overeenstemming te brengen; de Noordzee als één visserijeenheid te beschouwen en er het herstel en het behoud van de visbestanden met alle middelen zeer dringend te bevorderen; de vangstcapaciteiten van de toegestane vlootcapaciteit tot op een duurzaam niveau terug te brengen; niet duurzame en ecologische schadelijke vismethodes, alsmede industrievisserij en discards af te bouwen, alsmede de zandwinning en andere bodemverstorende ingrepen sterk te beperken; speciale ondersteuningsmaatregelen te voorzien voor de kustbevolking die in deze moeilijke overgangsperiode voor hun inkomen afhankelijk is van de visserij; beschermde zones in te stellen o.m. in het kader van de Europese Habitatrichtlijn 92/43 die de visbestanden kunnen bevorderen.*
Het Gemeenschappelijk Visserijbeleid na 2002 moet, zo menen wij, deze principes respecteren. Aangezien de groenen in 5 van de 12 Europese lidstaten in de regering zitten, zullen deze principes dan ook zwaar doorwegen op het uiteindelijk nieuwe Gemeenschappelijk Visserijbeleid na 2002.

En wat met de vislabels

Labeling is altijd al een groene eis geweest ter bescherming van de consument. Ten minste als het ernstig gebeurt en goed gecontroleerd wordt.
Maar voor de zeevisserij is dit maar een end-of-the-pipe oplossing, en daarom ook geen prioritaire eis. Voor landbouw of fishfarming, waar het hele "productieproces" onder strenge controle kan worden gehouden, is dit veel belangrijker. Wanneer zeevis wordt gevangen, kan hij enkel gelabeld worden op duurzame en diervriendelijke vismethodes, op versheid, op hygiënische verpakking... en dit is al iets, maar aan de echte kwaliteit van de vis kan niets meer worden veranderd van zodra hij gevangen is.
Voor de Vlaamse groenen blijft de prioriteit liggen bij een veel betere viskeuring . Maar ook op dioxines en pcb's e.a. kan de vis niet vlugvlug en in zijn totaliteit worden getest. Tegen dat we de uitslag van *serieuze tests* kennen, is de vis al lang verkocht, ingevroren of geconsumeerd: dit is het paard achter de wagen spannen.
Al het geleuter over woorden als eco & bio, labels hier & labels daar, is niet mis, maar het zijn en blijven oppervlakkige marketingmethodes, en niets meer. Het ver-

Greenpeace voerde in 1994 samen met de Vlaamse kustvissers actie voor een propere Noordee. Om geen verwarring te stichten melden we hierbij dat er zich toentertijd aan boord van het Greenpeaceschip Sirius geen Agalevpolitici bevonden. (Foto gw)

wondert ons dan ook niet dat een grote holding met een grote milieuvereniging scheep gaat om het MSC-label wereldwijd te promoten, en we keuren dit ook niet af. Maar we moeten eerlijk blijven. Die woorden worden voortdurend — in alle takken van de voedingswereld en ver daarbuiten zelfs — gebruikt om vooral één ding te bekomen : meer geld. De rest — het milieu — is alleen maar "mooi meegenomen". Zo was er zelfs ooit een *Vlaams* voorstel voor etnisch zuivere *Vlaamse* vis gevangen door *Vlaamse* vissers met *Vlaamse* boten voor de *Vlaamse* kust... Wellicht met een Vlaamse Leeuw op hun staart gestempeld?! Een kwaliteitswaarborg ? Ach! Het probleem overstijgt wel even de knepen uit de marketingdoos. De toestand is te ernstig om dat aan de verkoopspromotors over te laten. Ik herinner me een artikel uit De Morgen van 24.12.'94: *'Potvissen (ondertussen verwerkt tot dierenvoedsel en dure olie voor de vetindustrie) zaten boordevol PCB's'*, waarin specialist Professor Joiris opmerkt dat in de vier aangespoelde potvissen 18 kilogram (! jawel) zat aan PCB's - dus dioxines! En wij maakten ons vorige maand - terecht - zorgen over een paar honderd nanogram (een miljardste van een gram) in onze kippen. En de burger maar "gezonde" en "dioxinevrije" vis eten in plaats van dioxinekoteletten! Tijdens de dioxine-krisis verscheen ook een piepklein artikeltje ergens in een hoekje van Het Nieuwsblad, waaruit bleek dat de eskimo's sedert enkele decennia boordevol dioxines zitten omdat die zich dagelijks voeden met zeehonden, die — net als de potvissen — leven van vis. Dit is ook niet zo verwonderlijk want twee derden van de wereld is bedekt met zee. De duizenden verbrandingsovens over de wereld spuwen dagelijks tonnen dioxines in de lucht die vooral op zee... en dus ook in de vis terechtkomen.

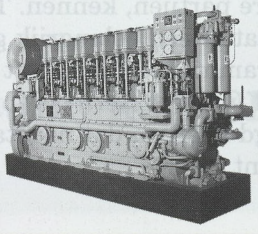
Wat te doen?

Het probleem is dus wereldomvattend groot. Kunnen onze Vlaamse vissers dan niets doen? Natuurlijk wel. Daarom eerst een dik applaus aan HVB dat de discussie over het ecologisch vissen opende, ook al slaat het HVB-artikel de bal een heel stuk mis.
Het allerbelangrijkste is evenwel de vissers zelf aan het woord komen en dat ze de mogelijkheid krijgen iets te doen. Want er wordt niet door de politici in Brussel gevist, maar door de vissers op zee. Dáár moet het gebeuren. En dat kàn, als de sector maar ophoudt met schelden, en integendeel positief meewerkt. De Vlaamse vissers kunnen net als de Nederlanders een aantal weinig milieubelastende vismethodes uitproberen : bordenvisserij, snurrevoad, twinrig, spanzegen... De reders kunnen zich toeleggen op het uitreden van vaartuigen met mìnder pk's en zodoende tegen de trend ingaan om schepen te bouwen van méér dan 1200 pk. Er kan gewerkt worden in de richting van minder brandstofverbruik, schone kuilen, selectieve netten met of zonder ruiten, minder bodemberoering door met lichtimpulsen te werken, lichter materiaal, weinig slijtage, en ga zo maar door. Allemaal dingen die renderen en tegelijk kunnen gesubsidieerd worden. Dat is hetgeen we *win/win-systemen* noemen: veranderingen waar iedereen bij wint. Want de dag komt snel dichtbij dat het uìt zal zijn met de boomkor. Dit is een wereldwijde milieu-eis die almaar luider zal klingen. En wat zal er dan gebeuren? De Nederlanders , zo leerde het artikel in HVB van vorige maand ons, zullen klaar zijn met hun alternatieven. En de Vlamingen?

Scheepsdiesel Service

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

SDS n.v.



Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 03 67

24 u / 24 u. 0477 / 47 66 82

Tenslotte moeten de politici (die het weer eens moeten oplossen) ook door de sector ernstig genomen worden. Er moet door vissers en reders - zonder te gaan schelden - met hen samengewerkt worden om iets aan de huidige situatie te veranderen, al is het maar omdat er geen andere (Belgische) mogelijkheid is.
Nu de lezers ons Europees programma kennen, moeten ze alleen nog weten dat er geld is voor de visserij, véél geld! De Europese Unie gaf op de top van Berlijn maar liefst 1, 2 miljard vrij voor de volgende zes jaar. Het is een subsidiepot die aangevuld zal worden door politieke beslissingen op Belgisch en op Vlaams niveau. Ook de provincie, de reders en — waarom ook niet — de gemeenten, kunnen daarbij hun duit in het zakje doen. Het geld om vernieuwend en ecologisch te gaan vissen is er dus wel degelijk. Vraag is dus alleen maar of ook de wil er is. Waar blijven jullie goede ideeën voor de ecologische visserij ?

Michiel Maertens

Brieven

Met alleen maar een zuidwester hé

Flor, een tiental jaar geleden heb ik je een ambitieus schrijfbeest genoemd, een dichtersziel met creatieve flair. Met gulle letterkundigheid — en uiteraard ook met de hulp van Poseidon — heb je HVB een nieuwe impuls gegeven. Maar we wisten ook toen al dat we schreven voor mensen die steeds minder lezen. Wat we indertijd ook al wisten was dat HVB een blad is voor mensen met het zeegeruis in 't hoofd; een beperkt publiek dus. Het kòn dus nooit een commercieel succes worden.
Nooit in haar zesenzestigjarig bestaan heeft HVB het visserijgebeuren zo bevattelijk benaderd als de laatste tien jaar. Statistieken en cijfers, gelardeerd met narratieve maritieme stukken hebben de lezers inzicht in het visserleven gegeven en meteen ook een blik gegund doorheen de nevels waarin dampen van 't verleden drijven. Hoe heb je het voor elkaar gekregen met de beperkte mogelijkheden waarover HVB beschikt? Ik heb steeds de geestdrift en de bekwaamheid — ik zou haast zeggen: het idealisme — bewonderd waarmee je het blad gevuld hebt, vernieuwd en geleid. Soms 'solistisch' en soms zelfs op het krampachtige af.
Maar alles verandert. *On the prow we stand, forwards, forwards over the star'lit sea.* Het is zoals je het onlangs nog schreef: tientallen vissersvaartuigen werden weggesaneerd, scheepswerven verdwenen, visserijscholen werden ontruimd, leveranciers werden overbodig, vissers en werknemers verdwenen, HVB viel van 56 op 32 bladzijden... en nog zijn we niet aan 't einde van de afgang gekomen. Ja, er zal altijd nog wel een vissersvaartuig naar zee gaan, dat wel. Maar afgewogen tegen wat het bedrijf ooit was, kom je niet verder meer dan folklore. De stank van verval. En koken kost geld. Zou je moeten voortdoen met hier wat liefdadigheid en daar wat paternalisme? Met eurosteun en Vlaamse culturele subsidies? Dat lijkt me niet bepaald iets voor vuurtorenwachters te zijn die 's nachts met literatuur in het hoofd rondlopen.
Doe je dus even te goed aan hetgeen de publicist Saul Bellow zegt: *'We leven in een ondraaglijke staat van verwarring of afleiding. We kunnen ons niet langer dan zeg maar vijf minuten op een thema concentreren, er is een door geen mens te vatten proliferatie van thema's die ons agiteert en verwart, met meer en meer publieke thema's, maar steeds minder persoonlijk bewustzijn; en de oude menselijke essentie wordt verwaarloosd en vergeten.'*
Hope is never far away, HVB blijft en zo zeg je zelf: je bent geen *'burn't out case'*. Ten slotte heeft het blad in z'n lange bestaan al menig klip weten te omzeilen. Maar je moet goed beseffen dat het leven sterker is dan de leer en dat 'erst das Fressen' kommt'. Ik denk dan ook dat we de volgende eeuw zullen moeten ingaan zonder Visserijblad, zonder haast en zonder porteplume; hoogstens met een zuidwester zonder gaten, als enige bewijs van onze zilte bevlogenheid.

Lin, Oostende

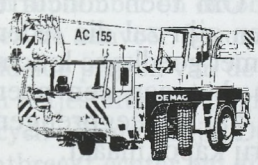
Vuilhoop

Het artikel over ecologische visserij in het vorige nummer van HVB heb ik graag gelezen. Het is zeker bemoedigend dat de sector meer aandacht aan het milieu gaat besteden. Kwaliteitscontroles en -labels, bio- en ecostempels... het kan ons allemaal op weg helpen, zeker in deze tijden waarin de

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Verhuur telescopische kranen

Verheye Joël n.v.

Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Werfkaai 9-11 (vissershaven)
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
24 u / 24 u GSM 0477-412093



weekblad
TIJDINGEN
OostendenOOr
vraag ernOOr
bij uw dagbladhandelOOr

Lezer Verleye uit Oostende nam aanstoot aan deze vuilhoop en stuurde ons de foto op.

voedselindustrie ter discussie staat. Maar er zijn ook andere zaken in de vissersgewoonten die eens tegen het licht gehouden moeten worden. Hierbij ingesloten vind je een foto die ik onlangs genomen heb op het strand. Hetgene je daar ziet liggen is allemaal afval die vooral afkomstig is van vissersvaartuigen en die bij hoogtij aanspoelt op het strand. Het is een publiek geheim dat de vissers nogal wat vuilnis over boord kieperen. Een bewustzijnsverandering, ook wat dat betreft, dringt zich dan ook op. Het zou het imago van de sector zeker geen kwaad doen.
HVB kan de brug vormen tussen het zich snel ontwikkelende ecologisch bewustzijn van de burgers enerzijds en de vissers anderzijds. Daarom alleen al is het belangrtijk dat HVB ook in de jaren 2000 zou blijven bestaan.

D. Verleye, Oostende

Zo goed hé

'De mens in opstand in tijden van herstructurering' dat in de vorige editie van HVB verschenen is, heeft me erg geïnspireerd. Ik zou er graag een aanvulling op schrijven, want het essay van Vandekerckhove heeft bij mij veel losgemaakt. Inmiddels heb ik me op mijn zolder truggetrokken om er op zoek te gaan naar brochuurtjes, knipsels en andere archiefstukken die m'n eigen herinneringen een ruggesteuntje geven. Alhoewel mijn ervaringen niet onmiddellijk iets met de visserij te maken hebben, zou het toch prettig zijn om ze in uw blad gepubliceerd te zien. Ze sluiten immers naadloos aan bij het hogervernoemde essay dat in HVB verschenen is.
Ten slotte wil ik graag nog opmerken dat 'de laatste vuurtorenwachter' m.i. het niveau van Louis-Paul Boon haalt. Een en ander maakt dat HVB niet alleen voor vissers een interessant blad is, maar ook voor landrotten zoals ik.

