



Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge



- lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie, afhankelijk van het jaarresultaat;
- bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

HVB

63

HET VISSERBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF
Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters,

Flor Vandekerckhove en Cl. Oymar.

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock (†), Juul De

Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn,

L.A. Inghelbrecht, Jef Klausning, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove,

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

Redactie, publiciteit en alle correspon-
dentie naar HVB,

p/a Dorpstraat 121,

B-8450 Bredene,

Tel. en fax: 059/32 55 59

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

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steuabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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

Subscriptions (one year) in other countries:
Austria: S698; Denmark Kr 386; France: FRF 341; Germany DEM 101; Greece: GRD 15390; Ireland £39; Italy Lir 88300; Norway: Kr 430; Portugal: Esc 9889; Spain: Pta 7160; Sweden: Kr 431; Switzerland: F89; U.K.: £42, USA: Us D: 64; Canada: CAD: 81.

OMSLAGFOTO: GUIDO WALTERS



Verantwoordelijk

WEER ZIJN WE erin geslaagd een jaar uit te zingen. Weer beseffen we hoe zwaar de 'valiezen' wegen waarin ons leven zit. Weer is de jaarwende, het geëigende ogenblik om onze koffers op de grond te plaatsen en even te verpozen. En straks zullen we

die koffers weer ter hand nemen en ermee het nieuwe jaar in trekken.

De koffers die de vissers door het jaar sleuren wegen wel bijzonder zwaar. Daarin zitten nu al zoveel beperkingen, reglementen, wetten, verordeningen en sancties dat er nauwelijks nog iets bij genomen kan worden. En toch. Op het ogenblik dat we deze regels schrijven wacht de visserij met angst op de beslissingen in verband met het Vierde Meerjarig Oriëntatieplan dat de vloot moet afbouwen, op de quotaverdeling die de visstocks op peil moet houden. Wordt de last nog zwaarder? zo luidt alom de vraag.

De Europese Unie is een instantie die de vissers tot onderdanigheid heeft proberen te dwingen, tot gehoorzaamheid. Ze is daar niet in geslaagd. Zeker, sommigen — te veel om goed te zijn — onder ons hebben zich geplooid en hebben al buigend de visserijdeur achter zich dicht geslagen. Anderen zijn gebleven en proberen tussen de mazen van het euronet te zwemmen (dat is blijkbaar het enige net waarvan de mazen altijd maar kleiner mogen worden). Maar intussen moeten de eurocraten en hun Belgische en Vlaamse aanhangsels toch ook al weten dat de vissers niet voor één gat te vangen zijn.

De vloed aan wetten, reglementen, bepalingen en andere verboden heeft er alleen maar voor gezorgd dat er een geheime oorlog gevoerd wordt: de staat tegen de vissers. Alle ingrediënten van de oorlogsvoering zijn aanwezig: er zijn stellingen, loopgraven, propagandaslagen, generaals en kanonnenvoer, spionagediensten, collaborateurs, onderhandelingen, oorlogsprofiteurs, tactische wendingen... en er wordt desnoods geschoten, maar alleen desnoods, want zoals gezegd: het is een geheime oorlog. Daarin wordt met cynisme geschoten in plaats van met munitie.

Hoever staan we nu in al dat strijdgewoel? Duidelijk is inmiddels dat de oorlog maar beëindigd zal worden door de totale uitputting van één van de partijen. Dat zou het visserijkamp kunnen zijn, maar niet noodzakelijk, want de jongste turbulente tijden (de politieke en andere schandalen die de staat ondermijnen) tonen duidelijk aan dat ook het staatskamp niet zo onkwetsbaar is als het zich voordoet.

Hoe langer hoe meer groeit dan ook in beide kampen het bewustzijn dat er andere manieren moeten zijn om de visserij te beheren. Hoe langer hoe meer wordt het duidelijk dat elke wet die nu nog aan de reglementenstapel toegevoegd wordt, de visstapel niet ten goede komt. Zij die op daarover beginnen na te denken zijn nog in de minderheid en ze bekleden marginale posities, want de strijd wordt natuurlijk geleid door specialisten die hun leven op die oorlog gebouwd hebben.

Als we een einde aan de uitputtingsoorlog willen maken en als we daarvoor niet kunnen rekenen op de eurocraten, dan is er maar een conclusie. Als iemand die oorlog kan beëindigen dan zijn het de vissers zelve. Zij moeten zelf het initiatief in handen nemen. Zij moeten hun eigen methodes zoeken om de visstapel te beheren. Wie moet daarin zijn verantwoordelijkheid opnemen? De Hollanders? De Rederscentrale? De politiekers? De buurman? De andere?

De vraag stellen is ze beantwoorden.

Ook HVB draagt verantwoordelijkheid. En we nemen die ook op. Wij hebben alvast besloten ook in 1997 in de visserij te blijven en er de 64ste (!) jaargang van dit blad rond te maken.

Flor Vandekerckhove

Dossier: hoger? lager?

Gaat het beter met de visserij?

DE CIJFERS LATEN er geen twijfel over bestaan: in de drie Belgische vissershavens worden in 1996 hogere cijfers genoteerd dan vorig jaar. Maar dan vergelijken we wel met een bijzonder slecht jaar. De aanvoer in eigen havens zat toen immers op een historisch dieptepunt.

Maar gaat het daarom nu echt beter met de visserij? Heel het jaar door hebben we berichten gelezen over meer vis en hogere veilingprijzen... wel te verstaan met 1995 als referentiejaar. Het wekte de indruk dat de visserij er weer bovenop geraakt. En omdat de sector wel degelijk behoefte had aan enig goed nieuws, werden die cijfers nog eens extra benadrukt.

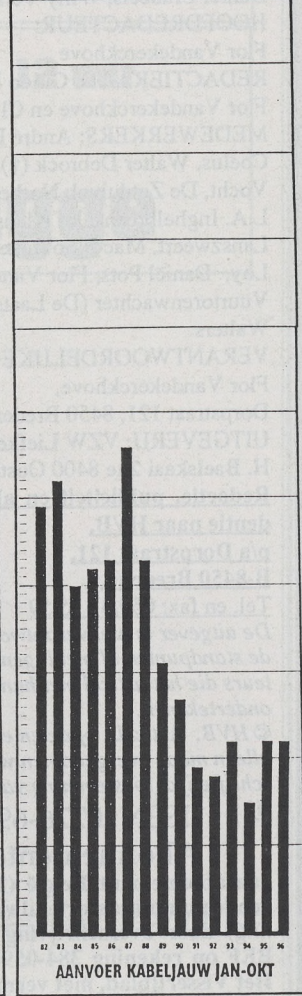
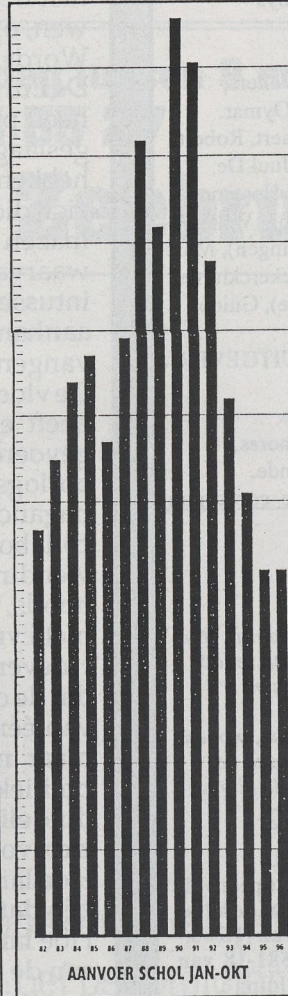
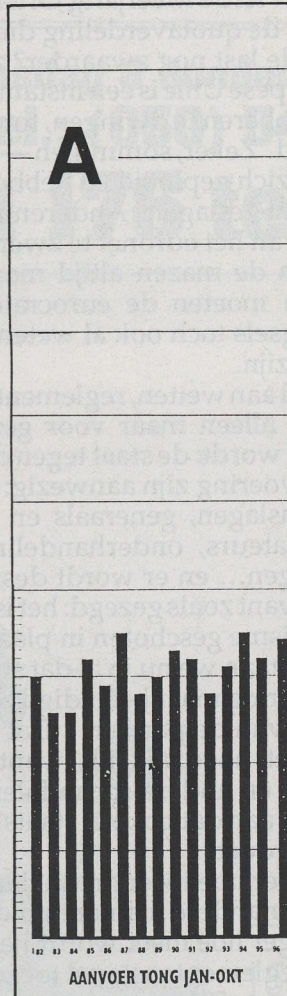
Beter? Omdat wij die stelling sterk betwijfelen hebben we de proef op de som genomen en zijn we vijftien jaar teruggegaan in de tijd. We stelden vast dat zowel in absolute als in reële termen 1987 en 1991 topjaren waren. Vanaf 1992 is de toestand evenwel zienderogen verslechterd en zit de aanvoersector met bruto-opbrengsten die vergelijkbaar zijn met deze van de jaren '75-'77 en zelfs van... 1955. Intussen is de kostenstructuur veranderd waardoor de vergelijking niet in *alle* opzichten opgaat. Maar toch zetten we in dit dossier even de cijfers van de voorbije 15 jaar op een rij. We kunnen daarna niets anders dan besluiten dat de visserij wel degelijk betere tijden gekend heeft. Omgerekend in franken van 1982 ligt de waarde van de eigen aanvoer ongeveer 24 procent lager dan 15 jaar geleden. Houden we rekening met de intussen verveelvoudigde aanlandingen in het buitenland dan moet de totale brutobesomming van onze visserij zich op dit ogenblik circa tien procent onder het resultaat van 1982 situeren. (gw)

Aanvoer & besommingen

De grafieken A en B (op volgende bladzijde) zijn de grafische voorstelling van aanvoer en besomming van de belangrijkste vissoorten (tong, schol en kabeljauw) in eigen visafslagen voor de periode januari-oktober. Grafiek C illustreert de evolutie van *totale* aanvoer en besomming in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort na tien maanden.

GRAFIEK A: aanvoer in ton

	1982	1996	
Tong	3.021	3.421	+ 13 %
Schol	4.679	4.195	- 10 %
Kabeljauw	4.946	2.235	- 55 %
T + S + K	12.646	9.851	- 22 %



REVISIEBEDRIJF
J.M. DE BRAAL
☐ 'CATERPILLAR' SERVICE

gereviseerde motoren tot 1500 pk
uit voorraad leverbaar

Ruilmotoren
Reparatie en revisie
Nieuwe en gebruikte onderdelen

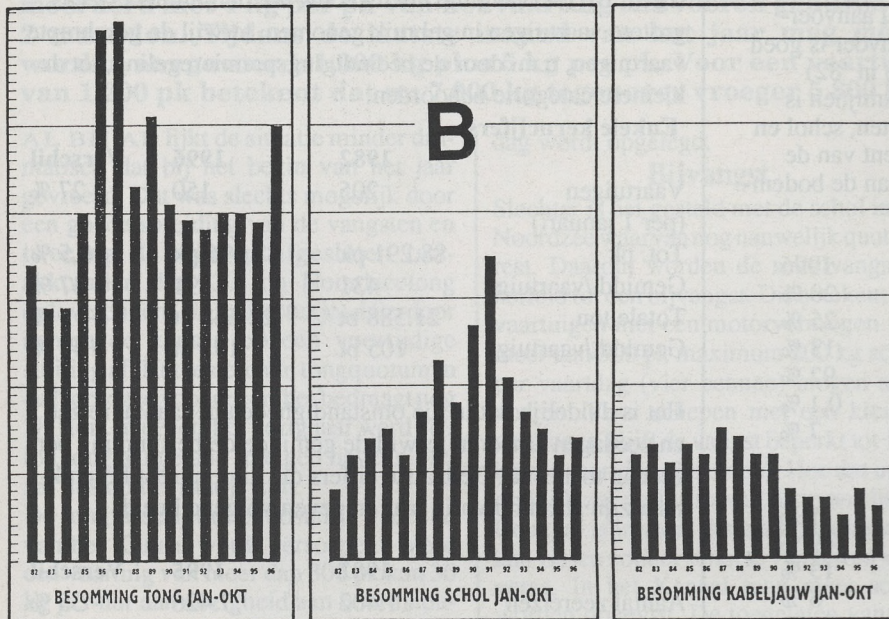
Yerseke Tel. 00.31. 113-573432 en 00.31. 113-383691

Fax: 00.31. 113-572877

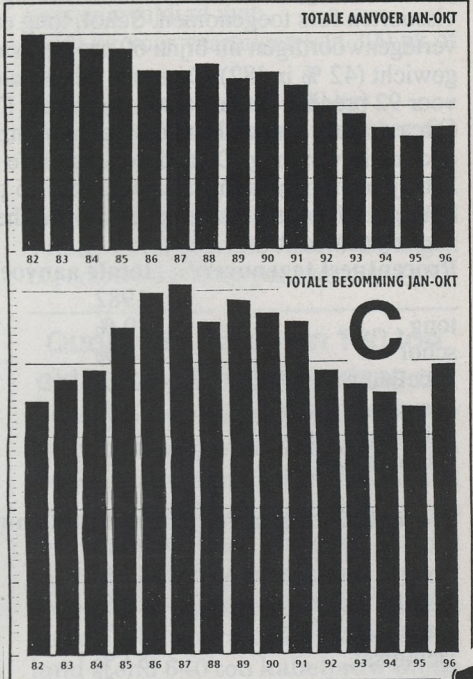
Autotel. 06.53.233254

GRAFIEK B: besomming in miljoen frank

	1982	1996	
Tong	684	992.	+ 45 %
Schol	153	271.	+ 78 %
Kabeljauw	235	124	- 47 %
T + S + K	1.072	1.388	+ 30 %



bruto-financieel resultaat voor de totale besomming (eigen aanvoer en aanvoer in het buitenland) op dit ogenblik nog circa tien procent lager dan in 1982.



GRAFIEK C: totale aanvoer en besomming in ton en miljoen frank

	1982	1996	
Tot. aanvoer	30.104	16.708	- 44 %
Tot. besomming	1.752	2.006	+ 14 %
in reële termen - franken 1982 ⁽¹⁾	1.752	1.334	- 24 %

⁽¹⁾ Bij omzetting van de besommingen in reële franken wordt de nominale besommingsaanwas ten opzichte van 1982 weggewist en omgezet in een forse vermindering. De preciese omrekening laten we over aan specialisten. Een kleine indicatie: de reële waarde van 1.000 frank in 1982 vertegenwoordigde nog circa 665 frank vorig jaar. Dat komt er ongeveer op neer dat de besomming januari-oktober 1996 (dit is de omzet in onze vismijnen) niet 14 procent hoger ligt dan vijftien jaar geleden, maar ongeveer een kwart lager uitvalt in cijfers van hedendaagse koopkracht.

Volledigheidshalve moeten we er wel rekening mee houden dat er de laatste jaren bijzonder veel in buitenlandse havens werd verkocht. In 1982 werd 9,8 procent van de besomming uitgevoerd. Vorig jaar was dat 30%. Maken we de hypothetische berekening op basis van die cijfers dan ligt het

Nieuwpoortse schepen visserij neemt ontslag

De Nieuwpoortse schepen Antoon Van Hooreweghe (CVP), bevoegd voor toerisme, visserij en cultuur, neemt eind dit jaar ontslag zoals afgesproken bij het begin van de legislatuur. Hij wordt opgevolgd door het 37-jarige gemeenteraadslid Xavier Braet (CVP). Hiermee leeft Antoon Van Hooreweghe het akkoord na dat hij na twee jaar zijn schepenfunctie zou afstaan. De ere-directeur van het Sint-Bernarduscollege en de Vrije Visserijschool blijft wel in de gemeenteraad zetelen. Het is nog niet uitgemaakt of de bevoegdheden worden overgedragen of er een her-schikking komt.



OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



hét taxibedrijf voor de visserij
Bredene Oostende

Belang van demersale vissoorten toegenomen

Door het quasi volledig wegvallen van de pelagische visserij (vooral haring) is het economische belang van de demersale vissoorten fors toegenomen. Schol, tong en kabeljauw vertegenwoordigen nu bijna 60 procent van het aanvoergewicht (42 % in '82). De totale demersale aanvoer is goed voor 92 procent van het aanvoergewicht (71 % in '82). Circa de helft van de besommingen in onze vismijnen is afkomstig van tong. De andere demersale soorten, schol en kabeljauw inbegrepen, zijn goed voor 45 procent van de opbrengst. Wat meteen onze afhankelijkheid van de bodemvisserij aantoont.