J. Lenaerts, Kessel-Lo

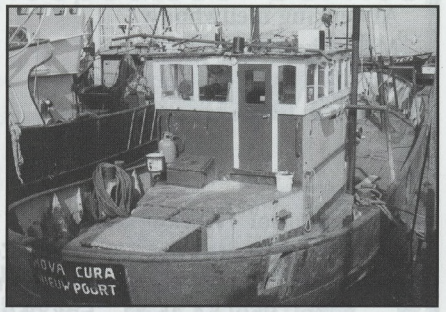
Visveilingen moeten blijven

Moderne visverwerkende bedrijven blijken leveringscontracten nodig te hebben om te kunnen overleven (zie HVB VII/1999 van 2 juli): de nieuwste trend om de kleine visser kapot te maken!
De vissers halen hun product uit zee met alle (ook economische) gevaren van dien. De vissers zijn de producenten en het moeten de producenten zijn die de regels maken, niet andersom.
Wat willen de grote afnemers nu echt? Nou als simpele geest in de visserijkunde bekijk ik dat zo: die afnemers zullen in het begin poeslief onderhandelen met de reder, maar na enkele leveringen zullen die afnemers proberen de prijs te drukken, wat de vissers met tegenzin zullen moeten accepteren. Gaat de ene reder niet akkoord dan staat er toch een andere klaar om te mogen leveren. Om toch concurrerend te kunnen zijn zal die reder vervolgens met goedkope krachten gaan varen, hetgeen een neerwaartse trend zal teweegbrengen die de visserij kapot maakt.
De hypocrisie van de Europese visserijministers met betrekking tot de leveringscontracten zal de vissers uiteindelijk tot werkslaven maken. Dat komt doordat die ministers vooral oor hebben voor de grote viserwerkers, lees: voor het grote kapitaal.
Ergens ben ik wel gewonnen voor de liberalisering van de visaanvoer, maar als sociaal-liberaal blijf ik argwanend staan tegenover de bedoelingen van visverwerkers die rechtstreeks willen aankopen. Heeft de visveiling vandaag nog een functie? Jazeker. De visveiling kan immers een sociale tussenschakel zijn die de producenten een eerlijke prijs garandeert.
Verder blijft het thuislandprobleem een moeilijke materie. Moet men de Belgische vissers dwingen om hun vangsten in Belgische mijnen te veilen? Moet elk Europees land de vloot in eigen hand houden? Hebben dan ook al die nationale visveilingen nog bestaansrecht als alleen plaatselijke schepen er terecht mogen komen?

H. de Bruin, Rotterdam

Vakantie

Begin juni was ik met vakantie in Bruinisse (Schauwen-Duiveland), Zeeland. Het is een ervaring die ik elke liefhebber van vissersvaartuigen kan aanbevelen.
De haven lag er eerst leeg bij, maar enkele dagen later was de situatie al helemaal anders. Een twintigtal moderne mosselkotters waren teruggekomen van de Wadden waar ze mosselzaad gingen halen. Tekst en uitleg kreeg ik in het plaatselijk visserijmuseum dat ik elkeen kan aanraden.
Ik maakte van de gelegenheid gebruik om Colijnsplaat en Stellendam te bezoeken. Daar zijn (maar doe het dan op vrijdag en in 't weekend) heel wat boten te☛



Lezer François ging op vakantie naar Colijnsplaat en trof er o.a. de oude afgetakelde N 88

zien. In Colijnsplaat trof ik de oude afgetakelde N 88. In Stellendam kom je onder de indruk van de grote bokkers, maar zie je ook wat boten uit andere havens. Zo kon ik mijn hart ophalen aan de schepen uit Breskens, ook al omdat ik het boek *'Bressiaanse vissers'* op zak had (voor een prik te koop bij de Slegte) waardoor ik alles over die schepen te weten kwam. In dat boek vind je bijvoorbeeld ook referenties naar de BR 24 die in 1970 als O 22 naar Oostende overgebracht werd en later als N 22 Zeester in Nieuwpoort terecht kwam, (nu O 211). De BR 53 ging dan weer in 1964 als BOU 11 naar Boukhoute en de BR-42 Antje, zo lees ik in dat degelijk geïllustreerde boek, kwam in 1985 als Seabird II (O 62) naar Oostende. In 1992 zou het schip als O 536 Zeevalk naar De Oostendse reder A. Desmit overgegaan zijn.

Ik stuur jullie hierbij enige foto's van vaartuigen, goed voor jullie archief. Ik wens HVB goede moed... en: volhouden!

S. François, Zellik

HVB en de... economie

Met ontstentenis las ik in het jongste HVB-nummer dat de dagen van dit onafhankelijke magazine mogelijk geteld zijn. In deze tijd van bewustzijnsvernauwing (het VTM-syndroom) heeft HVB de kracht van een (onafhankelijke!) stem in de woestijn. Mocht ook dit blad verdwijnen dan valt weer een stukje vrije berichtgeving weg. Informatie die dan uitsluitend in handen komt van kortzichtige, veelal op manipulatie gerichte media'ondernemers'. Zij zouden het verdwijnen van het blad wellicht met veel jolijt gadeslaan. Daarom moeten we alle middelen inschakelen om het blad (en om het in maritieme termen te zeggen) boven water te houden
In ons land blijft al zo weinig over van de maritieme cultuur. Er blijft trouwens ook hoe langer hoe minder maritieme economie over. Niet alleen de RMT heeft er het bijltje bij neergelegd, ook onze CMB werd inmiddels verkocht. Blijkbaar dringt het niet tot het beleid door dat precies dit maritiem gebeuren, en de verankering ervan, de basis vormt voor een gezonde regionale en nationale economie. Maar laat ons hopen dat het niet te laat is (om alweer in maritieme termen) het tij te keren. Het is ook hierin dat HVB een eigen taak heeft. In die termen gesteld zou het wegvallen van het blad ook een negatieve invloed hebben op de economie. Is dat geen valabele reden om ermee door te gaan? Ik zou dus zeggen: hou koers en trotseer ook deze storm!

F. Neyts, Heist

Markt

Het einde van de van de dure garnaal

Goedkoop zijn de garnalen nog niet. Maar dat komt nog wel. (foto gw)

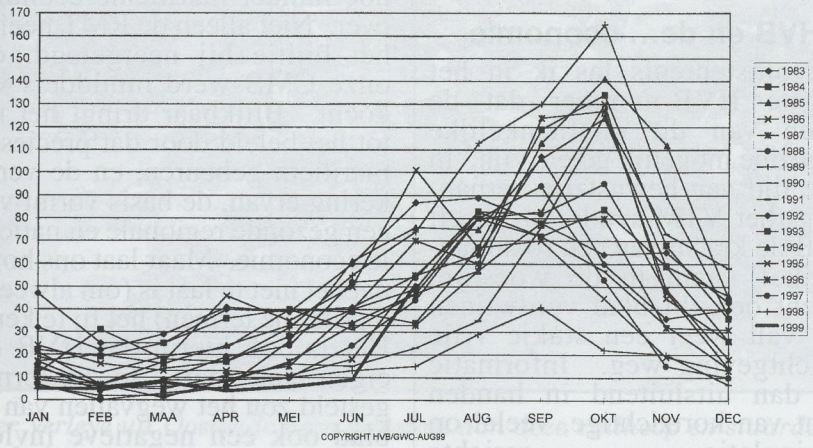
DE GARNALEN WAREN de voorbije maanden schaars en duur. Daar komt heel voorspelbaar verandering in. Het is nu eenmaal een cyclus die zich jaarlijk herhaalt.

Het is een normaal verschijnsel dat de garnaalaanvoer vanaf juni in stijgende lijn gaat en een hoogtepunt bereikt in oktober. De vismijnprijzen reageren steevast met een daling die een dieptepunt bereikt in september en oktober. We hebben de aanvoer, besomming en gemiddelde prijzen van de voorbije jaren netjes uitgezet in grafieken. De cycli zijn duidelijk. De plaats ontbreekt echter om die allemaal af te drukken. Maar in de grafiek over de maandelijkse aanvoer (zie volgende bladzijde) waarop we de garnaal vanaf 1983 volgen, blijkt ook voor de lezer duidelijk dat we met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kunnen zeggen dat het jaarlijkse patroon zich ook dit jaar zal herhalen.

Prijzen

Dit jaar was de garnaal reeds in januari erg duur. Enkel in 1991 lag de gemiddelde prijs nog hoger. In de eerste maanden van het jaar kwam weinig garnaal op de markt. De schaarste hield aan tot in juni. In juli schoot de aanvoer omhoog. Dat leverde enkele euforische berichten over wonderbare garnaalvangsten in de media op. Het ging weliswaar om veel kleine garnaal. Zonder kleine garnaal in juli is er geen grote garnaal in september en oktober weten de vissers al lang. De aanvoer bedroeg 51 ton, een veelvoud van het jaar voordien (15 ton). Dat is helemaal geen uitzonderlijke hoeveelheid. De gemiddelde juli-aanvoer van de voorbije vijftien jaar ☛

Op de hieronderstaande grafiek plaatsten we de maandelijkse aanvoer van garnaal vanaf 1983 tot nu. Duidelijk is het steeds weer komende hoogtepunt.



bedraagt 53 ton. Die aanvoer lag in de periode 1985-1990 wel beduidend hoger dan dat laatste jaren. Wat echter niet in de aanvoercijfers staat is dat het aantal garnaalvaartuigen met de jaren fel geslonken is en vandaag nog verder slinkt. Dat levert sowieso al minder garnaal op. Daar tegenover staat dan weer dat een sinds enkele jaren een aantal Zeebrugse eurokotters uitgerust werden op om garnaal te jagen. Ook te volgen is hoe het Koninklijk Besluit dat de band van de Nederlands-'Belgische' vaartuigen met het thuisland regelt een invloed zal hebben op de aanvoercijfers van garnaal in onze vismijnen en dan vooral in de Zeebrugse Visveiling. Want, met de komst van de garnalen zakken ook de grote Nederlandse eurokotters naar onze kust af. In tegenstelling met onze dagvissers slepen zij van maandag tot vrijdag. Dat moeten onze garnaalvissers met lede ogen aanzien. (gw)

'Garnalenkartel' bestaat niet meer

De voorbije weken verschenen links en rechts berichten over prijsafspraken tussen de garnaalvissers. Op dat ogenblik bestond het zogenaamde "garnalenkartel" al niet meer.

DIE AFSPRAKEN HEBBEN wel bestaan. Ze zijn ontstaan in de tijd dat er een overvloed aan garnalen was en de bedrijven op aanzienlijk voorraden zaten. Om de prijzen op peil te houden onderwierpen Nederlandse, Duitse en Deense garnaalvissers zich vrijwillig aan vangstbeperkingen. De Nederlandse Vissersbond was het daarmee eens. Volgens het Productschap Vis waren de prijsafspraken niet in strijd met de Europese kartelregels.

De laatste jaren bestonden er in de noordelijk gelegen Nederlandse afslagen (Harlingen, Lauwersoog, Den Oever) afspraken tussen de aanvoerders en de vier grootste bedrijven, waarbij de grootste koper, Heiploeg uit Zoutkamp, een belangrijke rol speelde. De garnalen kwamen wel pro forma op de veiling omdat de vissers zich gebonden hebben aan de vrijwillige veilplicht. Enkele nieuwe kopers verstoorden evenwel de afspraken. Ook de kleine garnaalhandelaars ergerden zich al langer aan de toestand waarbij zij onvoldoende waar konden aankopen. De lage aanvoer van de eerste maanden verergerde de toestand nog. In juni is het "garnalenkartel" dan ook gesprongen. Het is opnieuw ieder voor zich. (gw)

Vice-admiraal André Schlim overleden

Van eenvoudige jongen — zijn vader was stoker bij de spoorwegen — bracht André Schlim (73) het na een bewogen leven tot de hoogste graad bij de Belgische marine. Tijdens zijn loopbaan heeft hij altijd oog gehad voor de visserij en was tot het einde van zijn leven voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis.

André Schlim (° 7 feb. 1926) groeide op in het kleine Ardeense plaatsje Bonnert nabij Aarlen. Nog geen zestien jaar oud verliet hij het ouderlijk huis en trok in december 1941 naar Groot-Brittannië. *"Niet uit patriottisme, daar was ik te jong voor. Misschien voor het avontuur of omdat mijn ouders het vaak hadden over de verschrikkingen van de oorlog 14-18"*, vertelde hij vijftien jaar geleden in een interview. Zijn tocht naar het Britse eiland liep over Frankrijk, Spanje, Portugal en Ierland. De ☛

Vice-admiraal André Schlim bij de inhuldiging van het nieuwe Ibis-internaat op 18 april 1986.

jonge Schlim werd onderweg enkele keren aangehouden en zelfs opgesloten. Pas negen maanden later, op 1 september 1942 arriveerde hij in Engeland. Hij was eigenlijk nog te jong om toe te treden tot de krijgsmacht (de Belgische sectie van de Royal Navy), maar hij kon de rekruteringsambtenaar overtuigen dat hij reeds 17 jaar was. Zo belandde hij als matroos op de lichte oorlogskruiser *Charybdis* die konvooien op de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee beschermde. Dat ging niet zonder slag op stoot. De schepen werden vaak onder vuur genomen door de vijandelijke artillerie. In 1943 maakt hij de landing in Salerno mee, gevolgd door de veldtocht naar Rome en de val van Mussolini.