Procentueel tegenover '82: totale aanvoer		
	1982	1996
tong	10 %	20 %
schol	16 %	25 %
kabeljauw	16 %	13 %
demersale vis	71 %	92 %
pelagische vis	21 %	0,1 %
schaal & weekd.	8 %	7 %

Procentueel tegenover de totale besomming		
	1982	1996
Tong	39 %	49 %
Schol	9 %	13 %
Kabeljauw	13 %	6 %
Demersal.	87 %	94 %
Pelag.	4 %	0,0 %
Schaal & weekd.	9 %	6 %

Visserijvloot 1982-1996

In vijftien jaar is het aantal vissersvaartuigen fors afgenomen, een gegeven waaruit men verkeerdelijk het besluit zou kunnen trekken dat ook de vangstcapaciteit in dezelfde mate is verminderd. Onderstaande cijfers spreken dat immers tegen. Bij (vervangings)nieuwbouw werden immers steeds grotere vaartuigen in gebruik genomen, terwijl de geschrapte vaartuigen, o.m. door de beëindigingspremieregeling, tot de kleinere categorie behoorden.

Enkele kerncijfers:

	1982	1996	Vershil
Vaartuigen (per 1 januari)	205	150	- 27 %
Tot. pk	88.291 pk	88.696 pk	+ 0,5 %
Gemidd./vaartuig	431	591	+ 37 %
Totale ton.	21.588 bt	22.668 bt	+ 5 %
Gemidd./vaartuig	105 bt	151 bt	+ 44 %

Het is duidelijk dat in die omstandigheden het aantal reizen en zeedagen afneemt, terwijl de gemiddelde besomming per zeedag toeneemt. De laatste cijfers die hieromtrent beschikbaar zijn slaan op vorig jaar en geven volgend beeld:

	1982	1995	Vershil
Aantal zeereizen	11.402	7.426	- 35 %
Aantal zeedagen	35.371	25.551	- 29 %
Gemidd. besom. zeedag	60.900	83.100	+ 36 %



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre- Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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



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

Schol als bijvangst!

DE TONGVANGSTREGELING IN de Noordzee is versoepeld. Volgens het MB van 25.09.96 (1 oktober-30 november) mochten vaartuigen van meer dan 300 pk nog 1.000 kg Noordzeetong vermeerderd met 4 kg per pk van het vaartuig aanvoeren gedurende 2 maanden. Tijdens de laatste maand van het jaar mag méér worden aangevoerd: 1.000 kg plus 5 kg per pk. Voor een vaartuig van 1.200 pk betekent dat nu 7.000 kg tegenover vroeger 5.800 kg.

AL BIJ AL lijkt de situatie minder dramatisch dat bij het begin van het jaar gevreesd. Dat was slechts mogelijk door een goede spreiding van de vangsten en twee op de valreep afgesloten ruilakkoorden die 130 ton Noordzeetong opleverenden (zie kaderstukje). Hierdoor namen de kansen op een voortijdige sluiting af. Het resterende tongquotum in de Noordzee voor december bedraagt nog 280 ton. In december vorig jaar werd 409 ton tong aangeland in eigen havens. Het zal dus op het randje zijn.

De tongvisserij in het oostelijk gedeelte van het Kanaal wordt versoepeld. Voor een vaartuig van meer dan 300 pk kan 30 kg per uur aanwezigheid aan boord houden in plaats 20 kg voordien. Voor kleinere eenheden wordt dit 18 kg in plaats van 12 kg. Dat betekent een verhoging van 50 procent voor deze zone. In het westelijk Kanaal staat het tongquotum meer onder druk waardoor een verlaging van 300 kg naar 200 kg per

dag wordt opgelegd.

Bijvangst

Slechter is het gesteld met de schol in de Noordzee waarvan nog nauwelijks quotum rest. Daarom worden de scholvangsten herleid tot een bijvangst. Dit betekent dat vaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk maximum 200 kg schol per vaartdag (vier bennen) mogen aanvoeren. Voor schepen met een kleiner vermogen blijft de vangst beperkt tot 100 kg per vaartdag (2 bennen). Hoe dat in de praktijk zal verlopen valt af te wachten. De regel is immers dan men niet op tong kan vissen zonder schol te vangen en vice versa. In het Kanaal mag meer schol worden opgevoerd. De toegelaten vangsthoeveelheid bedraagt nu maximum 2.000 kg per vaartdag tegenover 500 kg in de vroegere regeling. De vangstbeperkingen voor kabeljauw in de Noordzee zijn opgeheven gezien de nog ruim beschikbare hoeveelheden.

aanvoergewicht, volgende hoeveelheden per vaartuig niet overschrijden:

- Ices-gebied VIIe (westelijk Kanaal): 200 kg per kalenderdag
- Ices-gebied VIIh,j,k (Keltische Zee): 800 kg per kalenderdag
- Ices-gebied VIIId (oostelijk Kanaal): vaartuigen tot en met 300 pk: 18 kg per vol uur aanwezigheid
vaartuigen vanaf 301 pk: 30 kg per vol uur aanwezigheid

Vangstverbod voor tong:

In de Ices-gebieden VIIa (Ierse Zee), VIIIf,g (Bristol Kanaal) en VIIIA,b (Golf van Biscaye) is de tongvisserij gesloten. Kabeljauwaanvoerbeperkingen: Tot volledige quotumuitputting is de kabeljauwvisserij in de Noordzee en het Schelde-estuarium vrij.

De kabeljauwvangst voor boomkorvaartuigen wordt per zeereis in de Ices-gebieden VII, behalve VIIa en VIII, beperkt tot het aantal vaartdagen van die reis vermenigvuldigd met:

- 100 kg voor vaartuigen van 300 pk of minder
- 200 kg voor vaartuigen van meer dan 300 pk

Scholaanvoerbeperkingen:

Per zeereis in de Noordzee en het Schelde-estuarium (Ices-gebied II, IV) mag de

scholvangst per vissersvaartuig maximaal het aantal vaartdagen van die reis bedragen vermenigvuldigd met:

- 100 kg voor vaartuigen van 300 pk of minder

(voordien was dat max. 300 kg)

- 200 kg voor vaartuigen van meer dan 300 pk

(voordien was dat 550 kg)

De scholvangst in het Kanaal, Ices-gebied VIIId,e, wordt voor alle vissersvaartuigen beperkt tot 2.000 kg per vaartdag. (gw)

Quotaruilen leveren 130 ton extra tong in de Noordzee op

De voorbij weken werden nog twee welgekomen quotaruilen afgesloten. Begin deze maand kwam het tot een akkoord met Nederland waarbij 60 ton langoustines werden geruild tegen 30 ton Noordzeetong.

Twee weken geleden kwam het tot een ruilakkoord met Duitsland. Ons land stond 640 ton kabeljauw uit de Noordzee af in ruil voor 100 ton tong uit de Noordzee. Ons kabeljauwquotum in de Noordzee (4.660 ton) was eind oktober nog maar voor 55 procent benut.

Laatste aanvullende quotamaatregelen

Vanaf 1 december zijn nieuwe aanvullende maatregelen uitgevaardigd. Per kalenderdag mag slechts uit één Ices-gebied tong, schol en kabeljauw worden aangevoerd.

Tongvisserij in de Noordzee en het Schelde-estuarium (Ices-gebieden II,IV): - vissersvaartuigen van meer dan 300 pk mogen vanaf 1 december tot 31 december nog een hoeveelheid tong aanvoeren die gelijk is aan 1.000 kg vermeerderd met 5 kg per pk.

- voor vaartuigen van 300 pk en minder blijft de regelgeving van het MB van 25.10.96 geldig: 5 kg vermenigvuldigd met het motorvermogen van het vaartuig. Dit betekent voor een vaartuig met een vermogen van 300 pk op de vissvergunning 1.500 kg voor de periode 1 november-31 december.

- Indien het tongquotum 1996 voor 31 december uitgeput is wordt de tongvisserij in de Noordzee verboden

Vangstbeperkingen voor andere gebieden:

In de periode van 1 tot 31 december mogen de tongvangsten, uitgedrukt in

REDERSCENTRALE

Maandelijks infoblad

Het Informatieblad van de Rederscentrale zal vanaf 1997 nog slechts maandelijks verschijnen. Daarmee komt een einde aan een lange traditie van een veertiendaagse publicatie van het orgaan van de Rederscentrale.

De beslissing hing al enige tijd in de lucht. Zowel voorzitter Bart Schiltz als stafmedewerker Dirk Florizoone lieten immers regelmatig weten dat er op het kantoor teveel werk is voor te weinig mensen.

De ineensstorting van de Belgische vissersvloot is niet vreemd aan de beslissing. Onder druk van de Europese Unie werden de jongste vier jaar immers een zestigtal vaartuigen aan de Vlaamse visserijvloot onttrokken. Uiteraard had dat zijn gevolgen op de inkomsten van de Rederscentrale. Besparingsmaatregelen drongen zich op. Een van die maatregelen bestond erin dat het zetwerk en de lay out van het Informatieblad niet meer buitenshuis, door de drukker, zou gebeuren, maar in de kantoren van de Rederscentrale zelf. De staf rekende uit dat op die manier veel geld bespaard kon worden. Daardoor werd de werkdruk echter nog eens verhoogd, hetgeen duidelijk zichtbaar werd in de achteruitgang van de lay out van het blad. Meteen werd ook duidelijk dat de staf het werkvolume dat daarmee gepaard ging onderschat had.

Full power 'in service'!

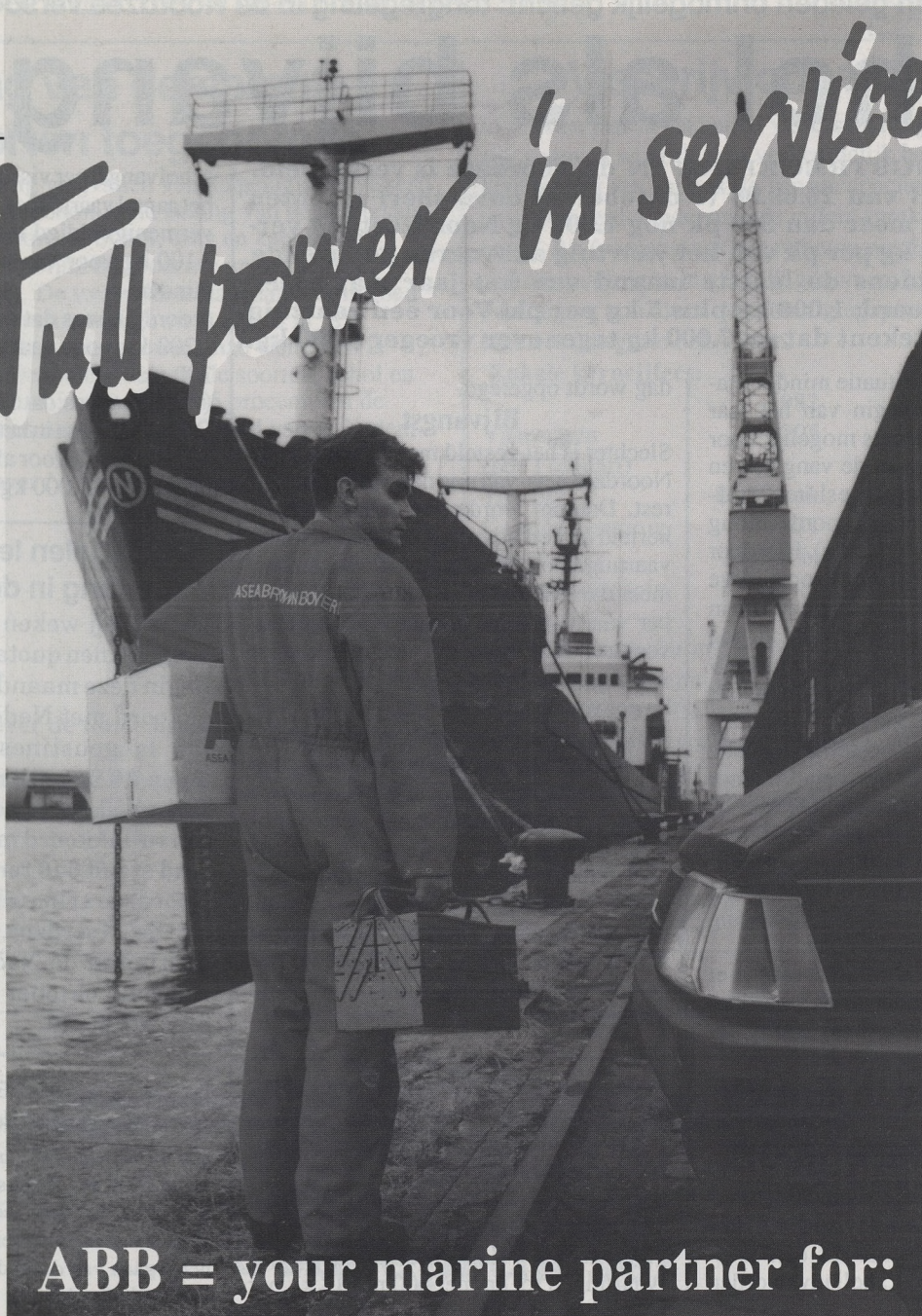


ABB = your marine partner for:

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

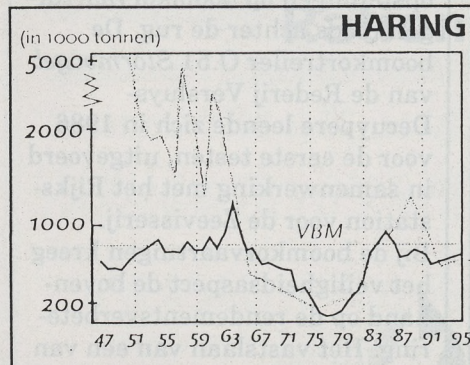
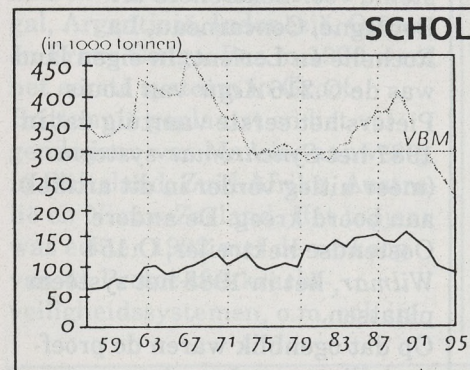
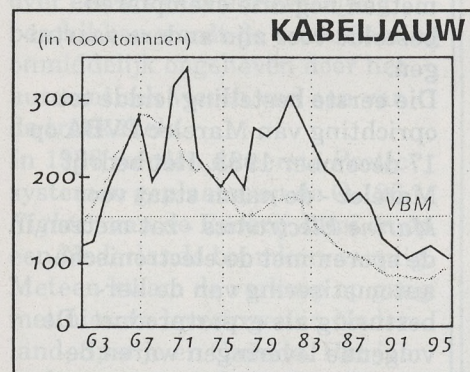
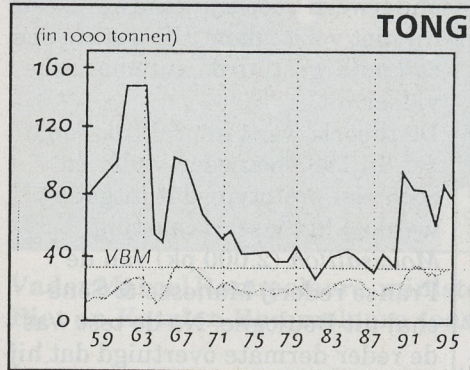
ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

ABB
ASEA BROWN BOVERI

Veilig Biologisch Minimum voor belangrijkste vissoorten onder druk

DE VISBESTANDEN WORDEN in opdracht van het Ices (International Council for Exploration of the Sea, 21 aangesloten landen) reeds tientallen jaren in kaart gebracht. Dat gebeurt door in internationaal verband op regelmatige tijdstippen een aantal kwadranten (dertig zeemijlen in het vierkant) te exploreren. Belgische, Nederlandse, Engelse, Schotse, Deense, Zweedse en Noorse biologen en onderzoeksvaartuigen werken er aan mee. Zij brengen de visbestanden in kaart door op vaste tijdstippen op dezelfde manier en op dezelfde plaats te treilen met het voorgeschreven vistuig.



Bij de grafieken hierboven: * volle lijn: vangsten * stippellijn: totale hoeveelheid volwassen vis * horizontale lijn: Veilig Biologisch Minimum

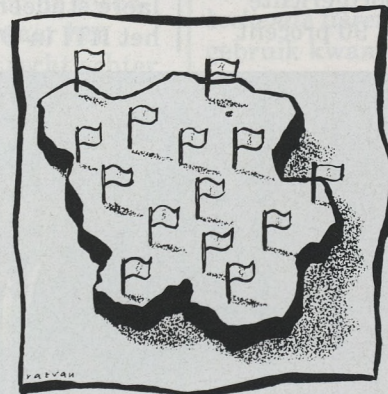
HET ONDERZOEK IS van belang om een schatting te kunnen maken van de broedproductie, de sterkte van de jaarklassen en de natuurlijke sterfte. Tijdens elke onderzoeksreis (survey) worden alle gevangen specimen gedetermineerd en de vangstgegevens geregistreerd in computermodellen. Na elke trek van een half uur wordt de procedure herhaald. Zo worden tijdreeksen opgebouwd die bruikbaar zijn bij het opstellen van de vangstvoorspellingen. Aan de hand van de waarnemingen stellen de visserijbiologen in het najaar hun adviezen op ten behoeve van de Europese Commissie en de Noorse en IJslandse overheden. Hun adviezen zijn gebaseerd op vangstvoorspellingen voor meer dan 150 vis- en schaaldierenbestanden. Het zijn de politici die uiteindelijk beslissen over de toegelaten vangsthoeveelheden. Voor de Euro-

pese Unie gebeurt dat door de visserijministers die eind december samenkomen om de Tac's vast te leggen.