Jachtpiloot

In oktober 1943 was André Schlim met de *Charybdis* terug in Plymouth. Hij begon er zijn vliegopleiding. Enkele dagen later werd de *Charybdis* nabij het Kanaaleiland Guernsey door Duitse torpedo's tot zinken gebracht.
Voor de opleiding tot jachtpiloot moest hij naar Canada. Als gebrevetteerd vlieger kreeg hij een *Hellcat* in handen, de eerste nachtjager van de Britse Marine Luchtvaartdienst, en vloog ook met de *Seafire*-jager. Bij verschillende noodlandingen heeft hij het steeds heelhuids vanaf gebracht.
In november 1945 was hij terug in eigen land. Hij droeg de graad van onderluitenant-piloot. Hij behaalde het brevet van burgerpiloot. en verzorgde een tijdlang luchtdopen op het vroegere vliegveld van Knokke omdat hij bij Sabena niet aan de slag kon. Uiteindelijk liet hij zich inlijven bij de Zeemacht. Als Vaandrig-ter-Zee nam hij deel aan talrijke mijnenveegoperaties en voerde het bevel over diverse schepen, waaronder het schoolschip *Kamina* waarop hij van '64 tot '66 gezagvoerder was.
Vervolgens belandde hij op de Staf van de Zeemacht en werd uiteindelijk Commandant van de Groepering Operaties in Oostende. Op 1 oktober 1980 volgde hij Admiraal J. Van Dyck op als stafchef en de kroon op zijn carrière volgde op 26 maart1981 met zijn benoeming tot vice-admiraal, een functie die hij tot 31 december 1985 zou vervullen. In januari 1984 kwam hij persoonlijk tussen bij de zoekactie naar de Z.424 *Zeepaard* waarbij vijf vissers het leven lieten. Hij volgde de werkzaamheden van de hoogzeemijnenveger *Van Haverbeke* ten noordoosten van Flambourough Head op de voet. Hij wilde dat alles in het werk werd gesteld om de onzekerheid over het lot van de vermiste vissers weg te nemen.

Ereburger

Na een militaire loopbaan van 43 jaar trok hij zich op zestigjarige leeftijd terug in zijn villa in de Loppemse bossen met zijn (ondertussen overleden) echtgenote en enige zoon.
De figuur van André Schlim blijft ook onafscheidelijk verbonden aan de K.W. Ibis in Bredene. Eind 1968 trad hij toe tot het bestuur van het Koninklijk Werk en in 1977 werd hij opgenomen in de raad van beheer. In 1981 volgde hij divisie-admiraal Robijns op als voorzitter. Hij bleef zich al die jaren actief inzetten voor het welzijn van de kwekelingenschool en voor de aanpassing van het zeevisserij-onderwijs. Omwille van zijn verdiensten voor het K.W., ondermeer de vernieuwing van de gebouwen, ontving hij in 1996 het ereburgerschap van de gemeente Bredene.
André Schlim overleed op 9 augustus in het AZ St.-Jan in Brugge. De uitvaartplechtigheid vond plaats op maandag 16 augustus in de St.-Martinuskerk in Loppem.
(gw)

Bart Schiltz brengt P.518 *Andrew J.* in de vaart

Op maandag 23 augustus vond in besloten kring de doop van de P.518 Andrew J met thuishaven Portsmouth plaats. Voor de gelegenheid lag het gepavoiseerde boomkorvaartuig (op de foto zijn de korrestokken nog niet geplaatst) afgemeerd voor de Zeebrugse Visveiling. Het vaartuig vervangt de GY.269 De Kaper uit Grimsby (uitgevlagde Z.69 De Kaper) die in februari voor de Deense kust is uitgebrand. De rederij kon het onder Engelse vlag varende Nederlandse vaartuig kopen van de Rederij Jaczon uit Scheveningen. De P.518 is een vaartuig van 37 meter, gebouwd in 1982 en heeft een motorvermogen van 1.198 kW (1.630 pk). Het vaartuig wordt gevoerd door Rudi Schiltz (zoon van Bart). De andere bemanningsleden zijn Nick Carton (zoon van de vennoot van Bart Schiltz), Christoph Lensen, Mario De Groote, Stefaan Vanhaecke en een Engelse visser. Visserijaalmoezenier Dirk Demaeght zegende het vaartuig in. Het meterschap ging naar een Britse dame en ex-reder Jozef Verbeke, vader van advocaat Lino Verbeke, is de peter. (gw)

Pieters mogelijks binnen het jaar naar de Beurs

DE PIETERS GROEP uit Brugge heeft nog een Zwitsers bedrijf overgenomen. Het gaat om *Coveris SA* uit Lausanne, een onderneming gespecialiseerd in de commercialisering en distributie van visserijproducten voor Zwitserse warenhuizen. Coveris haalde vorig jaar een omzet van 175 miljoen frank en telt tien werknemers.

EERDER DIT JAAR werd met *Alimer SA* (omzet 310 miljoen) uit de buurt van Genève een gelijkaardig toeleveringsbedrijf voor de kleinhandel aan de groep toegevoegd.
De Brugse visverwerker kwam de voorbije weken opnieuw in het nieuws naar aanleiding van een mogelijke beursgang. Die mogelijkheid wordt al enkele jaren naar voor geschoven. Begin dit jaar werd de succesvolle groei van de Pieters Groep gekoppeld aan een beursgang binnen de vijf jaar. Naar aanleiding van de laatste berichten over de beursintroductie preciseerde de directie dat ze een mogelijke beursgang binnen de twaalf maanden onderzoekt. In een mededeling stelt het bedrijf dat de eventuele beursgang een belangrijke en logische stap is in de expansiepolitiek die het bedrijf voert. Volgens algemeen directeur *Frank Tierenteyn* heeft de dioxine-crisis de geplande beursgang niet versneld. *"In juni trad er gedurende twee weken een piek op in de verkoop, maar anderzijds zorgde het negatieve imago van ons land voor een dalende afzet in sommige landen."*
Omwille van het onzekere beursklimaat van de voorbije maanden, waarbij verscheidene emissies de mist ingingen (o.a. diepvriesbedrijf *Pinguin*), plant de raad van bestuur de mogelijke beursintroductie, gepaard met een kapitaalverhoging, voorlopig binnen de twaalf maanden. Ondertussen werkt het aangestelde bankconsortium aan een volledig dossier in het vooruitzicht van de publicatie van een uitgifteprospectus. Bij een beursgang wil het Brits-Zweedse investeringsfonds *Industri Kapitaal*, dat twee jaar geleden tijdelijk een participatie van 90 procent in Pieters Visbedrijf nam, een meerwaarde opstrijken door minsten een gedeelte van zijn aandelen op de beurs te brengen.
De Pieters Groep realizeerde vorig jaar een geconsolideerde omzet van 5,158 miljard frank (4,4 miljard in '97), waarvan 60 procent in het buitenland, en telt na de jongste overnames ongeveer 800 werknemers in binnen- en buitenland. (gw)

Morubel en Heiploeg samen sterk in de verwerking van Noordzee- en Aziatische garnalen

Albert Fisher verkoopt drie visbedrijven

HET OOSTENDSE DIEPVRIESBEDRIJF Morubel is aan een nieuwe overname toe. Na Campbell Soup en Albert Fisher vindt het nu via de Nederlandse holding Gilde Investment Management aansluiting bij de grootste Europese garnalenverwerker Heiploeg uit Zoutkamp. De Oostendse zalmrokerij La Couronne blijft een zelfstandig bedrijf binnen de Gilde-structuur. Tenslotte liet Albert Fisher ook het Deense Rahbekfisk los. De operatie brengt Albert Fisher 20,9 miljoen pond of 1,28 miljard frank op.

DE ALBERT FISHER GROUP maakte twee jaar geleden al bekend zijn seafooddivisie kwijt te willen, waaronder de Oostendse bedrijven Morubel en La Couronne. De marktomstandigheden (o.m. het Europees invoerverbond voor Aziatische garnalen die instabiliteit veroorzaakte) lagen toen erg ongunstig. Insiders waren er al langer van overtuigd dat Heiploeg over Morubel onderhandelde, maar wellicht beschikte de Nederlandse garnalenverwerker niet over de financiële middelen om de overname af te ronden. Heiploeg (omzet 350 miljoen gulden/6,3 miljard frank) heeft de voorbije jaren anderhalf miljard geïnvesteerd in een nieuw bedrijfspand in Zoutkamp (*). Het nam onlangs ook concurrent Goldfish uit Volendam over, het bedrijf waarvan de huidige Morubel-directeur Eric Maas afkomstig is. De desinvesteringen bij Albert Fisher, dat in het verleden veel overnames met eigen aandelen betaalde, moeten nu geld opbrengen om de schuldpositie van de groep te verminderen.

Gilde

Albert Fisher verkocht uiteindelijk drie bedrijven aan de Nederlandse holding Gilde Investment Management (opgericht in 1982), een internationale investeringsmaatschappij met een totaal beschikbaar vermogen van twee miljard gulden (36 miljard frank). Sinds 1996 werkt Gilde nauw samen met Rabobank. Het vermogen wordt beheerd door verschillende fondsen (Gilde Participaties BV, Gilde Buy Out Fund, Gilde IT Fund, Gilde Food & Agri en Gilde Strategic Situations). Gilde is gespecialiseerd in bedrijfsopvolgingen, expansiefinaciering van middelgrote en grote Nederlandse ondernemingen en management buy-outs. De investmaatschappij participeert in bedrijven van uiteenlopende aard als het management van de betrokken onderneming bereid is om ook zelf te investeren. Beide partners spreken ook een gemeenschappelijke strategische toekomstvisie voor de onderneming af. Chairman van Gilde is Roel Pieper, ex-vice-president van Philips.
Gilde was betrokken bij verschillende management buy-outs in Nederland, o.m. in electronica (Nedworks Electronics Group), kaasproductie (Grozette Holding BV), keuken- en wastafelbladen (Erbi BV), verf en coatings voor meubel en houtindustrie (D&M Coatings BV), sanitair (Venlo Sanitaire Kranen), schoenen (Tango Holding BV, Trend Design), papier (Gelders Papier), meelproducten (Grand Moulins de Paris), auto-onderdelen (Autodistribution). De participaties worden beheerd door Gilde Investement Management.
La Couronne (omzet: + 300 miljoen) blijft als een zelfstandig bedrijf werken binnen de Gilde-structuur. Het in 1994 overgenomen Deense visverwerkingsbedrijf met vestigingen in Fredericia, Hirtshals en Kolding Rahbekfisk komt in handen van het Duitse Pickenpack Tiefkuhlgesellschaft waar Gilde het met 90 procent van de aandelen de laken uitdeelt.

Morubel

Voor Morubel (omzet: 1,9 miljard) was Heiploeg vragende partij. Het Gilde Buy Out Fund BV dat voor 8 procent participeert in Heiploeg Shellfish, bracht het Oostendse bedrijf onder bij Heiploeg Beheer BV. Dat levert het Zoutkampse bedrijf meer marktaandeel op. Voor de 140 Morubelwerknemers verandert er voorlopig niets. Voor de oudere werknemers is het niet de eerste verandering die ze meemaken.
Morubel is onstaan uit het familiale visdrogerij en -zouterij La Morue Belge , door de familie Decrop opgericht in 1954. Twintig jaar later is deze activiteit niet langer rendabel en wordt overgeschakeld naar verse en diepvriesvis onder leiding van Jean Snijckers en Roland De Bruyckere die 62 procent van de aandelen overnemen. Twee jaar later komt daar ook de verwerking van zeevruchten bij. In de tweede helft van de jaren tachtig dringen nieuwe investeringen zich op die binnen de bestaande structuur niet haalbaar zijn. In 1988 verwerft het Amerikaanse Campbell Soup alle aandelen van Morubel NV. Campbell ziet de zaken groots, maar moet snel inzien dat dit segment hen niet ligt. In 1990 koopt de Britse voedingsgigant Albert Fisher Group de aandelen en onderschrijft het geplande investeringsbeleid. Dat komt tot uiting door de bouw van een hypermoderne productie-eenheid aan de Fortstraat die in 1993 in gebruik wordt genomen. Morubel mag een eigen koers varen en dat resulteert in 1991 in de overname van zalmrokerij La Couronne.
Door de overname door de Gilde-holding heeft het belangrijkste Oostendse visverwerkingsbedrijf een nieuw hoofdstuk ingezet. (gw)

(*) Zie HVB 4 juni 1999 p. 13: "Heiploeg nummer 1 in garnaalverwerking".