Biologen zijn niet verantwoordelijk voor het beheer van de visbestanden en het toekennen van de quota. Zij verrichten wetenschappelijk onderzoek en geven de risico's aan. Al jaren signaleren biologen dat sommige visbestanden op instorten staan. Voor de meeste soorten hebben zij een grens bepaald. Het Veilig Biologisch Minimum (VBM) is de hoeveelheid waarboven een bepaalde vissoort bij de bestaande visserijdruk geen gevaar loopt. Komt een bepaalde soort onder dat minimum dan waarschuwt het Ices voor het gevaar. Veel belangrijke bestanden zitten rond of onder het VBM zoals uit bijgaande grafieken voor schol, kabeljauw, haring en tong blijkt.

De laatste bevindingen van de Ices-onderzoeken geven opnieuw een toename aan van het aantal bestanden dat onder het VBM is weggezakt.

De adviezen in verband met de toekomstige exploitatie van bepaalde visbestanden mogen echter niet in quota worden vertaald. De Europese Commissie houdt in haar quota-voorstellen immers ook rekening met sociaal-economische omstandigheden. Toch moeten we er rekening mee houden dat de belangrijkste vangstquota voor 1997 opnieuw zullen verminderen, met uitzondering van de tongvangsten in het Engels Kanaal. (gw)



Met meer dan 900 kantoren

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

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

BBL

Nieuwe vestiging in Nieuwpoort officieel geopend

Electronische systemen van Marelec wereldwijd verspreid

DERTIEN JAAR GELEDEN besliste de Nieuwpoortse familie Marcel Rommelaere om de PVBA Marelec op te richten. Dat gebeurde naar aanleiding van de eerste bestelling van hun netcontrole-systeem met lierbegeleiding. Ontwerp en uitvoering was eigen werk. Zoon Piet en dochter Katrien zouden de jonge steunpilaren worden van de nieuwe onderneming. Begin dit jaar nam de familiale KMO een nieuw bedrijfspand in gebruik dat zopas officieel werd ingewijd.

Het groeibedrijf Marelec verkocht reeds honderden electronische systemen in 19 landen. Vlaams minister-president Luc Van den Brande kwam dan ook persoonlijk het innovatieve bedrijf aan de kustweg openen.

MARELEC IS OP de eerste plaats een ontwerper en fabrikant van innovatieve electronische systemen die hun toepassing vinden in de professionele visserij in binnen- en buitenland. De internationale aanpak — Marelec is voortdurend aanwezig op buitenlandse vakbeurzen — en de hoogtechnologische impact deden het bedrijf evolueren naar een competitieve en exportgerichte onderneming. Zowat 90 procent

van de omzet komt uit het buitenland. In de eerste plaats uit onze buurlanden, maar de produkten hebben ook hun weg gevonden naar andere continenten.

Eerste bestelling

Marcel Rommelaere was beroepsmatig betrokken bij de constructie van visliertrommels en goed vertrouwd met mechanica en pneumatica. Zoon Piet Rommelaere studeerde dan weer af aan het HTI in Oostende als industri-

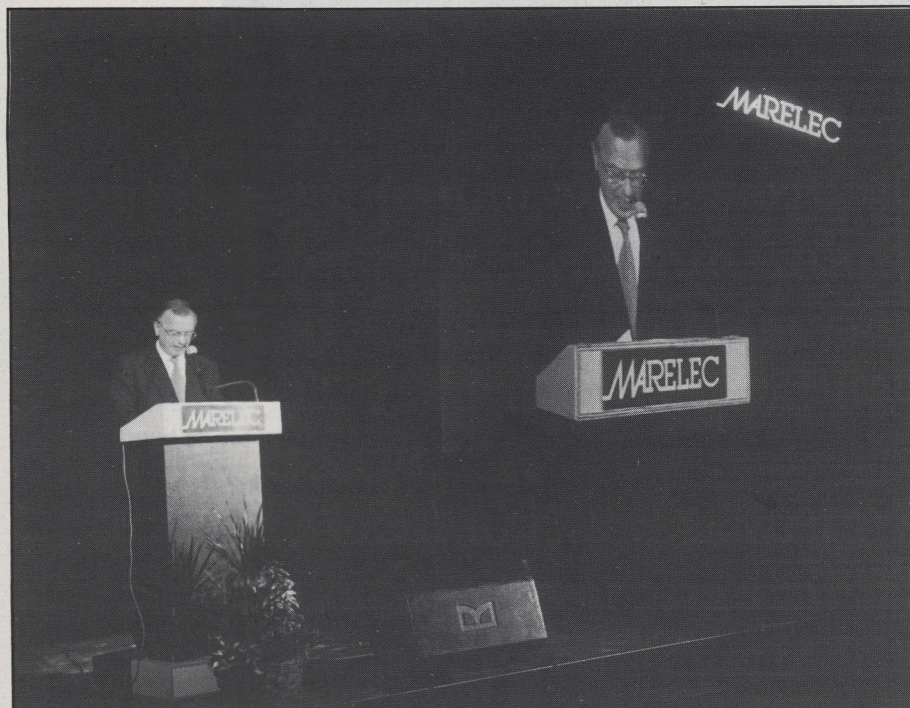
eel ingenieur electronica. Een onderwerp voor zijn eindwerk ging hij niet ver zoeken. Hij werkte een computergestuurde automatische vislier uit.

De theorie werd in praktijk omgezet. In 1983 bouwden vader en zoon een prototype dat uitgetest werd op het vissersvaartuig *Moussaillon* (2.000 pk) van de Franse rederij Manesse & Senchal uit Boulogne. Na de test was de reder dermate overtuigd dat hij meteen nog drie exemplaren bestelde voor zijn andere vaartuigen.

Die eerste bestelling leidde tot oprichting van Marelec PVBA op 17 december 1983. Het bedrijf Marelec - de naam staat voor *Marine Electronics* - zat meteen in de sporen met de electronische automatisering van de lierbesturing als exportproduct. De volgende leveringen waren bestemd voor hektreilers uit Boulogne, Concarneau, La Rochelle en Lorient. In eigen land was de O.316 *Aegir* van Louis Pieters het eerste vaartuig dat in 1987 het *Synchromar*-systeem (meer uitleg verder in dit artikel) aan boord kreeg. De andere Oostendse hektreiler, O.154 *Wilmar*, liet in 1988 het systeem plaatsen.

Op dat ogenblik waren de proefopstellingen op boomkorvaartuigen reeds achter de rug. De boomkortreiler O.51 *Stormvogel* van de Rederij Versluys-Decuypere leende zich in 1986 voor de eerste testen, uitgevoerd in samenwerking met het Rijksstation voor de Zeevisserij.

Bij de boomkorvaartuigen kreeg het veiligheidsaspect de bovenhand op de rendementsverbetering. Het vastslaan van een van de netten is immers al menig maal fataal geweest. Bij vaartuigen die



Minister-president Van den Brande: gelukwensen voor de bijzonder competitieve onderneming. (Foto gw)



Vader Marcel Rommelaere, minister-president Luc Van den Brande, Piet en Katrien Rommelaere toasten op de toekomst. (Foto gw)

over een trekkrachtbeveiliging beschikken wordt de overbelasting onmiddellijk opgeheven door het automatisch vieren van een van de trekkabels.

In 1988 werden de eerste *Protec*-systemen geplaatst op de O.126 *Fighter* van de Rederij Jami en op een Nederlands boomkorvaartuig. Meteen kwam de verkoop op gang met nieuwe leveringen in Nederland, Spanje en Canada. Het jaar nadien waren er kopers in Portugal, Argentinië, Indonesië, Qatar en Frans Congo. Pas in 1990 werd het eerste systeem in Groot-Brittannië geplaatst en het volgende jaar was Marelec aanwezig in Duitsland, Zuid-Afrika, Australië en Nieuw-Zeeland. Het topjaar was echter 1992 met de verkoop van 44 *Protec*-trekkrachtveiligheidssystemen, o.m. ook in

IJsland.

Trekkrachtsturing

Het Synchronmar-systeem zorgt ervoor dat visborden in alle omstandigheden een optimale opening van het sleepnet bewerkstelligen. Dat wordt bekomen bij identieke trekkracht op beide kabels. Dat is niet vanzelfsprekend, zo weet elke visser uit ervaring. Bij drift, zware stroming of door oneffenheden op de zeebodem ligt het net niet waar het hoort te liggen, dat is recht achter het vaartuig. Als het net afdrijft ontstaan ongelijke trekkrachten op de kabels en bij draaibewegingen van 180 graden kunnen de trekkabels zelfs verstrengeld geraken. De krachtmeetcellen van het Synchronmar-systeem registreren de spanning op beide kabels. Op het digitaal beeldscherm op de

brug is het resultaat afleesbaar. Bij een overtrekkracht gaat de rem van de visliertrommel automatisch open tot er opnieuw een normale belasting is. De voordelen laten zich raden: geen onnodig energieverbruik. Ook bij het vastslaan van het net worden de kabels gevierd waardoor het risico van netschade en -verlies afneemt. Riskante overbelasting wordt trouwens met een geluidsalarm aangekondigd. Ook de motorbesturing is gekoppeld aan het beveiligingssysteem waardoor de snelheid automatisch teruggeschroefd wordt.

De schipper kent op ieder ogenblik de belasting op de kabels en dat zowel tijdens het vieren, het vissen en het inhalen.

Exportgericht

Ondertussen zijn al heel wat Vlaamse vaartuigen uitgerust met een Marelec-systeem. Maar de binnenlandse markt volstaat niet om het Nieuwpoortse bedrijf rendabel te runnen. Vooral in de eerste jaren stonden onze reders eerder sceptisch tegenover deze nieuwigheden. Ze kenden wel het eenvoudige systeem voor *hydraulische lieren*. Het Marelec-systeem is echter bestemd voor *electrisch bediende lieren* die steeds meer in gebruik kwamen bij ons, in Nederland en in Frankrijk.

Marelec ontwikkelde niet alleen de know-how maar ook de productie van het elektronische gedeelte. Ook de trekkrachtcel is een Marelec-produkt, maar de productie ervan en de aanmaak van gepatenteerde mechanische onderdelen zijn afkomstig van

Rationeel Energie Gebruik ?

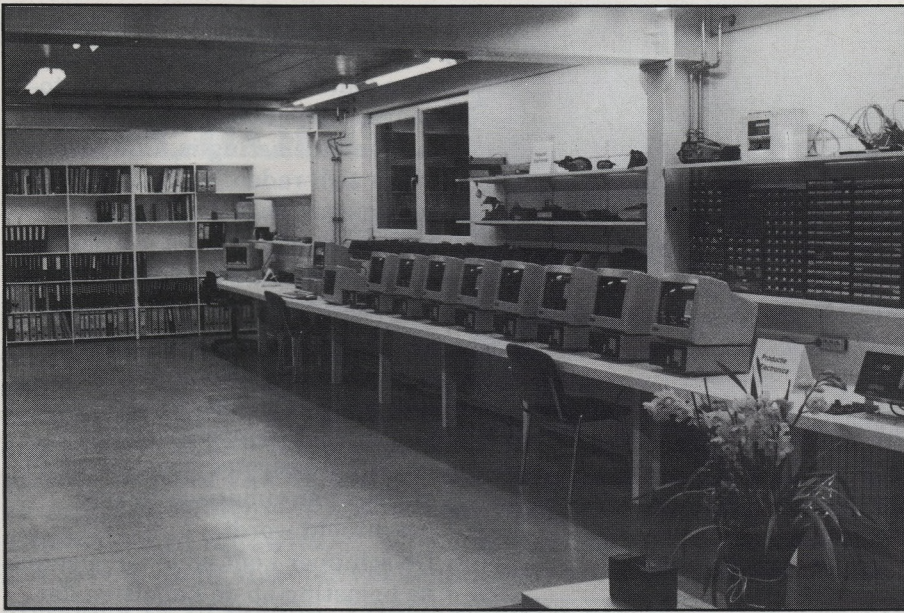


Ook voor u.

Als u het niet doet voor het geld, waarom dan niet voor het milieu.



imewo • uw energieadviseur



Zicht op een van de werkplaatsen voor de produktie van de elektronische bestanddelen van de Marelec-systemen. (Foto gw)

De Marelec-produkten

- Automatische netcontrole-systemen:
- computergestuurde trekkracht- en lengtemeet-systemen met volgende standaardfuncties:
 - remsturing en reductie schroefvermogen
 - trekkrachtregistratie bakboord en stuurboord en verschil gedurende acht uren
- Kabellengtemeters
- Kabeltrekkrachtmeters
- Trekkrachtmeetcellen
- Deiningcompenserende weegschalen
- Automatische vissorteer-machines

toeleveringsbedrijven.

Weegschalen

In het kader van de innovatie en ontwikkeling van toekomstgerichte produkten start Marelec in 1991 het onderzoek naar *visbehandelings- en sorteersystemen* die hun nut aan boord kunnen bewijzen. Marelec ontwerpt en bouwt een prototype voor een nieuwsoortige elektronisch gestuurde sorteermachine voor rond- en platvis. Bedoeling is de vis op soort en lengte te verwerken, dit in tegenstelling met bestaande systemen die na manuele voorselectie per

soort de vis op gewicht selecteren. Het was hoog gegrepen en tot nog toe kwam het proefproject niet in produktie. De markt had het immers meer begrepen op *gewichtssortering aan boord*, een weg die nu verder wordt gevolgd. Omdat dergelijke installaties voor grote schepen een aanzienlijke lengte kunnen bereiken was de opstelling van het demonstratiemateriaal in de bestaande vestiging onmogelijk. Die montageruimte is nu in het nieuwe gebouw wel beschikbaar.

Succes werd ook geboekt met de *deiningsgecompenseerde weegschalen*. Vorig jaar waren er reeds een dertigtal toestellen in gebruik op Franse vaartuigen en dit jaar werden er al een honderdtal verkocht, waarvan een aantal voor

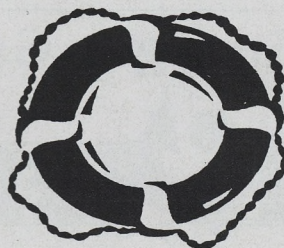
onze vaartuigen. Het intelligente gedeelte van de weegschaal bestaat uit electronica die honderd maal per seconde alle zijdelingse en excentrische invloeden neutraliseert, waardoor men constant een juiste gewichtsaflazing bekommt.

Toekomststrategie

De goede verkoopcijfers lagen aan de basis van de nieuwbouwplannen. Marelec kon een bedrijfsterrain van 1,36 ha aan de Kustweg aankopen bij de Stad Nieuwpoort en liet er een bedrijfsgebouw van 936 m² inplanten. Voor het familiebedrijf met een omzet van 35 miljoen betekende dit een forse investering van 20 miljoen.

Het bedrijf heeft nu tien gekwalificeerde werknemers in dienst: vier ingenieurs, vier gegradueerden electronica en twee administratieve krachten, waaronder Piets zus Katrien Rommelaere. De goede resultaten kunnen de tewerkstelling op middellange termijn opvoeren tot een 30-tal jobs. *'De basisopzet van onze nieuwbouw is de verwezenlijking van prototypes voor onze nieuwe installaties. Pas dan kunnen we onze klanten overtuigen en overgaan tot de commercialisering van onze nieuwe producten'*, filosofeert Piet Rommelare.

Marelec is intussen ook actief betrokken bij het onderzoeksproject *'Viskwaliteitsverhoging door vissorteren en wegen op zee'* in het kader van het 5b programma Westhoek-Middenkust. Dat project loopt in samenwerking met de Rederscentrale en het Rijksstation voor Zeevisserij. (gw)



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

Tel: 059 / 33 04 35 en 059 / 33 24 04
(Privé: 059 / 33 12 22)
Fax: 059 / 33 24 04

Zeebrugs visbedrijf Christiaens failliet

Christiaens NV, met maatschappelijke zetel in de Roodborstjeslaan 21 te Knokke-Heist, heeft op woensdag 27 november de boeken neergelegd bij de handelsrechtbank in Brugge. Het faillissement werd 's anderendaags uitgesproken. Het deficit bedraagt ongeveer 200 miljoen frank.