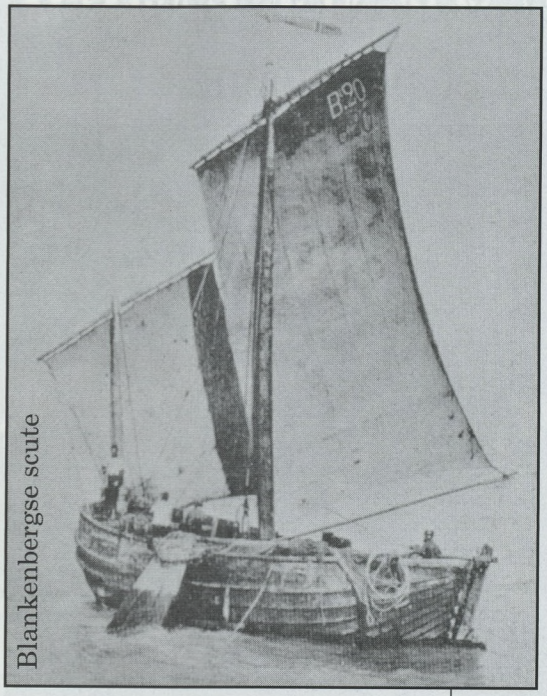
Blankenbergse Scute B.1 Sint-Pieter op 11 september te water

OP ZATERDAG 11 september wordt de replica van de Blankenbergse Scute, waarvan de kiel in mei 1993 werd gelegd, te water gelaten en daags nadien gedoopt. De gebeurtenis krijgt een driedaagse omkadering.

DE BLANKENBERGSE VISSERSCHUIT werd gebouwd door een groep vrijwilligers die in 1991 de *vzw Scute* oprichtten. Ze zouden een getrouwe copie maken van een typisch Blankenbergs vissersvaartuig, een open schip zonder dek, dat na de eerste wereldoorlog geleidelijk verdween. De oudste afbeeldingen dateren uit de 15de eeuw. Het waren zware constructies met weinig diepgang en een vlakke bodem omdat ze steeds vanop het strand vertrokken en visten tussen de zandbanken voor de kust.

Als model werd door de vereniging het schaalmodel van het stadhuis genomen want nauwkeurige plannen van een Scute bestaan niet. Oorspronkelijk werden de Scuten immers op zicht gebouwd. Als er al plannen bij te pas kwamen waren ze zeer rudimentair. Bijkomende moeilijkheid: ook ambachtslieden die de oude houttechnieken beheersen bestaan er vandaag nog nauwelijks.

Een terrein naast Internautic stond als bouwplaats ter beschikking. De werkgroep was zo enthousiast dat Scute-secretaris *Leo Feytens* de tewaterlating al voor 1995 aankondigde. De bouw is echter minder vlot verlopen dan verwacht. Er waren problemen om aan geschikt materiaal te geraken en ook de financiële middelen van de vzw waren vaak ontoereikend om verder te werken.



Blankenbergse scute

Vijf miljoen

Volksmuzikant *Herman Dewit* van *'t Kliekse*, vishandelaar *Danny Bossier* uit Halle, scheepvaartkenner *Luc Casaer*, tekenaar *Ward Heyneman*, *Achiel Wittewrongel, Urbain Haerinck* (een afstammelingen van scheepsbouwer *Haerinck* die nog Scuten bouwde) en een handvol vrijwilligers hebben meer dan zeven jaar, hoofdzakelijk weekendtijd, nodig gehad om de Scute te bouwen. Met de aanmaak van de voorverwarmde overnaadse eiken planken lukte het niet zo goed. Na de overschakeling op olm ging het buigen vlotter.

Er was ongeveer negen kubieke meter hout nodig. De Scute is voorzien van twee bijna dwarsgetuigde vierkante loggerzeilen. De kosten liepen op tot vijf miljoen, bijeengegaard met sponsoring, toelagen, feestjes, optredens en de verkoop van kleurenreproducties, posters en Scute-T-shirts.

Klaar

Uiteindelijk is de Scute toch klaargeraakt. De B.1 gaat nu ook op reis. De Scute zal te zien zijn op de Antwerp Boat Show en op de Belgian Boat Show in Flanders Expo in Gent. Daarna neemt de Scute wellicht deel aan de vlootshow ter gelegenheid van "Brest 2000" of aan "Sail 2000" in Amsterdam. (gw)

Programma

Vrijdag 10 september:
20 uur: opening tentoonstelling "Belgische Marineschilders"
Zaterdag 11 september (vanaf 10 uur):
- maritieme markt (tot 18 uur)
- tentoonstelling "Belgische marineschilders"
- tentoonsteling "De Scute" (tot 20 uur)

14 uur: Tewaterlating van de Scute
17 uur: Festival van het Zeemanslied met Wannes Van de Velde
23 uur: Bal populaire
Zondag 12 september (vanaf 10 uur):
- maritieme markt (tot 18 uur)
- tentoonstelling "Belgische marineschilders"
- tentoonsteling "De Scute" (tot 20 uur)

11 uur: doop van de Scute
12 uur: middagconcert door de harmonie van de Marine
15 uur: Festival van het Zeemanslied
De toegangsprijs bedraag 250 frank voor een dagkaart en 450 frank voor het hele weekend.

In Blankenberge staat de Scute klaar voor de tewaterlating. (Foto gw)

Albert Lansens (60) vervangen door electronische klok

Laatste 'roeper' van Nieuwpoortse vismijn met pensioen

Albert Lansens (met baardje) tussen directeur Hovaere en de tegenschrijver heeft er bijna twintig jaar als visafslager opzitten in de Nieuwpoortse vismijn. (foto gw)

BEGIN AUGUSTUS GING visafslager Albert Lansens met pensioen. Hij wordt niet opgevolgd. De "roeper" wordt vervangen door een electronisch veilsysteem dat deze maand in werking wordt gesteld.

Geboren Nieuwpoortenaar Albert Lansens (°30 augustus 1939), vorige maandag 60 geworden, deed in 1967 zijn intrede in de Nieuwpoortse vismijn als visweger. Niet voor lang. Drie jaar later volgde hij Charles Ryssen op als visafslager, een taak die hij bijna twintig jaar vervulde. Al die tijd stond de vismijndirecteur naast hem. Aanvankelijk was dat Jef Verbanck en vanaf 1979 Gerard Hovaere die op 1 oktober met pensioen gaat. Een tegenschrijver noteerde alle prijzen. De laatste tien jaar werd het aftellen op een recorder onder de kin van Lansens opgenomen. *"Het was een nuttig instrument bij discussies. Niet zozeer om te weten wie er eerst geroepen had, wel bij betwisting over de prijs. Met de kopers heb ik nooit veel problemen gehad,"* weet Albert nog.
Twintig jaar geleden was het wel drukker in de Nieuwpoortse vismijn. Er waren toen nog meer dan dertig vaartuigen met Nieuwpoort als thuishaven. Op een paar na verkochten ze er allemaal. In 1979 kwamen 2.716 ton vis en garnalen over de veiling. Vorig jaar bedroeg de aanvoer nog maar 821 ton. Driemaal per week had Albert Lanssens bij de verkoop het laatste woord. *"De toestand is niet meer te vergelijken met vroeger. Toen waren er dagen dat ik de vangst van zeven of acht vaartuigen moest verkopen. Nu zijn er dagen zonder vangsten."*
Albert Lansens herinnert zich weinig echte uitschieters. *"Ik heb nog garnalen geveild aan 600 frank het kilogram. Dat was zeer uitzonderlijk. De laatste opstoot beleefde ik met de dioxine-crisis. De prijzen schoten twintig tot dertig procent omhoog, maar dat heeft maar een paar verkoopdagen stand gehouden."*
De taak van Albert wordt nu overgenomen door de nieuwe technologie. Het electronisch veilsysteem wordt normaal op 15 september in gebruik genomen. Maar er is nog werk aan de winkel om alle klaar te krijgen. De voorbije maanden was de kant van de kantoren dan ook een bouwwerf. Die ongemakken zijn nu bijna achter de rug. (gw)

O.187 St.-Antonius naar Colijnsplaat

De Eurokotter O.187 St.-Antonius van de rederij BVBA St.-Carolus is verkocht aan rederij Siereveld & Zonen uit het Nederlandse Colijnsplaat. Daarmee komt nog een Belgisch vaartuig (en de vislicentie) in Nederlandse handen.
De O.187 is gebouwd in 1989 op de Oostendse werf IdP voor rekening van Norbert Hennaert. De Sierevelds bezitten ook de O.229 Liberty (bouwjaar 1991, 218 kW/296 pk).
Ook de O.231 St.-Carolus (bouwjaar 1981, 721 kW/980 pk) van Norbert en zoon Johan Hennaert staat te koop. Ter vervanging willen de Hennaerts een van de drie aangekondigde zusterschepen van 38 meter bouwen op een Pools casco. Volgens de planning is de levering pas voor 2001.

Verlengde Z.26 Free Bird opnieuw in de vaart

De Z.27 Free Bird van rederij Blauwvoet heeft een verlengingsoperatie ondergaan op de Scheepwerf Metz in Urk. Dat was nodig omdat reder Mark Deman volgend jaar met twinrigvisserij op inktvis start. Vorig jaar nam hij deel aan het inktvisproefproject in het Kanaal. Toen zag hij dat bescheiden Franse vaartuigen met twinners drie keer meer inktvis ophaalden dan de grotere Z.27. Bij twinriggen is echter een nettenrol op het achterdek nodig. Om de Z.27 was niet voldoende plaats, dus kwam er een verlenging bij te pas die ook de stabiliteit van het vaartuig ten goede komt. Tevens werd het stuurhuis vervangen door een lichtere constructie in aluminium en het visruim vernieuwd. Het beschadigde plaatwerk van de boeg werd eveneens vernieuwd en op de schroef kwam een straalbuis. Het vaartuig dat sinds eind mei stil lag verliet vorige week de werf met bestemming Zeebrugge.

Nieuwe aanbesteding plaatsing Amandine op de Oostendse Visserskaai

Het Oostendse stadsbestuur heeft een nieuwe aanbesteding voor de bouw van de kuip voor de ijslander O.129 Amandine uitgeschreven. De laagste offerte van de eerste aanbesteding heeft het stadsbestuur met verbijstering geslagen. De aanleg van de verzonken opstelling voor de laatste IJslander zou niet minder dan 80 miljoen frank bedragen. Dat was meer dan het dubbele van de raming (32 miljoen). Met de nieuwe aanbesteding wil het stadsbestuur een aannemer vinden die de kuip tegen de geraamde kostprijs kan bouwen. Lukt dit niet, dan wordt een andere oplossing gezocht. Een en ander betekent dat de plaatsing van het vissersvaartuig ten vroegste tegen Pasen volgend jaar kan gebeuren, maar helemaal zeker is dat niet. De Oostendse gemeenteraad keurde de nieuwe openbare aanbesteding vorige week goed.

U kiest de koers en de snelheid

0.5 – 66 MW

wij leveren de kracht!

Wärstilä NSD is een wereldwijd opererende onderneming met de meest complete motoren- en krachtsystemenportfolio in de maritieme bedrijfstak. Zij ontwikkelt en produceert producten met de meest geavanceerde technologieën. Wärtsilä NSD's vernieuwde diesel- en gasmotorenprogramma omvat zowel high-, medium- als low-speed motoren en voortstuwingssystemen, met een vermogensrange van 500 tot 66.000 kW (700-90.000 pk), die op de markt worden gebracht onder de merken Wärstilä en Sulzer.

Met het wereldwijde netwerk van eigen verkoop- en servicebedrijven en licentiehouders is Wärtsilä NSD uw partner en sleutel voor succesvol ondernemen op de maritieme markt.

Bezoekt u onze site: www.wartsila-nsd.com

WÄRTSILÄ NSD
CORPORATION

HVB blijft!

Vorige maand hing het bestaan van dit blad nog aan een zijden draadje. Maar mede doordat de editorialist die maand moedwillig een steen in de kikkerpoel gesmeten had, zijn er heel wat reacties losgekomen. En zelfs concrete oplossingen! Genoeg alvast om nu al met zekerheid te zeggen dat HVB er ook in het volgende millennium nog zal bij zijn; genoeg ook opdat de betreffende editorialist het hier vanaf volgende maand alweer mag komen uitleggen.

Directie en redactie hebben dus een plan uitgewerkt om HVB verder te laten verschijnen. Wat we wèl nog zoeken zijn subsidies om het blad verder uit te bouwen, zelfs uit te breiden, groter en sterker te maken... zodat we ons niet meer moeten inhouden en beperken tot het weinige aantal bladzijden dat hier voor u ligt. We hebben dat geld nodig om de neerwaartse trend om te buigen.

De mevrouw hiernaast lijkt er alvast blij om te zijn. Wij hopen dat u dat ook bent.

'DE ZEE HEEFT VOOR MIJ GEEN GEHEIMEN. EN VOOR MIJ NIET ALLEEN.'

Mijn plannen? Daar wordt altijd naar geluisterd. Door mijn KBC-kantoordirecteur en de adviseur voor de zeevisserijsector. Zij weten alles over de tendensen en de inkomensvooruitzichten in onze sector. En ze zoeken altijd de beste oplossing voor mij. Op maat, vlot en professioneel. Zij zijn dé specialisten voor kredieten in de zeevisserij.

Vanzelfsprekend wilt ook u de beste behandeling voor uw kredietdossiers. Kom dus zeker eens langs bij KBC. We adviseren u niet alleen bij uw investeringsplannen. Jaarlijks behandelen we ook talrijke subsidiedossiers (FIVA en FIOV). Kortom, een volledige service die de moeite loont.

KBC BANK & VERZEKERING VERENIGT
DE KREDIETBANK, ABB-VERZEKERINGEN EN CERA BANK.

KBC
Bank & Verzekering

We hebben het voor u.

— Niet bestelde exemplaren terugbezorgen aan HVB Dorpstraat 121 te 8450 Bredene. Danke postman/-vrouw —