Visbedrijf Christiaens kon de laatste jaren nochtans groeiende omzetcijfers voorleggen. Vorig jaar haalde het bedrijf een omzet van meer dan 800 miljoen. Overinvesteringen en gewijzigde marktomstandigheden deden het fileerbedrijf de das. Er werkten nog 45 mensen, waarvan er nu 33 overgenomen zijn door de curatele met een tijdelijk contract voor vier maanden. Binnen die periode ziet curator Ignace Van Wynsberghe de mogelijkheid om een overname rond te krijgen. Er is in elk geval belangstelling van een van de grootste visbedrijven in

ons land en ook het beursgenoteerde Kennemerland uit IJmuiden (dat ook reeds Vandermaesen uit Lummen overnam) heeft al belangstelling laten blijken. Wijlen Raf Christiaens startte in 1958 een bescheiden groothandel. In 1977 kwam zoon Franky in de zaak. In 1990 verhuisde het visbedrijf van pakhuis 34 in de Zeebrugse vismijn naar een nieuw complex aan de Kraakweg in Zeebrugge. De jaaromzet steeg na de verhuis van 230 miljoen (1989) naar 365 miljoen (1990), 502 miljoen (1991), 573 miljoen (1992), 694 miljoen (1993) en 803 miljoen (1994). Op dat ogenblik stelde Franky Christiaens 59 mensen tewerk. Erg winstgevend was de onderneming echter niet. De balanscijfers geven voor '92 een verlies van drie miljoen en de volgende jaren was er nauwelijks winst. (gw)

OOSTENDE

Bibliotheek der zeelieden definitief gesloten

Begin november werd de uitleenpost Vismijn van de Stedelijke Oostendse Bibliotheek in alle stilte gesloten. De sluiting van de bibliotheek hing al enige tijd in de lucht.

Deze uitleenpost vindt zijn wortels in 1943 als o.a. schepen Edebau, auteur Karel Jonckheere, hulpbibliothecaris Omer Vilain en HVB-man Pros Vandenberghe een vrije bibliotheek oprichtten die officieel 'Comité voor Lectuur op Zee' heet.

In 1983 wordt de dienst door de stad overgenomen. Omer Vilain wordt er de eerste bibliothecaris van. Hij heeft er nog levendige herinneringen aan: *'Ik zie nog de eerste spikslinternieuwe boeken in speciale metalen koffertjes de bibliotheek verlaten maar bij hun terugkeer na de eerste zeereis waren ze al doordrongen van de reuk van vis en stookolie. Maar kom, er werd toch gelezen en dat was het belangrijkste.'*

In de jaren '65 - '75 kent de bibliotheek haar topjaren. In die tijd werden tot 5 000 boeken per jaar uitgeleend. De installatie van televisie en video aan boord van vissersvaartuigen betekende echter zowat de doodsteek voor de bibliotheek der zeelieden.

Het werd dan ook duidelijk dat de uitleenpost in de Oostendse Vismijn het besparings-tijdperk niet zou overleven. Vooral vanuit HVB werd er bij de Oostendse stedelijke overheid op aangedrongen om de bibliotheek een nieuwe impuls te geven. Dat had gekund door in het gebouwtje een 'Archief voor de Visserij' uit te bouwen. Vossers en studenten die zich over de visserij buigen hadden er terecht gekund en het initiatief van 1943 had zodoende een modern verlengstuk kunnen krijgen. Het schepencollege nam het voorstel wel op in haar programma, maar zag het project liever tot stand komen in de nieuw geplande stadsbibliotheek.

Intussen is de uitleenpost vismijn wel gesloten, maar is er geen aanvang gemaakt aan de basis voor een visserijarchief, waarmee nog maar eens bevestigd wordt dat afbreken gemakkelijker is dan opbouwen.

In elk geval blijft er een leemte achter. Dat mag blijken uit het feit dat het schipper Marnix Verleene van de O 369 was die ons van de sluiting — en van zijn wrevel over die beslissing — op de hoogte bracht. Vissers die boeken lezen, ze bestaan!

Failliet

▣ Thesco BVBA, Tiensesteenweg 6, Sint-Joris-Winge, groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op 11 oktober 1996.

▣ Trotteyn F. (Vishandel-Restaurant Bertje de Visser), Tijdokstraat 12, 8380 Zeebrugge. Failliet verklaard op beken-tenis op 14 november 1996.

CREVITS

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85

H. Baelskaci 18, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

Voor de verandering

Lees eens een boek

Nelson

In september verscheen het boek *'Nelson: The Life and Letters of a Hero'* van Roger Morriss. Het is een gezamenlijke uitgave van Collins & Brown en het National Maritime Museum in Greenwich. De uitgave valt samen met de grote tentoonstelling rond Lord Nelson in het National Maritime Museum van Greenwich, een gebeurtenis die de aanloop vormt tot de viering van de tweehonderste verjaardag van de slag bij Trafalgar in 2.005.

'Nelson: The Life and Letters of a Hero' bevat een selectie uittreksels uit de brieven van Nelson. Het boek is geïllustreerd met afbeeldingen van schilderijen, gravures, etsen en manuscripten uit de tijd van Nelson. De belangrijkste Engelse maritieme held verwierf faam door legendarische zeeslagen, de slag van de Nijl, de slag van Copenhagen en uiteraard de door de *'Battle of Trafalgar'*.

Roger Morriss doorweeft het epos met kleurrijke gebeurtenissen uit het privé-leven van de zeeheld, zeer speciaal dan zijn buitenechtelijke relatie met Emma Hamilton. Via zijn persoonlijke brieven aan zijn echtgenote Fanny, zijn mede-officieren en Emma, schetst het boek een leven. Hieruit blijkt dat Nelson niet alleen een ambitieus en groot leider was; hij was ook kwetsbaar en emotioneel en liet niet zelden zijn hart spreken.

Het boek is prachtig uitgegeven en rijkelijk en kleurrijk geïllustreerd. De *hardback* kost £14.99 en telt 159 pagina's.

Verkrijgbaar in de boekhandel:
ISBN 1- 85585-274-8.

Moderne scheepsbouw

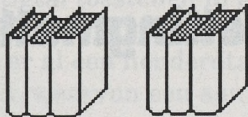
'Building on the sea, form and meaning in modern ship architecture' is een gezamenlijke uitgave van Academy Editions en de National Maritime Museum in Greenwich.

In dit prachtig uitgegeven boek van de hand van Peter Quartemaine wordt voor het eerst de relatie besproken tussen scheepsontwerp in de twintigste eeuw en hedendaagse ontwikkelingen op het vlak van architectuur en ontwerp. Uniek hierbij is dat de auteur uitvoerig het koopvaardijchip in zijn betoog betreft, dit in tegenstelling tot andere publicaties die zich bijna uitsluitend tot passagiersschepen beperken. Bovendien schetst het boek het belang van de moderne scheepvaart voor onze samenleving. Groeiende populariteit van het cruise-gebeuren is daar slechts één aspect van.

Maritieme werken beperken zich vaak tot een historische beschrijving van het onderwerp en staan niet stil bij de recentste ontwikkelingen. *'Building on the sea'* slaagt er in deze beperking te overstijgen.

Het boek werd voorgesteld op de internationale conferentie *'Modern Ship Architecture International Conference'* gehouden in het National Maritime Museum in Greenwich begin oktober 1996.

Deze *hardback*, uitgegeven op groot formaat, telt 128 pagina's en bevat 250 prachtige illustratie in kleur en zwart-wit. Het boek kost £35 en is verkrijgbaar in de boekhandel (ISBN 1-85490-446-9).



Maar ik heb
de film al
gezien!



Oost-Indische Compagnie

Bij de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB verscheen onder de titel *'In het kielzog van de VOC'* een heel interessant historisch boekje.

Twee eeuwen lang heeft de Verenigde Oost-Indische Compagnie een belangrijke bijdrage geleverd tot de zich snel ontwikkelende economie van de Lage Landen en heel speciaal aan deze van Nederland. Tussen 1602 en 1799 groeide de handelsmaatschappij uit tot de eerste echte multinational ter wereld. Toch was het niet zo dat het bedrijf de beslissende factor was in het ontstaan van Nederlands 'Gouden Eeuw'. Dit boek belicht de rol die de VOC wél speelde en brengt tegelijk het ons door de historie overgeleverde beeld van scheepsrampen en aan vreemde ziektes bezwijkende bemanningsleden terug tot reële proporties.

'In het kielzog van de VOC' neemt de lezer mee op een wandeltocht door Amsterdam, Delft/ Delfshaven, Hoorn, Enkhuizen en Vlissingen/ Middelburg. De auteur, Lodewijk Wagenaar, autoriteit op het gebied van de VOC-geschiedenis, plaatst zijn betoog in een boeiend historisch perspectief.

Deze *softback* telt 107 pagina's, is rijkelijk geïllustreerd en kost ongeveer 500 BEF. U kunt het aanschaffen bij de diensten VVV in Nederland, of in de boekhandel, ISBN 90-18-00644-0.

Frank Neyts

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

VICTORIA LAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Onderzoeksraad voor de zeevaart

GEWOONLIJK KENNEN DE zittingen van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart een schematisch verloop. Eerst worden de lopende en de nieuwe zaken behandeld waarbij aan de betrokkenen nadere verklaringen gevraagd worden. Er worden mensen met elkaar geconfronteerd en er wordt naar de verdediging geluisterd. Daarna is het woord aan de Rijkscommissaris die in zaken die beëindigd zijn een straf vordert; omgekeerd kan het ook voorkomen dat hij vraagt de betrokkenen 'buiten de zaak te stellen' indien hen geen schuld aangevreven kan worden. Ten slotte leest de Voorzitter de arresten of uitspraken voor die op de rol van die welbepaalde zitting staan.

Op 6 november werd van die routine afgeweken. Rijkscommissaris Carly deelde er mee dat de zaak 'het vergaan van de O 66 L'Ebauche' nog niet op de rol wordt gezet omdat het parket van Brugge daaromtrent een onderzoek had ingesteld en hij daarvoor het betreffende dossier nog niet in handen gekregen had. De Voorzitter drong er dan op aan dat er dienaangaande toch snel zou gehandeld worden omdat de verjaring van de zaak nakend was. De O 66 zonk immers op 5 februari 1996. De wet voorziet dat de zaak binnen het daaropvolgende jaar voor de Onderzoeksraad moet komen. Als dat niet het geval is, zijn daaromtrent geen uitspraken meer te doen.

Z 45 Heracles vergaan

Toen schipper Wilfried Warnez op 7 februari 1995 in volle zee de uitlaattertemperatuur van de scheepsmotor ging controleren, stelde hij tot zijn ontstentenis vast dat er water in de machinekamer stond. Het was toen iets na de middag, kwart voor één. De toestand was ernstig want het vliegwielt van de motor draaide reeds in het water. Prompt werden de pompen ingechakeld en het water werd vlug weggepompt. Motorist Devaux controleerde daarop de pakking van de schroefas, de zeekranen, alle buizen en pompen, maar kon

nergens een mankement vaststellen. Tegelijk werden alle mogelijke voorzorgsmaatregelen genomen: de reder werd op de hoogte gebracht en deze gaf de schipper de raad om zo vlug mogelijk de dichtstbijgelegen haven binnen te varen; de vissersvaartuigen die daar in de omgeving voeren werden eveneens op de hoogte gebracht van de moeilijkheden en een van hen (de O 206) verklaarde zich bereid de Z 45 assistentie te verlenen tot in IJmuiden. Om kwart over twee werd koers gezet naar IJmuiden. Maar zover zou de Z 45 nooit geraken. Omstreeks kwart voor vijf werd de

motor stilgelegd om de olie van de keerkoppeling te verversen omdat er water in de olie gemengd was. Tijdens deze werkzaamheden begon het water weer snel te stijgen. De hoofdmotor werd weer opgestart, maar het water bleef stijgen omdat de lenspomp geen water aanzog. Kort daarop viel ook de hulpmotor uit.

Schipper Warnez voerde omstreeks 19 uur een laatste inspectie uit in de machinekamer en stelde toen vast dat het water 80 cm boven de vloerplaat stond en nog bleef stijgen. Uiteindelijk begon het vaartuig ook aan dek water te scheppen en vertoonde het steeds meer stuurlast. Omstreeks 19,15 uur besloot de schipper om het vaartuig te verlaten en werden er vuurpijlen afgeschoten om de O 206 op de hoogte te brengen. De elektriciteit was toen reeds uitgevallen zodat er geen radioverbinding meer mogelijk was. Om kwart voor acht konden de vijf bemanningsleden veilig en wel aan boord van de O 206 komen.. Zij konden van daaruit zien hoe de Z 45 een uur later in de golven verdween. Op de onderzoeksraad geeft men toe dat de ware oorzaak van het lek wellicht nooit achterhaald zal kunnen worden. Men vermoedt dat de huidplaat losgekomen is. Uit verlagen van 1992 en 1993 blijkt immers dat zich in het verleden al moeilijkheden voorgedaan hebben door trillingen. Wellicht is dat ook nu weer het geval geweest en heeft de Z 45 op die manier water gemaakt. Wat schipper Wilfried Warnez en zijn bemanning betreft: zij kunnen geen beroepsfouten ten laste geleed worden en ze worden dan ook

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

buiten vervolging gesteld.

Z 243 Drakkar onder water

Op 30 december 1993 loste de Z 243 zijn vangst in de haven van Zeebrugge. Na het lossen verliet schipper Ivan Eyland als laatste het vaartuig. Er werd toen niets abnormaals vastgesteld. 's Anderendaags kreeg de schipper evenwel te horen dat zijn vaartuig slagzij maakte. Het visruim was, zo bleek, vol water gelopen. Er volgde een onderzoek van de zeevaartinspectie en daaruit blijkt dat het vollopen van het ruim via de lenspomp gebeurd is. Het ongeluk is te wijten aan het feit dat de overboordklep, de centrifugaalpomp en de verdeelkast naar het visruim niet gesloten waren. Omdat die lenspomp een centrifugaalpomp is, is deze door het binnenstromende water omgekeerd beginnen werken. Dat kan gebeuren wanneer de uitlaat onder of nabij het wateroppervlak staat. In zijn verlsag ter zake merkt De lembre, hoof van de zeevaartinspectie op dat het binnenstromen van het water enkel is kunnen gebeuren omdat het schip onvoldoende vrijboord had.

De raad stelt in haar uitspraak dat de bemanning van de Z 243 geen beroepsfouten ten laste gelegd kunnen worden. Maar er wordt wel lering uit het voorval getrokken: *'Het goed zeemanschap vereist'*, zo stelt de onderzoeksraad, *'dat alle zeeventielen effectief gesloten worden bij he onbemand achterlaten van het schip en dat deze afsluitkranen regelmatig gecontroleerd moeten worden op eventuele defecten'*.

Z 35 Vili zinkt

Toen schipper Georges Vandierendonck omstreeks de middag van 21 januari 1994 de Z 35 verliet, bleek er geen vuiltje aan de lucht te zijn. Het schip lag toen aan de nieuwe vismijnkaai te Zeebrugge. Om kwart voor twaalf echter kwam men hem zeggen dat het schip daar gezonken was. De brandweer mocht pompen wat ze wilde het schip bleef water maken. Dat water, zo bleek uit de expertise kon in het schip komen via de kraan in de verdeelkast van de lensinrichting en via een openstaande lensklep onderaan in de machinekamer.

Kleine oorzaak, grote gevolgen, want de klep bleek gewoon geblokkeerd door een stukje hout. Zo-doende kon ze niet volledig afgesloten worden. Naarmate de Z 35 meer water maakte, zakte het schip en kon er ook water binnendringen via de niet afgesloten overboordklep en via de pomp in de lensput. Ook hier wees het hoofd van de zeevaartinspectie erop dat dit laatste kon gebeuren doordat het schip onvoldoende vrijboord had door het aan boord nemen van allerlei zaken zoals kettingen, reservenetten... zodat het schip dieper lag.

Heel niet goed functioneren van van de afsluitklep had zelfs geen enkel gevolg moeten hebben, want daarvoor bevindt zich nog een zeeventiel dat ook al afgesloten kan worden. Dat werd echter nooit gedaan. de motorist wist ook niet van het bestaan van dat ventiel af.

Geen der bemanningsleden kan iets ten laste gelegd worden, maar ook hier trekt de raad weer lering:

**Scheepsverven
te koop:
rode meni, epoxyteer,
antiroestverf, zink- en
loodverf enz. aan lage
prijs.**

Tel.: 050 / 31 45 54.

'Het goed zeemanschap vereist dat alle zeeventielen afgesloten worden bij het onbemand achter laten van een vaartuig en dat er een duidelijk schema in de machinekamer aanwezig zou zijn, waar alle ventielen, leidingen en afsluitkranen op voorkomen.'

O 575 Boreas botst

Op 5 februari 1995 kwam het Griekse koopvaardijship Kavo Peiratis in aanvaring met het vissersvaartuig O 575. Schipper Lorenzo Mille had een kwartier daarvoor de wacht overgegeven aan matroos-motorist Bart Jacobs. De O 575 was aan het vissen in het midden van de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel en voerde de voorgeschreven lichten. Het Griekse vrachtschip volgde de NE-koers.

Omdat de Boreas aan het vissen was, had de Griek moeten uitwijken, maar evengoed staat vast dat Jacobs geen goede uitkijk gehouden heeft. ij heeft de Kavo Peiratis niet zien aankomen en dat is fout, want het Griekse vrachtschip kon zowel via de radar als via het blote oog waargenomen worden. Bart Jacobs werd dan ook voor drie dagen geschorst.

Robert Coelus



Generale Bank. Mijn Kracht.

S.D.S.

SCHEEPSDIESEL SERVICE

N.V.

VISSERIJ * BINNENSCHIEPV. * INDUSTRIE

- * Plaatsen, revisie, herstelling van alle dieselmotoren.
... hoofd- en hulpmotoren.
- ... dealer A.B.C. - BAUDOUIN - PERKINS.
- * Algemeen onderhoud van machinekamers.
- * Plaatsen van keerkoppelingen, waterpompen en compressoren.
- * Opgieten van motoren met Chockfast.
- * Draai-, frees-, las-, brand- en leidingwerk.
- * Schroeven en schroefassen.
- * Depannages: binnen- en buitenland.

NIEUW!

* DROOGDOK

BOOMKORSTRAAT 7/8 ZEEBRUGGE

tel.: 050/54 51 78 - 050/55 01 88

fax: 050/55 03 67

.....semafoon 07 / 300.47.81

(altijd bereikbaar)

VRAAG DE BEFAAMDE S.D.S. SERVICE

Prijs gasolie voor de visserij trekt aan

De brandstofkosten, één van de belangrijkste kostenfactoren van een vissersvaartuig, nemen de laatste maanden weer toe. De gasolieprijs bleef de laatste jaren rustig onder de 7 fr./l., maar trok aan nadat de petroleumprijs in oktober tot het hoogste peil sinds de Golfcrisis van 1990 was gestegen.

In januari betaalde de visserij nog een gemiddelde prijs van 6,77 frank per liter gasolie. De prijs was in oktober opgelopen tot 8,94 frank. Tijdens de eerste weken van november was een lichte terugval te merken, maar de tendens is stijgend.

In de kostenstructuur van de rederijen is de gasolieprijs een belangrijke factor. De gemiddelde prijs voor een liter gasolie bedroeg in 1995 officieel 6,22 fr./l. en was daarmee de laagste in de voorbije vijf jaar zoals uit onderstaande opsomming blijkt.

1985	13,97
1986	7,72
1987	6,73
1988	6,01
1989	7,06
1990	7,59
1991	7,76
1992	6,75
1993	7,18
1994	6,72
1995	6,22
1996	?

De gemiddelde brandstofkosten schommelen volgens de recentste cijfers⁽¹⁾ tussen de tien procent van de besomming voor kustvaartuigen, twaalf procent voor de Eurokotters en tot achttien procent voor de grote boomkorvaartuigen.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

OKTOBER

Inbouw nieuwe motor:

□ Z.548 FLAMINGO, eigendom De Flamingo BVBA, Adm. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge

Motor: Mitsubishi, bj. 1996

Verandering motorvermogen:

□ Z.47 DE MARIE LOUISE, eigendom BVBA Rederij

Saturnus, Vuurkruiserstraat 5, 8301 Knokke-Heist
1.200 pk - 883 kW (overdracht gedeelte motorvermogen 0.49 Steve - geschrapt 27.02.95)

**Volgende maand in HVB:
Interview met Heistse visser Louis Vantorre**

¹⁾Uitkomsten van de Belgische Veevisserij 1994 (vrijgegeven in jan. '96)

EU-raad voor visserijministers in Brussel

Satellietnavigatie voor vaartuigen vanaf 15 of vanaf 20 meter?

Minister Pinxten pleit voor de verlenging van MOP III

OP 22 NOVEMBER vergaderden de Europese visserijministers in Brussel. Het kabinet van de minister van Landbouw en de KMO's, Karel Pinxten, verspreidde volgende persmededeling. *"De installatie van een satellietstelsel voor permanente positiebepaling van visserij schepen in de Gemeenschap is een nieuw instrument met een belangrijk toegevoegde waarde op het vlak van de controle. Het compromisvoorstel van de voorzitter is voor België aanvaardbaar, maar toch vind ik het jammer dat de aanvankelijke lengtegrens van de schepen, zoals voorgesteld door de Commissie, nl. 15 meter tussen de loodlijnen, verhoogd wordt. Het optrekken van die grens tot 20 meter betekent een niet te verwaarlozen uitholling van het voorstel en zal zeker de kosten-baten-analyse niet ten goede komen"*, verklaarde minister Pinxten op de visserijraad.

Het via satelliet permanent volgen van sommige categorieën van communautaire visserijvaartuigen zal het beheer van de visserijspanningen, de bewaking van sommige kwetsbare gebieden, de verificatie van de logboeken en het toezicht op de aanvoer van vangsten aanzienlijk verbeteren.

Een honderdtal Belgische vaartuigen zouden met bovengenoemd controlesysteem moeten worden uitgerust. Reeds 21 Belgische vaartuigen, nl. diegenen die meegewerkt hebben aan het pilootproject, voldoen aan de voorwaarden van het systeem. De financiering van bovengenoemd controlesysteem zou volledig worden gedragen door de Europese Commissie. Het controlesysteem zou een belangrijke administratieve vereenvoudiging en kostenbesparing voor de vissers met

zich mee brengen. *"Twee derde van de Belgische vissersvloot vist regelmatig in de Westelijke wateren (ten zuiden van de lijn Calais-Dover). Telkens wanneer de schepen in een andere visserijzone komen, moeten zij hun positie melden. De kost hiervan kan in het slechtste geval oplopen tot 30.000 frank voor een zeereis van twee weken. De vaartuigen die uitgerust zijn met een satellietstelsel zouden ontslagen worden van deze verplichte rapportering en bijgevolg ook de kosten hiervoor uitsparen"*, aldus de minister. Minister Pinxten beklemtoonde dat België zeer veel belang hecht aan een efficiënte controle. *"Enkel wanneer de controle in alle lidstaten op een degelijke manier gebeurt, kunnen de visbestanden op een behoorlijk peil worden gehouden. Het nieuwe satelliet-*

stelsel kan hiertoe een zeer belangrijke bijdrage leveren."

In de ministerarraad kon echter geen akkoord worden bereikt over het voorgedragen compromisvoorstel.

Behoud MOP III

Het belangrijkste agendapunt van deze raad was ongetwijfeld de bespreking van het compromisvoorstel van de voorzitter over het meerjarig oriëntatieplan IV (MOP IV). Minister Pinxten heeft er nogmaals op aangedrongen dat de uitzonderingsclausule voor België, voorzien in het MOP II, behouden blijft in het MOP IV. *"Op dit ogenblik is onze vloot afgebouwd tot op het niveau van de doelstelling van het MOP III, wat een absoluut minimum betekent. Ik kan dan ook niets aanvaarden, zoals een vermindering van de activiteit, wat het "wegzinken" van onze vloot tot gevolg zou hebben"*, stelde de minister. *"Alle lidstaten worden over dezelfde kam geschoren. Zowel diegenen die het MOP respecteerden, als deze die het niet respecteerden, zouden hun visserijspanningen moeten verminderen. Het is onaanvaardbaar dat lidstaten die wel het MOP respecteerden nogmaals de riem moeten aanhalen, terwijl andere lidstaten dit in het verleden niet hebben gedaan en dit waarschijnlijk weer niet zullen doen."* Minister Pinxten pleitte voor de verlenging van de huidige MOP III. *"Op deze wijze wordt aan de lidstaten die het MOP III niet respecteerden wat tijd gegeven om zich in regel te stellen en wordt aan de lidstaten die wel afgebouwd hebben een adempauze toegestaan. Wanneer alle lidstaten zich in regel hebben gesteld met de bepalingen van het MOP III, kan een nieuwe MOP worden aangenomen. Enkel op deze manier zal de geloofwaardigheid van het MOP in de toekomst behouden blijven"*, besloot Karel Pinxten. Over het compromisvoorstel van de voorzitter kon geen akkoord worden bereikt. Er is derhalve overeengekomen het voorstel met spoed verder te bespreken om zo mogelijk nog voor het einde van het jaar tot een definitief besluit te komen.



CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :

TRECO (02) 689 24 66
ENERGY SYSTEMS Fax (02) 687 87 63

STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

**AUTHORIZED
MARINE DEALERS**

**LONGUEVILLE
MOTOREN**

TEL (03) 225 04 44
FAX (03) 233 50 71

I.D.P.

OOSTENDE
TEL (059) 32 18 64
FAX (059) 32 08 13

**F.S.E.
GENT**

TEL (09) 251 25 81
FAX (09) 251 39 61

**CHANTIERS NAVALS
NAMECHE-SEILLES**

TEL (085) 82 69 10
FAX (085) 82 73 60



Het haventje van Lybster (foto dp)

een 2.000 jaar oude burcht van de Picten. *Keiss* is nog altijd bekend voor zijn verse krabben. Vanuit het rots-haventje *Freswick* opereerden er ooit loodsen die zeilvaartuigen door de *Pentland Firth* leidden. Soms was de wind te hevig om ze terug aan land te zetten. Ze voeren dan maar mee naar een verre haven (soms Amerika) waar ze overstapten op een ander zeilschip om terug thuis te geraken. Wie het ooit voorhad werd gezegend met een bijnaam: *Boston, Montreal, Stavanger...* Te *Scarfskerry* was ieder gezinshoofd vroeger een zee kapitein. Het haventje van *Ham* is momenteel een ruïne, maar werd ooit door de bewoners van de vuurtoren van *Dunnet Head* gebruikt om levensmiddelen aan te voeren. Te *Dwarwick* werd in 1954 de Britse Koningin Elizabeth II door de vissers over het 5 km lange strand

begeleid naar het kasteel *Mey*, waar haar moeder (de Koninginmoeder) tijdens de zomer verblijft. Het haventje van *Castletown* is zo ondiep dat de kreeftenvangers met hun bootjes net over de rotsen schuren. Wie een grotere boot koopt is verplicht uit te wijken naar *Scrabster* of *John O' Groats*. Het haventje van *Reay* is door inplanting van de nabije kerncentrale van *Dounreay* verlaten.

Vismethode

Schelpdieren vis je met sleepnetten of met fuiken. Om de rotsachtige inhammen te bevissen worden twee soorten fuiken gebruikt: de *parlourpot* (langwerpig) en de *inkwellpot* (gelijkend op een inktpot). Om te vissen op vulken ontwikkelt men nu een rechtopstaande fuik. De potten worden met 10,15 of 20 aan elkaar vastgemaakt en op de zeebodem op rij gezet. Zo'n reeks heet

'string'. Opdat de fuiken zouden blijven staan wordt er aan het begin en het einde van de string een anker bevestigd. Is de stroming sterk, dan worden er tegelijk zware ijzergewichten op de bodem neergelaten. De potten worden via een lier over de achterstevan gezwierd of met de hand vanop een zijde van het schip overboord gezet. Elke fuik bevat aas: een haring, makreel, kleine schelvis (totte)... De fuiken staan één tot drie dagen in het water.

De vissers laten hun *stringen* onbewaakt achter. Het gebeurt dan ook wel eens dat een vreemd vaartuig of een duiker andermans potten ledigt. Aan de uiteinden bevindt zich een boeitje met de naam en het nummer van het schip. Eén vaartuig heeft soms fuiken op verschillende visgronden tegelijk uitstaan. Wanneer het vaartuig terugkomt, wordt fuik per fuik opgehaald, de vangst uitgehaald, van vers aas voorzien en weer overboord gezet op dezelfde of op een andere visgrond. Om de twee, drie jaar moeten de stalen roestvrije roosters worden behandeld (galvaniseren) en de netomhulsels worden vervangen.

Het aantal kreeftenvangers verhoogt jaarlijks, zodat er van overbevissing sprake is. Sedert 1970 worden dan ook jaarlijks minder kreeften opgehaald. Hier en daar is de grote kreeft bijna verdwenen. Vroeger was het voor de Britse visser verboden om grote kreeften aan boord te nemen die eitjes aan zijn onderbuik had. De laatste jaren is die visser uit geldgewin deze gouden regel

SKB - Life Saving Equipment nv

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

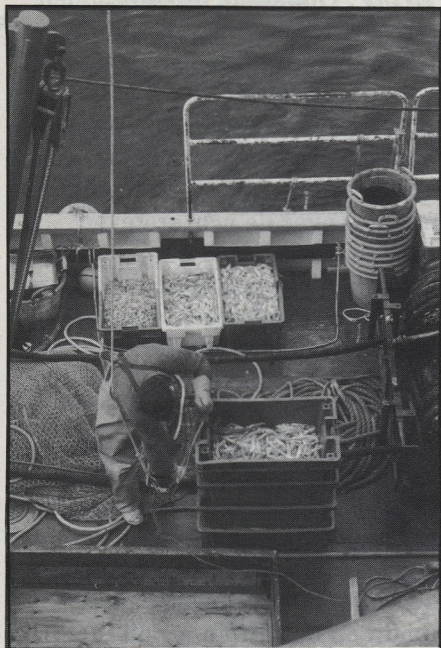


Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B - 8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 28 25
Fax: 059 / 33 01 48

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi; Soniform - nazicht brandblusapparaten .

— Erkend servicestation —

Verantwoordelijke voor de kust: A. Van Durme (059 / 70 58 79)



Een kusttreiler brengt zijn lading kreeftjes (shrimps), gevangen met parlourpotten, aan wal (foto dp)

vergeten. Dicht bij de kust dragen ongeveer 5% van de vrouwelijke kreeften eitjes. Verder in zee kan dit al 20% zijn. Gevangen kreeften wogen vroeger gemiddeld 800 gram. Nu wegen ze gemiddeld nog maar 600 gram.

In stand houden

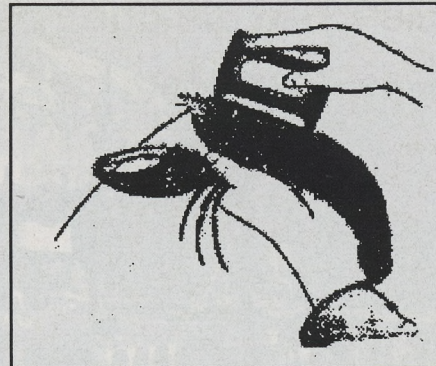
Om de populatie grote kreeften terug op te drijven, werd, naar voorbeelden in Noord-Amerika, Nieuw-Zeeland en Australië, beroep gedaan op drie maatregelen: het invoeren van een minimumlengte; het merken van kreeften; in kweekbatterijen gekweekte kreeften uitzetten in zee.

1. *Gekweekte dieren uitzetten in zee.* Om grote kreeften in stand te houden moeten ze natuurlijk aanwezig zijn. Massaal werden ze dan ook in kweekstations gekweekt. Nadat men wist dat ze in een bepaald gebied verblijven en dar ook blijven, werden ze massaal uitgezet op *kreeftengronden* waar nog weinig exemplaren voorkwamen. Zo werden er bijvoorbeeld sedert 1994 enkele duizenden exemplaren uitgezet in de omgeving van de Orkaden (Noord-Schotland) en in de omgeving van South Wexford (Ierland).

2. *De minimumlengte.* Als men

het aantal kreeften wil behouden moet men zorgen dat ze minstens één keer en liefst meerdere malen zaad hebben voortgebracht. Als we spreken over de lengte dan hebben we het over de lengte van het koppantser. Deze wordt gemeten vanaf de inplanting van de ogen in de oogkassen tot het begin van de staart (zie tekening op deze bladzijde). Een grote kreeft heeft vier tot zes jaar nodig om een koppantser van 87 mm te verkrijgen. Het duurt ongeveer zes jaar eer het beest sexueel actief is. Met een kopschelp van 83 mm scheiden veel kreeften reeds eitjes af. Deze zijn echter nog niet levensvatbaar en ontwikkelen zich niet tot larven. Daarom heeft men de minimumlengte van 83 mm eerst opgetrokken naar 85 mm, vervolgens tot 87 mm om nu te komen op 90 mm. Bij 90 mm zijn de wetenschappers zeker dat een kreeft reeds 1 à 2 maal levensvatbare larven heeft voortgebracht.

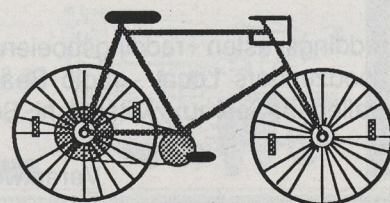
3. *Kreeften voorzien van een merkteken.* De visserijwacht beboet al wie een gemerkte kreeft bij zich heeft. Opdat dit systeem zou slagen moeten alle vissers van een bepaalde streek of visgrond bereid zijn samen te werken. Ook alle *parttime*vissers en duikers moeten bereid zijn om gemerkte kreeften terug te zetten. Daarom wordt ook aan viswinkels, restaurants, hotels en consumenten gevraagd geen gemerkte kreeften te kopen of te verorberen. Het merken van kreeften is een techniek die zowel door de vissers in Schotland, Engeland als in Wales vrijwillig werd aangenomen. De vissersorganisaties nemen het op zich om iedereen te sensibiliseren vooraleer in een bepaald gebied wordt gestart met het merken. Het systeem bestaat erin dat elke vissersboot een aantal kreeften van zijn vangst merkt en terug overboord zet. Met een speciaal apparaat dat gratis ter beschikking wordt gesteld door de plaatselijke coöperaties wordt in de staart van de kreeft een gaatje geprikt in de vorm van een V (V-notching). Het duurt ongeveer 5 à 6 jaar vooraleer het gaatje volledig



is dichtgegroeid. Heel die tijd mag het gemerkte dier dus niet gevangen worden. Dit betekent meteen dat de kreeft gegarandeerd 5 à 6 jaar levensvatbaar broedsel kan afscheiden vooraleer hij opnieuw aan boord mag worden genomen ter consumptie. Een aantal kreeften merken per week is voor de visser een zeer goedkope manier om aan stockbeheersing te doen. Sedert 1994 heeft het merken van kreeften bijna overal ingang gevonden. Vooral de vissersgemeenschappen van Schotland, Wales en sommige delen van Ierland zetten er zich 100% voor in. Zo werden in *Waterford* in januari van dit jaar 675 grote vrouwelijke kreeften gemerkt; in de omgeving van *South Wexford* zijn sedert 1994 reeds zo'n 10 000 kreefthennen gemerkt. De Schotse kreeftenvangers hebben zodoende bewezen dat verstandig vissen wel degelijk mogelijk is. Ze zien hun toekomst dan ook weer hoopvol tegemoet.

Daniël Pots

Het eerstvolgende nummer van HVB — het eerste van 1997 — ligt al in de krantenwinkel op vrijdag 27 december 1996.



Geschikt als open zeehaven?

Een vergeten fase in de renovatie van de Oostendse haven

DE HAVENRENOVATIE VAN Oostende! We hebben daarover al veel verhitte discussies meegemaakt. We hoorden daarbij veel negatieve uitlatingen. We hoorden ook stemmen die de spreekwoordelijke Oostendse zwartgalligheid onderdrukten en opriepen om het nu eindelijk weer een kans te geven. De discussies die wij meemaakten grepen plaats onder vissers, ferry personeel en mensen van het loodswezen; mensen die dagelijks te maken krijgen met de voor- en nadelen van de Oostendse haven.

HVB ging uiteindelijk zelf een kijkje nemen; niet bij mooi weer als alles er vredig bijligt, maar bij storm.

TUSSEN EINDE AUGUSTUS en begin november zijn er verschillende stormen geweest. Meestal stond daarbij een noord- tot noordwestenwind van 8 tot 11 beaufort, dikwijls gepaard met springtij en zichtbare golven van 2,5 meter hoog. We zagen dus stormen aan het werk die hun kracht recht de Oostendse havenmond injoegen.

Voordat die haven tijdens een eerste renovatiefase werd verbreed, werden dergelijke stormen in belangrijke mate opgevangen door een stevige dijkwering met oplopend, dus golvenvertragend, strand en dito golfbreker. Dat was allemaal aanwezig aan de oostzijde van de haven, tussen de Staketselstraat (aanzet staketsel) en de Havengeulkaai (ingang Visserijdok). Tegen deze wering (een overblijfsel van een vroegere spuikom) beukten aanstormende golven, verloren er hun kracht onder rondbogen, sloegen soms 15

à 20 meter hoog in de lucht en... waren uitgeraasd. Het zeewater kwam daarbij terecht op een braakliggend stuk zandgrond en

liep vervolgens grotendeels terug in de havengeul. Niemand had er last van.

Door het afbreken van de wering en de meer oostelijke aanleg van een nieuwe en minder sterke dijk, ligt de havengeul open en bloot voor noorwestenstormen.

Gevolg is dat het water bij storm met hoge tij de Havengeulkaai wordt opgejaagd en daar een strook grond, bijna tot aan de dorpel van het sluiswachtershuisje, blank zet. Tweede gevolg is dat de stormsluisdeuren vandaag sneller en langer de sluisdeuren moeten ondersteunen, zodat er



De zeewering tussen de Staketselstraat en de Havengeulkaai hield vroeger 70% van het stormgeweld tegen. Nu deze muur afgebroken is is de haven compleet blootgesteld aan het stormgeweld. (foto dp)

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, 8400 Bredene. Tel.: 059/32 17 69

geen schip in of uit het Visserijdok kan. Het Deense vissersvaartuig 'Clairisse' heeft het ondervonden: ter hoogte van het Schutsluisplein aan de ingang van het Tijdok heeft het op 29 augustus aan één meertouw acht uur op en neer liggen tjokken. Derde gevolg is dat er een veel grotere watermassa de haven instroomt en dat ferries en de schepen van het loodswezen veel intenser bewaakt moeten worden.

In de havengeul kan de kracht van het water nog uitdeinen richting achterhaven (RYCO), alhoewel een Russisch vrachtschip in oktober zes uur moest wachten aan de sluisen van het Vlotdok vooraleer het kon worden geschut: zo sterk was de kracht op de buitenste sluisdeuren. In het Tijdok, aan de Wandelaarskaai, waar de garnaal-, sport- en lijnvissersvaartuigen plachten aan te meren kan het water al helemaal niet weg. Het dok waar vroeger de kustvaartuigen de storm trotseerden, moet nu telkens worden ontruimd.

Tijdens een storm wordt immers alles in het Tijdok kapot geslagen. Hier staan golven van anderhalve meter hoog. Watermassa's beuken tegen de kaaimuur, lopen op de ka en sleuren zitbanken en vistuig met zich mee.

De twee vorige winters zijn hier verschillende kleinere sportvissersvaartuigen en jachten kapotgeslagen. De staatssleepboot heeft verschillende keren belet dat de twee drijvende fuelopslagplaatsen van Oostende Lines er op drift slaan. Nu moet het dok voor iedere noorwestenstorm worden ontruimd.

Muur

En alsof het allemaal nog niet erg genoeg is, wordt nu tijdens de tweede renovatiefase van de Oostendse haven het Zeewezendok van zijn beschermende zeeweringen en (weliswaar te smal geworden) schutsluis ontdaan zodat binnenkort ook dit dok open en bloot ligt voor het aanrollend noordwestengeweld.

Wat zullen de ferries, de cruise-liners en de containerschepen die Oostende hoopt aan te trekken bij

toekomstige stormen dan niet meemaken? Negatieve ervaringen zoals met de Deense 'Clairisse' en het Russische vrachtschip zullen immers de reputatie geen goed doen. Negatieve reclame gaat op zee van mond tot mond en houdt bijgevolg schepen weg.

Na het volledig renoveren van de Oostendse haven zal zich nog een eindfase opdringen: een muur in zee, die de haven volledig beschermt, zoals dit ook in Zee-

brugge, Duinkerke, Boulogne, Calais, Dover... het geval is. Het ene uiteinde van die muur zal ergens ter hoogte van het casino vertrekken en het andere uiteinde zal aan het 'Militair Hospitaal' te vinden zijn. Dan zijn de Oostendenaars tevens twee wandeldijken rijker en komen de voorstanders van het aanleggen van superstranden in zee ook aan hun trekken.

Daniël Pots



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

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

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110

Vissers in Oostendse casino

December! 's Middags wordt het al donker. De quota zijn omzeggens allemaal opgevist. De gevolgen zijn niet te overzien. Vissers lopen doel-loos rond. Aan wal! In het donker! Mannen die ge-woon zijn te jagen! Maar nu zonder prooi! En dat in deze duistere dagen waarin zelfs notabelen niet meer te vertrouwen zijn!

Laat ons vlug eens kijken waarmee we die jongens kunnen afleiden, want een mens leeft niet van vis alleen.

Omdat wij twee gratis kaarten kregen voor het spektakel 'Helmut Lotti goes classic 2', maken wij daar graag reclame voor. En ja, HVB gaat daar naartoe. Deze heer Lotti is ons persoonlijk onbekend, maar dat is onze eigen schuld, want hij heeft van zijn populair-classieke cd 'Helmut Lotti goes classic 1' maar liefst 508.000 exemplaren verkocht. In Vlaanderen! (Nederland was ook al goed voor 200.000 stuks.) En nu is er dus een tweede classieke Lotti-cd en de laat ons zeggen *songs* die daarop staan brengt hij (met groot orkest) ten gehore in het casino-kursaal op 27 en 28 december om 20,30 uur. Dat wij daar veel vissers zullen zien staat vast, temeer daar ze nu onmiddellijk hun plaatsen reserveren en wel door (tussen 10 en 13 uur / 16 en 19 uur) het nummer (059) 70.76.18 van het Oostendse casino-kursaal te draaien. Daar kan je daar ook kaarten bestellen voor een heleboel andere spektakels waarvan we hieronder een staaltje geven.

Wie deze Helmut Lotti (de naam alleen al) te gemeen vindt kan in dat kursaal ook naar *Ton Koopman & Tini Mathot* kijken die daar op 13 december klavecimbels bespelen. Ze mogen dan veel minder cd's verkopen dan de jonge Helmut, dat zal zeker niet slechter zijn. Wie ook helemaal niet kan zingen dat is *Geert Hoste*, daarom maakte deze moppentapper een nieuwe conference onder de veelzeggende de titel 'Geert Hoste spreekt'. In het Oostendse kursaal op 21 december. Dat lijkt me wel iets voor vissersvrouwen te zijn. (fv)

'Vissenhumor' in 100 cartoons van William



William Lievens, opvoeder bij het Koninklijk Werk Ibis en 25 jaar cartoonist, tekende een boek vol 'vissenhumor' bijeen. De Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium Oostende zorgde voor de publicatie. Het boek werd voorgesteld in de vismijnkantine en de voorintekenaars mochten hun exemplaar in ontvangst nemen. Voor de gelegenheid schonk de tekenaar (midden) nog een aangepaste cartoon aan schepen Lambert (links) en aan de voorzitter van de vriendenkring, Robert Coelus. Het cartoonboek is te koop in het Noordzee-Aquarium of is te verkrijgen door storting van 400 frank + 70 frank port op rek. 280-0706209-86 van de Vriendenkring. De opbrengst van de uitgave zal besteed worden aan de verbetering van de zeefaunacollectie van het Oostendse stedelijk aquarium op de Visserskaai. (foto gw)

Robert de garnaalvisser



In het Oostendse zeemanshuis Godtschalck werd het bronzen beeld 'Robert, de garnaalvisser' van 300 kg overhandigd samen en een check van 93 141 fr., zijnde de opbrengst van een Budo-gala in Bredene waaraan twaalf gevecht-sportverenigingen deelnamen. Het beeld, een imposante kop, "Robert, de garnaalvisser" van beeldhouwer en budoleraar Marc Du Pré uit Eeklo krijgt een plaats in de eetzaal van de bewoners (foto mv)

Georges Allaert:

Teloorgang visserij heeft ook typisch Oostendse oorzaken

'GROOT IS HET aantal artikels over de teloorgang van Oostende op economisch vlak, hiermee verwijzend naar de achteruitgang van de twee grote pijlers van deze stad: de havens en het toerisme', zo start de bijdrage van professor Georges Allaert aan de discussie over de toekomst van de visserij. En hij vervolgt in één adem met onderstaand artikel: 'Deze teloorgang heeft vele oorzaken waarover we in het verleden (ook in HVB) reeds uitvoerig geschreven hebben.'
En nu dus weer.

DE VELE GEMISTE kansen zijn ook het gevolg van de zwakke havenlobby. Oostende weegt vandaag 'minder zwaar' dan op het einde van de tachtiger jaren toen een frisse wind doorheen de Oostendse havendynamiek waaide, bijgestaan door de wetenschappelijke ondersteuning. Toen was de Oostendse haven met zijn tien miljard toegevoegde waarde 'economisch' sterker dan Zeebrugge. Oostende werd toen in Brussel als één van de vier Belgische zeehavens erkend (naast Antwerpen, Gent en Zeebrugge). Dit resulteerde vrij snel (1991-1992) in de belofte om ettelijke miljarden (in een periode van tien jaar) in de renovatie van de Oostendse haven te pompen. Helaas werden in het begin van de jaren negentig reeds verkeerde accenten gelegd (uitbouw maritiem-industriële achterhaven waarvoor een nieuwe sluis noodzakelijk zou zijn) die nu niet meer substantieel om te buigen zijn (of te recupereren) voor de voorhaven.

De duik naar beneden

Mijn toenmalige strijd tegen het opstarten van een maritieme achterhaven is bekend. Ik ben nog steeds de mening toegedaan dat die beslissing ten nadele van de

verdere onmiddellijke uitbouw van de Oostendse Voorhaven gebeurd is en dat diezelfde beslissing m.i. ook de visserij, de visverwerkende nijverheid en het visserijtoerisme parten gespeeld heeft. Akkoord dat de hoofdschuldige voor deze duik naar beneden de Europese Unie is, maar het is, ook wat de visserij betreft, toch vooral te Oostende van kwaad naar erger gegaan. Het visse-

'Ik overdrijf niet wanneer ik stel dat meer dan de helft van de Oostendse Voorhaven niet meer gebruikt wordt voor de maritieme doeleinden waarvoor ze werd uitgebouwd.'

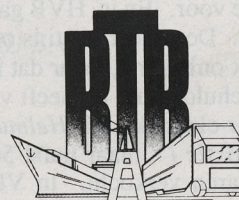
rijgebeuren deelde in de algemene Oostendse malaise die zich zowel beweegt op het vlak van het havenmanagement, de havenplanning alsook op het vlak van de havenpolitiek (lokaal/gewestelijk/nationaal). Hoeft het nog eens gezegd dat men een nieuwe bestuursvorm (een naamloze vennootschap voor de handelshaven die op 1 januari 1997 van start gaat) op een maritiem-economisch kerkhof heeft opgericht?

Dit economisch kerkhof komt ook infrastructuurueel goed tot uiting in het beeld dat de waarnemer heeft van de Oostendse haven waar gebouwen, installaties, kranen, kaaimuren, wegen, spoorwegen er als industrieel-archeologische sites troosteloos bijliggen.

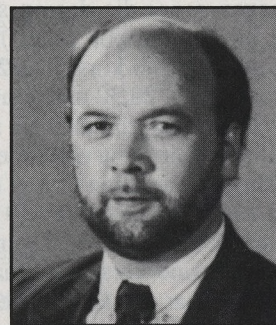
Ik overdrijf niet als ik stel dat meer dan de helft van de Oostendse Voorhaven niet meer gebruikt wordt voor de maritieme doeleinden waarvoor ze werd uitgebouwd. In een periode waar ruimte als een schaars goed wordt ervaren (en zeker in havengebieden) is deze trieste aanblik van tientallen hectaren niet gebruikte terreinen een mooi voorbeeld van het ontbreken van een professioneel havenmanagement. In de haven is iedereen zowat bezig in zijn eigen

'verloederd koninkrijkje' en de communicatie (laat staan samenspraak) tussen al die koninkrijkjes (visserij-, handels-, luchthaven, toeristische haven, ...) blijft beperkt tot hoogstens 'verbale' acties. Inhoudelijk zit men nu verder weg van een

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



Secretaris
Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE-VEURNE-
DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27 Oostende
Tel: 059 / 70 27 41
Fax: 059 / 70 51 33
BRUGGE
Kustlaan 176 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 47 15
Fax: 050 / 54 42 53

Waar gaan we naartoe?

eenheidsstructuur dan op het einde van de jaren '80 toen er een toenadering was (die spijtig genoeg gestrand is in de politieke cenakels).

Terug naar Zee: de nieuwe kapers

Deze negatieve spiraal heeft wel één voordeel: op een maritiem-economisch kerkhof is elk maritiem initiatief uiterst welkom, gesteld dat die initiatieven niet in het wilde weg worden gelanceerd.

Als Oostende wil overleven moet het terug naar zee. Zowel haar roots als haar imago zijn maritiem getint. Oostende moet dringend werken aan de heropbouw van zijn maritiem weefsel, zowel infrastructuurueel maar ook, en niet in het minst, aan zijn havenstedelijke cultuur. Het is trouwens ook een taak die vanuit het (Brusselse) Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen richting Oostende is gestuurd, nl. de uitbouw van de poortfunctie van Oostende (zeehaven in samenhang met de luchthaven)

Het uitwissen van de vroegere



Professor Allaert: 'Oostende moet de zee centraal stellen en als bron van het Oostendse gebeuren beschouwen. Dat principe kan tot ver in het hinterland aangehouden worden.'
(foto gw)

Oostendse *grandeur* (zijn martieme kennisinfrastructuur, inbegrepen deze m.b.t. de visserij) getuigt van een destructieve politiek waarbij men zijn eigen roots vernietigt. Deze liggen in het toerisme, de visserij, het maritiem handelsgebeuren en het maritiem transport.

De Oostendenaar mag dan ook niet aan de kantlijn toekijken hoe de stad al slopend zijn vroeger imago vernietigt. Hij moet de nodige fierheid en chauvinisme aan de dag leggen om verstandig en opstandig te zijn. Hij moet zich profileren als nieuwe Oostendse kaper.

De Oostendse beleidsverantwoordelijken hebben aan de infrastructuurle kwaliteit van dit stedelijk-maritiem weefsel weinig aandacht besteed. De *challenge* is noodzakelijk wil Oostende niet verder verschrompelen tot een stad met tweedehands toerisme, een tweedehands haven, en tweedehandse luchthaven, een tweedehands station, een tweedehands strand & dijk...

Veel 'critische' Oostendenaars staan op het punt de stad de rug toe te

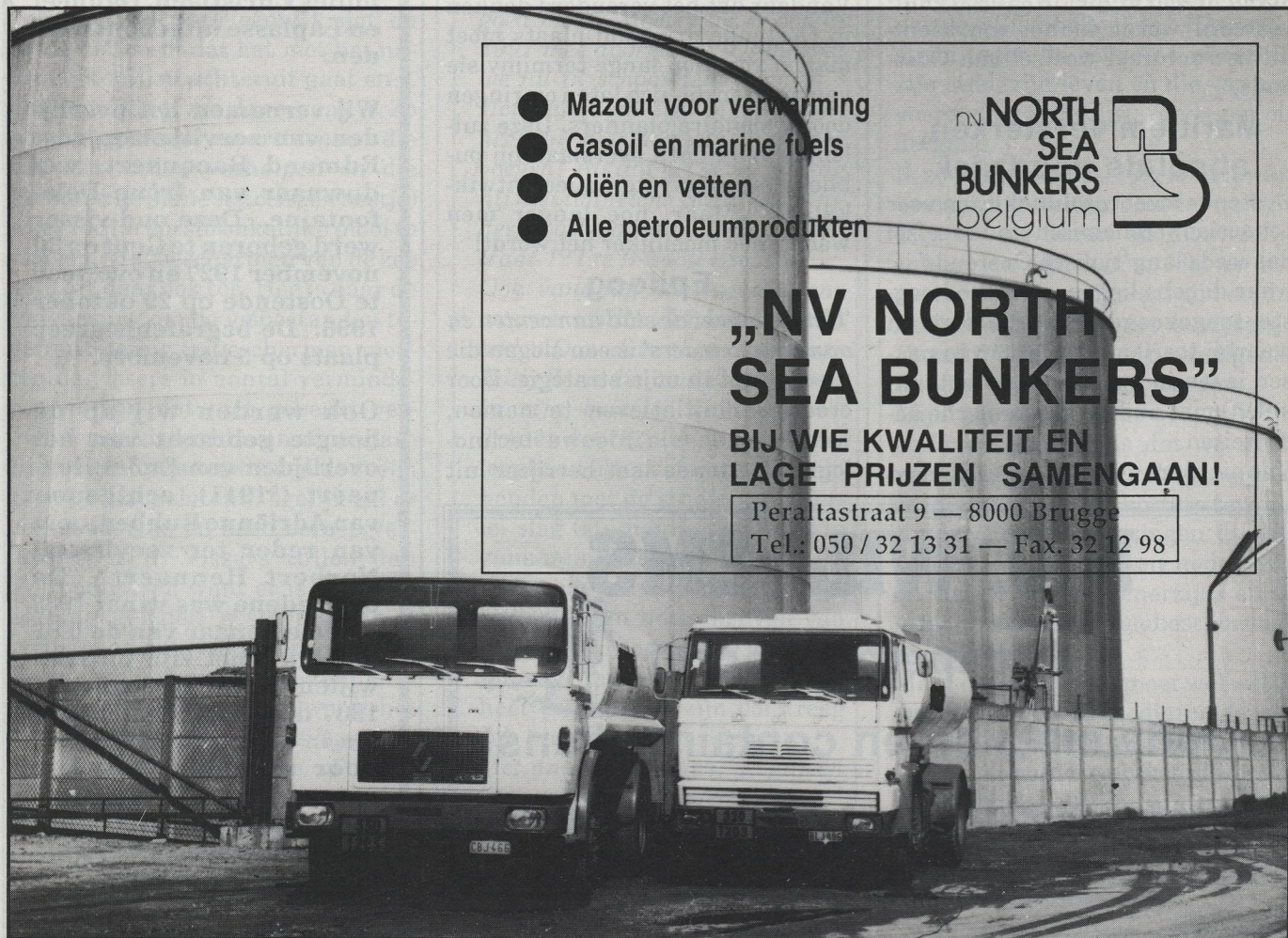
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

n.v. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium

„NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 9 — 8000 Brugge
Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax. 32 12 98



Waar gaan we naartoe?

'Waar gaan we naartoe?'
is de Vrije Tribune van HVB. Wie aan het debat over de toekomst van de Vlaamse visserij wil deelnemen stuurt een bijdrage naar HVB, p/a Dorpstraat 121 te 8450 Bredene.
Tel/fax: 059 / 32 55 59.



keren indien er niet drastisch geïnvesteerd wordt in het maritiem-infrastructureel weefsel van Oostende.

Maritiem versterken, absolute noodzaak

Oostende moet resoluut kiezen voor een sociaal-economisch stadswaefsel dat reeds lang 'typisch Oostends' is: waar de jobs liggen, waar de hoogste toegevoegde waarde ligt en waarbij toerisme perfect in te passen is (en in symbiose kan ontwikkelen) met andere economische activiteiten.

Vanuit deze gedachtengang moet

de zee centraal staan en als bron van het gebeuren (sociaal, cultureel-economisch) veel sterker worden ontwikkeld. De nieuwe economische ontwikkelingen moeten dan ook in de richting gaan van mariene technologie, vervoerstechnologie... Rond het vierluik wonen op het water, recreëren op het water, werken op het water, verplaatsen op het water, moet Oostende zijn unieke geo-economische kwaliteiten opnieuw valoriseren. Marina-ontwikkelingen moeten overigens niet alleen op de kustlijn (aan zee) gesitueerd worden, maar kunnen ook in het hinterland een plaats vinden indien de kanaalverbindingen direct toegang naar zee toelaten. Prachtige voorbeelden zijn de Spuikom, maar zijn ook te vinden langsheen de Plassedaele-vaart en het Kanaal Brugge-Oostende.

Ook de herwaardering van open krekken kan worden meegenomen. Dergelijke ideeën moeten ernstig worden genomen en zijn geen utopie in het brein van een 'visionaire' planner.

Vandaar dat het verouderd denken in Oostende dringend plaats moet maken voor een lange termijnvisie van mensen die zich laten omringen door visionaire planners. Deze zullen de vonk doen overslaan bij publieke en/of private projectontwikkelaars. Maar, hoe langer men wacht, hoe moeilijker het wordt!

Epiloog

'Het ontbreekt de stad aan centen en aan investeerders' is een slogan die niet opgaat in mijn strategie. Door creatieve initiatieven te nemen, waarbij men via nieuwe technologieën Oostende laat herrijzen uit

zijn as, zal *'the believe in the future'* terugkomen. *'Kwaliteit'* en *'Innovatie'* zijn de twee pijlers waarop Oostende als *'Micropolis aan zee'* aan de slag moet. Waar zitten de creatieve Oostenaars? Ook in het visserijgebeuren zitten enorme nieuwe uitdagingen voor de 21 ste eeuw.

In de onderzoeksweld (waartoe ikzelf behoort) zijn er reeds diverse plannen in omloop die evenwel nog niet naar buiten komen omdat de politieke constellatie het niet toelaat. U zult hier ongetwijfeld over een paar jaren van horen.

Prof dr. G. Allaert

Op 11 november overleed Maurice Verhaeghe. Gehuwd met Emilienne Christiaen, was hij zijn hele beroeps carrière visafslager in de Vismijn van Oostende. Het gezin Verhaeghe-Christiaen was door de jaren heen vennoot in verschillende vissersvaartuigen die door de families Christiaen, Danneel en Laplasse uitgebaat werden.

Wij vernamen het overlijden van zeevisser op rust Edmond Bacquaert, weduwnaar van Irène Delafontaine. Deze oud-visser werd geboren te Gent op 30 november 1927 en overleed te Oostende op 29 oktober 1996. De begrafenis greep plaats op 5 november.

Ook werden wij op de hoogte gebracht van het overlijden van Emiel Hennaert (°1911), echtgenoot van Adriëne Rubben, oom van reder ter zeevisserij Norbert Hennaert. De overledene was vanaf 1953 mede-eigenaar van de O 82 en legde met zijn partner wijlen Pedro Hennaert in 1967 de O 198. Zijn aandelen in deze rederij werden door zijn neef Norbert overgenomen in 1977. Oud-reder Emiel Hennaert stierf op 3 november en werd begraven op 7 november.

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Eddy Serie:

De toekomst zal het helemaal maken

MEER DAN 10 000 jaar geleden schakelde de mens over van de jacht op de veeteelt. Onze voorzaten begonnen toen zelf dieren te kweken om zo in hun levensonderhoud te voorzien. Eén van de redenen was dat het aantal jachtprooien vermindert, een andere was dat de teelt veiliger was dan de jacht. Die overgang was een feitelijke vooruitgang: daardoor ontstonden de eerste beschavingen.

Lang geleden? Die 10 000 jaren, wat is dat vergeleken bij de naar schatting zeven miljoen jaren dat er iets op aarde verscheen dat op een mens geleek? Wat is dat in vergelijking met de vier miljoen jaren geleden dat de mens recht op begon te lopen (en daardoor beter kon jagen op zijn dierlijk voedsel)?

Wat is dan het visserijprobleem, hier en nu, op deze wereldbol die wij vooral de laatste honderd jaar aan het *arrangeren* zijn. Op het einde van de twintigste eeuw krijgt de mens het besef dat het met het natuurlijk milieu achteruit gaat en... dat hijzelf daarvan de oorzaak is. Zo komen er steeds meer mensen die dat iets willen verhelpen en die proberen de planeet (toch een beetje) weer in zijn oorspronkelijke plooi te krijgen. Het beschermen van de zee behoort daar ook toe. Hoe is daar de redenering: om de visbestanden tegen uitroeiing te beschermen moeten de vissers in aantal verminderen; indien dat niet gebeurt verdwijnen de vissen binnen afzienbare tijd; zonder vissers worden de zeeën weer gerust gelaten. Tegelijk zal er een gevaarlijk en hard beroep verdwenen zijn. Vissers zullen dan overbodig zijn, want er is namelijk al lang geleden gestart (en met toenemend succes) met de productie van zelfgekweekte schaaldieren en vis: aquacultuur. Dat wordt het alternatief wanneer de visvangst op zee eenmaal verdwenen of sterk verminderd is.

Maar zo'n evolutie gebeurt niet overnacht. Dat alles zal vele jaren in beslag nemen. De geschiedenis leert ons dat dat de jacht op land-

Gaan we nog ergens naartoe?

Sinds reder August Hertsens in het februari-nummer van HVB de vraag stelde 'Waar gaan we naartoe?' is er een gelijknamige rubriek in dit blad gekomen. Die is maand na maand koortsachtig gevuld door vissers en parlementairen, door ministers en bureaucraten, door vakbondsmensen en professoren... Maand na maand werden de kolommen van dit blad doordrenkt met meningen, standpunten, visies en verwittigingen.

We hadden eigenlijk nooit gedacht dat die rubriek zo'n lang leven beschoren zou zijn. Maar het is inmiddels wel duidelijk geworden dat er nood aan was.

En nu weten we het eigenlijk niet goed meer. Moeten we er ook in 1997 mee doorgaan? Of moeten we nu in schoonheid stoppen? Het antwoord ligt bij de lezer: heeft hij hier nog iets aan toe te voegen? Als dat het geval is, mag hij niet twifelen. Stuur uw ding desgevallend naar HVB, Dorpsstraat 121 te B-8450 Bredene.

Ook vandaag komen trouwens weers verschillende meningen aan bod. O.a. deze van oud-visser Eddy Serie die, zoals hij zelf zegt in zijn briefje: 'zich na een drieëndertigjarige vissersloopbaan intenser is gaan bezighouden met de studie van allerlei slag (studie die trouwens in gans mijn leven voorkomt). De visie van iemand die veel tijd besteedt aan het schrijven van boeken (die nog de weg naar een uitgever moeten vinden) en die heet een keer in zijn bol kreeg ook hier iets te schrijven.'

Met andere woorden: de glazen bol van Eddy Serie!

dieren ook niet opeens stopte en dat de veeteelt ook niet in een hand-

omdraai de plaats van de jacht innam. Zo zal het er ook aan toegaan voor wat de jacht op zeedieren betreft. We maken momenteel het beginstadium mee.

De visserij zal hierin hardnekkig van zich afbijten, maar voor de rest zal de tijd zijn werk doen en uiteindelijk zal het zo zijn dat zeedieren op grote schaal gekweekt worden. Honderden jaren! Daar gaat het over. Maar daar heeft de hedendaagse visser vanzelfsprekend geen boodschap aan. En dat het om zo'n grote tijdbogen gaat belet niet dat er nu al paniek heerst in de leefwereld van de visserij. Niet alleen hier, maar over de hele planeet. De vissers kunnen ook niet anders doen dan hun beroep verdedigen. Maar dat gebeurt wel tegen een groeiend wereldbewustzijn om het milieubeheer op andere sporen te zetten. Het is een terechte strijd van velen die het milieu willen beschermen en de zee willen behoeden. Het is een strijd tegen de eenzame visser die zijn stiel, zijn leven en die van zijn voorouders wil vrijwaren tegen ondergang.

Ik zou zeggen: visser lig er niet wakker van, het is een proces dat wellicht eeuwen zal duren en uiteindelijk zal er een tijd komen dat er een evenwicht gevonden zal zijn en dat het beter zal gaan met de visserij. Er zal uiteindelijk een bevredigende middenweg gevonden worden. Mijn antwoord op de vraag 'Waar gaan we naartoe' is dat we in de verre toekomst naar zelf gekweekte zeedieren gaan. Op kortere termijn gaan we naar oplossingen die het midden houden tussen noden van de visser die jaagt enerzijds en de principes van de milieubeschermers anderzijds.

Maar de consument moet wel weten dat de gekweekte zeedieren de weg zullen opgaan van gekweekte landdieren. Ze zullen geforceerd worden in hun groei. De consument moet weten dat in het wild gevangen vis altijd beter zal zijn.

Eddy Serie

Bijtende zeehonden blaffen niet Kwarteeuw zeehondencrèche Pieterburen

DE ZEEHONDENCRECHE IN het Noord-Nederlandse Pieterburen is dit jaar een kwart eeuw oud geworden. Wat Lenie 't Hart ooit in haar eentje als eerste-hulp-voor-zeehondjes opstartte, is in die tijdspanne uitgegroeid tot een multinationalaal begrip van solidariteit met een bedreigde diersoort.

Begin jaren zestig, toen onze eigenste hoofdredacteur nog klein was en ondergetekende nog niet volwassen — verre van! — liepen we samen meer dan eens onze vrije woensdagmiddagen strandschuimend te verdrijven. Op zo'n zonnige, maar koude, middag botsten we op een oudvisser die met z'n wandelstok een jong aangespoeld zeehondje aan het doodknuppelen was. Geërgerd en vol medelijden met het snoezige beestje smeekten we hem vergeefs z'n beulenwerk te staken. Maar we vonden geen gehoor.

Ten einde raad repton we ons naar het dichtstbijzijnde politiekantoor in de hoop dat de arm der wet verder bloedvergieten zou verhinderen. Helaas: de politie bleek méér gewoon en zond ons wandelen (*). Maar de beelden bleven hangen. Episode twee: vorig jaar zag ik op een wandeling een jong zeehondje de havengeul inzwemmen. Ze mogen dan wel veel te veel vis eten... het blijft je iets doen, zo'n zeehondje.

BEIDE HERINNERINGEN MELDDEN zich spontaan toen ik op een grijsnatte augustusmorgen het Noord-Groningse dorpje

Pieterburen binnenreed om er de zeehondencrèche te bezoeken die deze onooglijke stek in 't noorden van Nederland heel Europa door bekend heeft gemaakt.

Al meer dan een kwart eeuw lang ontfermt Lenie 't Hart zich daar met moederlijke bezorgdheid over zieke zeehondjes en vecht ze voor hun zon- en zoogwad in de gelijknamige zee of ergens elders. Eind jaren vijftig ving de plaatselijke gemeentesecretaris Wentzel van Uithuizen er al 'huilers' (jonge zeehondjes voor wie de hongerdood dreigt omdat ze de zogende moeder kwijtgespeeld zijn) op. Die huilers — meestal gevonden door strandwandelaars, vissers, kust-

bewoners of de bemanning van schepen van het ministerie van landbouw en visserij — waren ook de eerste logés van Lenie 't Hart: 'Ik herinner me de eerste zeehond

als de dag van gisteren. Het was 21 december 1970. Toen het bericht kwam dat hij gevonden was, had ik nog niets klaar om hem op te vangen. Wat onzeker reed ik naar de Lauwerszee. Daar lag hij dan, in een bestelbusje. Wat nu? Ik had nog nooit een zeehond vastgehouden, maar dat wilde ik vooral niet laten blijken aan al die stoere kerels die me afwachtend aankeken. Maar toen ik dat warme lijfje tegen me aan voelde, ging alles eigenlijk vanzelf. Achter in de eend ging hij mee terug naar huis. Ik groef een teiltje voor hem in de achtertuin als bassin, gaf hem medicijn en verzorging en vooral veel vitamine liefde. En na een paar maanden was hij alweer zover opgeknapt dat hij tijdens de tocht van de veerboot naar Schiermonnikoog kon worden vrijgelaten. Zeven jaar heb ik gewerkt in m'n achtertuin, met behulp van een paar vrijwilligers. Er werden een paar betonnen badjes gemaakt. Later kwamen er steeds meer bij. Dan werd m'n tuin echt te klein om goed te kunnen werken. Dank zij de actie 'Geef om de natuur' van het Wereld Natuur Fonds werd er



De zeehondencrèche in Pieterburen is uitgegroeid tot een modern complex (foto ml)



Hoofdzaak blijft de verzorging, maar de toerist wordt niet vergeten. Hij krijgt alles te zien. (foto ml)

geld ingezameld voor nieuwbouw. Zo werd het eerste gedeelte van de huidige crèche neergezet.'

Eén op twee

'De zeehondencrèche heeft zich in de loop van de jaren ontwikkeld tot

een instituut met diverse activiteiten. Vooral sinds de tachtiger jaren is het aantal erg zieke zeehonden dat wordt binnengebracht zwaar gestegen t.o.v. de 'huilers'. Gemiddeld één op twee op het wad

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vis-handelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen).

Dat is nu in 1997 al 64 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in HVB. Zij weten waarom.

geboren zeehonden komen zo in de loop van hun eerste levensjaar in de crèche terecht. Om aan die toestand te verhelpen is opvang alleen niet voldoende', zegt Lenie 't Hart, 'dus zijn we gestart met voorlichting om de mensen te waarschuwen voor de problemen in de Waddenzee. Maar om écht te weten wat er aan de hand is en ook om een vuist te kunnen maken tegen de veroorzakers, begonnen we sinds 1884 met wetenschappelijk onderzoek.

Een zwart jaar blijft 1988. Toen decimeerde een besmettelijke ziekte veroorzaakt door het hondenziektevirus het aantal zeehonden in de Waddenzee drastisch tot zo'n 450 exemplaren. Gelukkig wist dr. Ab Osterhaus, de leider van het wetenschappelijk onderzoek van de crèche, een vaccin te ontwikkelen. Daarmee worden nu alle in Nederland gevangen zeehonden ingeënt. Wellicht is een mogelijke oorzaak van de ziekte de ernstige vervuiling van de Waddenzee die het immuunsysteem van de zeehond ernstig aantast.'

Zo ziek als een zeehond

Sinds 1975 verblijven heel het jaar door zeehonden in het opvangcentrum in Pieterburen. Van juni tot mei worden op het wad zeehonden aangetroffen die zonder menselijke verzorging zouden omkomen. De revalidatie in de crèche duurt voor de meeste zeehonden vier tot zes maanden. Dan worden ze bij laag water weer op een zandbank losgelaten. Lenie 't Hart: 'De ervaring leert dat de zeehonden die in de crèche zijn grootgebracht uitstekende overlevingskansen hebben in de Waddenzee.'

Ook zeehonden die aan de Belgische of Franse kust aanspoelen, worden naar Pieterburen gebracht. In dringend geval gebeurt dat zelfs met een vliegtuig dat vanuit de Oostendse luchthaven opstijgt. Tijdens mijn bezoek was er trouwens een 'huilertje' dat in Oostduinkerke gevonden was. Tijdens het voorjaar 1993 werd de nieuwbouw van de zeehondenkliniek plechtig in gebruik genomen in aanwezigheid van Prins Bernhard. Immers, na de beruchte

zeehondenziekte van 1988 bleek de nood aan quarantaineruimte erg groot. Nu zijn er twee buitenbassins, zeven *quarantaine-units* binnen, elk met eigen lucht- en waterbehandeling. Daarnaast zijn er ruimten voor röntgenopnames, laboratoriumonderzoek, een apotheek, kantoren voor de dierenarts, wetenschappelijk medewerkers en is er een nieuwe keuken. De nieuwbouw werd gefinancierd met eigen middelen, bankkrediet, overheidssubsidies, het Prins Bernhardfonds en sponsoring. Overigens vormen donaties en giften de belangrijkste bron van inkomsten voor de zeehondencreche.

Ondanks de jaarlijks meer dan 25 000 bezoekers staat de zeehond en z'n verzorging centraal in Pieterburen. Maar het centrum is zo ontworpen dat de geïnteresseerde bezoeker vanuit de ruime hal de verzorging van de dieren *live* en becommentarieerd kan meemaken. Hij krijgt een zicht op de keuken, de quarantaineruimtes en de bassins. Via maquettes, vitrines, video's en dia's krijgt hij heel wat informatie over de biologie, leefwijze en -omgeving van de zeehond, het wetenschappelijk onderzoek en het dagelijks verzorgen en voeden van de zeehonden. Om het half uur draait er een film over het werk in de creche en te velde en in de *shop* tref je exclusief voor de creche vervaardigde producten aan.

Naast tal van andere kunstwerken prijkt naar aanleiding van 25 jaar zeehondencreche sinds dit voorjaar op het binnenplein een in rood graniet uitgevoerd beeld van de Belg Chris Ferket.

Jaarlijks komen er in Pietersburen meer dan zestig vrijwilligers (gespreid over ruim 16 nationaliteiten) een handje toesteken om de creche die net als ieder ander ziekenhuis een continu-bedrijf is, draaiende te houden. En Lenie 't Hart besluit: *Uit een recent onderzoek blijkt dat ruim 80% van de jeugd ons werk kent. Er is ook de internationale aandacht voor wat de gevolgen kunnen zijn van een vervuilde zee. Onze kennis wordt over de hele*

wereld gebruikt bij problemen met zeezoogdieren. Nu er in de Waddenzee ook weer meer zeehonden zijn dan een paar jaar geleden zou je bijna zeggen dat we er zijn. Maar we moeten blijven doorgaan, want tot nu toe is er nog maar 10% terug van het aantal zeehonden dat vroeger in de Waddenzee zwom. De vervuiling in de Waddenzee loopt ook nog niet terug, dat betekent dat het im-

muunsysteem van de zeehond voorlopig niet zal verbeteren. En helaas moeten we voorbereid blijven op mogelijke rampen: een epidemie, een olielozing, een scheepsramp.'

Marc Loy

(*N.v.d.R.: Sinds die dag moet de schrijver van dit artikel niets meer weten van de politiek en de hoofdredacteur niets van de politiek. Het verval van de staatsinstellingen waarover thans zoveel te doen is, dateert ongetwijfeld al van in die tijd.

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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



Henk de Bruin:

'Ik ben Rotterdammer, maar ik hou van Oostende'

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3).

Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieveschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.

De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

Allereerst stel ik mij aan U voor. Ik ben Rotterdammer, maar destad waar ik mij druk om maak en... waar ik van hou is Oostende!

Wat er met die stad gaande is, en dit al bijna 20 jaar, is om in tranen uit te barsten. Aan het privé-initiatief ligt het niet, maar de politiek is volkomen ongeïnteresseerd in cultuur en kunst, in de opwaardering van de stad. De gevolgen zijn ernaar: een haven die van de tweede naar de vierde plaats is gezakt... en zo kan ik wel door-

gaan.

Door brieven te schrijven omtrent vele onderwerpen poog ik de Oostenden-aar wakker te schudden. En wat lees ik nu? Dezelfde politici en verantwoordelijken hebben dan nog de brutaliteit zich 'in te kopen' in het havenbestuur?! Onbegrijpelijk! Dit kan toch niet! Vanuit Nederland bekeken komt zoets op zijn minst als zijnde 'vreemd' over!

Maar ik wilde u schrijven over de penibele situatie waarin de laatste

Rotterdammer wil visserijmuseum in Oostende

Zeebrugge heeft het initiatief genomen tot het oprichten van een maritiem museum, wat een goede zaak is, maar Oostende heeft versomd het nakijken. Er moeten in Oostende toch mensen zijn die de koppen bij elkaar kunnen steken en plannen smeden om het visserij-patrimonium van de kust en in het bijzonder van Oostende in een visserijmuseum onder te brengen.

De "Aardvink" van de Vlaamse Mededelingen van de Vlaamse Visserij- en Aquacultuurbond van de Provincie West-Vlaanderen heeft de aandacht van de Oostendse pers op deze zaak gevestigd. Het standpunt van de Oostendse pers is dat de Oostendse visserij moet worden behouden, met de geschiedenis van de stad.

De Nederlandse 'Oostendefreak' Henk de Bruin teistert al vele maanden de plaatselijke Oostendse pers met zijn voorstellen, suggesties en aanwijzingen om Oostende weer groots te maken. En vroeg of laat moest het ervan komen: ook HVB kreeg een brief.

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

Tel: 050 / 55 11 36 — Fax: 050 / 55 11 38

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

Tel: 059 / 32 12 10 — Fax: 059 / 32 11 97

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

- * **NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ (BOKKENVISSERIJ - GULLEN - HARINGVANGST - EUROKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)**
- * **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE 0,50 mm)**
- * **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
- * **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt





Vlaamse IJslandtreiler O 129 verkeert. De 'Amandine' ligt nu te verroesten nadat het aangekocht werd door de stad Oostende via de 'Vrienden van het Museum voor Schone Kunsten' (waarvan ik overigens ook lid ben). De lamentabele toestand waarin het schip sindsdien verkeert: onfatsoenlijk bestuur noem ik dat.

En dat terwijl het toch zonneklaar is dat op en rond die IJslander een merkwaardig Visserij- en Scheepvaartmuseum uitgebouwd kan worden. Ik heb daarover al menig brief naar de plaatselijke Oostendse pers geschreven. Als Oostende zo'n museum wil, moet er wel nu een beslissing worden genomen. Ten eerste om de toerist te laten zien dat het Oostende ernst is, en ten tweede om de kosten in de hand te houden. Hoe langer men wacht hoe meer franken dat er immers nodig is voor o.a. de renovatie van het schip.

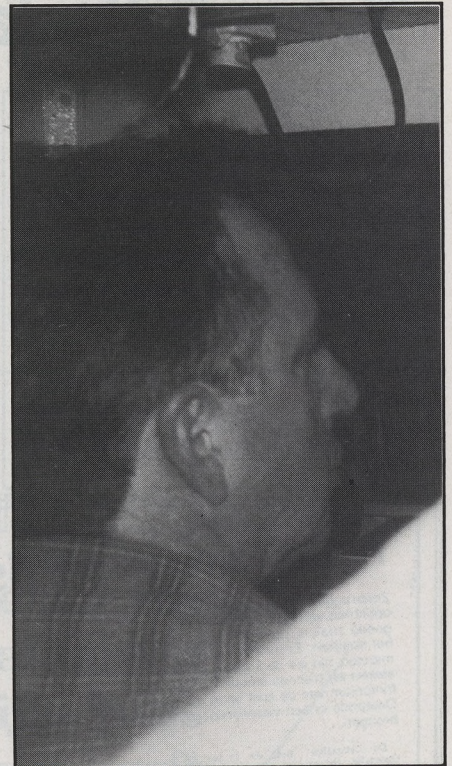
Om nog even terug te komen op de Oostendse havenbestuur: de Oostendse haven is moedwillig door Uw eigen politici doodgelobbyd (anti-lobbyen!). Dat gaat almaar door. Hoe kan burgemeester Goekint anders ineens twijfels hebben over de nood-

zaak van de nieuwe zeeluis? Oostende kan een rijke havenstad worden en heeft daarvoor alle troeven in handen. Rotterdam zou er ja-loers op zijn.

Henk de Bruin, Rotterdam.

N.v.d.R.: Intussen stelde het Oostendse raadslid Daniël Verleye een vraag aan het schepencollege over haar plannen met de O 129 Amandine. Uit het antwoord blijkt dat de gemeenteraad definitief beslist heeft de inboedel van de O 129 aan te kopen: *'Nu kunnen de nodige maatregelen genomen worden voor een goed onderhoud van het schip. Wat de bestemming betreft is nog geen beslissing genomen. Diverse denk-pistes worden gevolgd, o.a. een inpassing in het project aan de Oosteroever. Het blijft',* zo vervolgt het antwoord, *'in elk geval de mening van ons Bestuur dat de ijslandvaarder thuishoort in of toch zeker zo dicht mogelijk bij zijn normale omgeving, het water...'*

Hondenwacht



Neen, vissen doet de Oostendse schipper Serie (hier op de foto op de brug van de gesloopte O 142 Hermes) niet meer, feesten doet hij des te meer.

Op zaterdag 26 oktober ging te Oostende het eerste Vissersfeest door; feest dat ingericht werd door het trio Lucien Desomer, Ivan Fonteyne en Eddy Serie. Het werd een succes. Daardoor is het nu al zeker dat er volgend jaar weer een Vissersfeest komt.

De drie inrichters pakken dan trouwens uit met een stunt. Op dat feest zal immers een prijs uitgereikt worden aan de schipper die in het jaar voorafgaand aan het gebeuren het duurste zeedier op de markt gezet heeft. (Ingewijden vermoeden dat dit een tarbot zal zijn.) Het gaat dus wel degelijk om één exemplaar (manden vis komen bijgevolg niet in aanmerking) dat in België de hoogste prijs gehaald heeft te Zeebrugge, Nieuwpoort of Oostende. De marktvertegenwoordigers van de drie veilingen werken alvast mee en houden sinds 1 oktober nauwkeurig in de gaten welk exemplaar ter plekke de hoogste prijs haalt.

De schippers zijn hierbij op de hoogte gebracht. Hij die het voor elkaar krijgt het duurste zeedier op een van de Belgische veilingen te brengen (wie van de bemanning op dat moment ook wacht liep) gaat naar huis met De Hondenwachtprijs, dat een gegraveerd sierstuk zal zijn waarop naar de visserij verwezen wordt.

E. Serie, Oostende

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059/ 32 34 91 - Fax 059/ 33 05 50
Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van
Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende
bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het
Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

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

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

Pløegbazen - sorteerders:

Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059/ 70 92 80.

Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059/ 32 13 74.



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

Vis in de magnetron

De magnetron is inmiddels in de meeste huishoudens ingeburgerd geraakt. Toch is het opvallend hoe het gebruik ervan zich bij velen beperkt tot het ontdooien van diepgevroren produkten of tot het opwarmen van gerechten. Alsof men niet lekker kan koken met de magnetron. Vis bijvoorbeeld leent zich daar uitstekend toe. Vis bereiden in de magnetron heeft zo zijn voordelen. Tijdsbesparing is er één van. Maar vooral: het feit dat de eigen smaak en het natuurlijke aroma van de vis onaangetast blijven en op die manier maximaal tot hun recht komen. Bovendien vraagt een bereiding in de magnetron doorgaans weinig moeite. Belangrijk is vooral de tijd in het oog te houden, zodat de vis niet ofwel té gaar wordt en uit elkaar valt, of nog niet gaar genoeg is. Toch is het nuttig ook aan volgende tips aandacht te besteden:

— Visfilets dekt u beter af; zo drogen ze niet uit. Hele vissen daarentegen mogen best in een open schaal.

— Het toevoegen van vocht is doorgaans niet nodig. Een klein beetje boter en de eigen jus van de groenten en de vis die vrijkomt, volstaan. Precies die natuurlijke jus maakt de bereiding zo lekker.

— Aan de rand van de schaal werken de microgolven sterker dan in het midden. Daarom schikt u de visfilets met het dunnere deel (staart) naar het midden toe, het dikkere deel (kop) naar de rand.

— Verdeel de stukken vis in gelijke grootte, zodat ze gelijkmatig kunnen garen.

— Diepgevroren vis laat u vòòr de bereiding het beste eerst ontdooien. Dus niet tegelijk ontdooien én bereiden.

— Na de bereiding laat u de vis altijd een minuutje afgedekt rusten om na te garen, zodat de hitte zich goed kan verdelen. Controleer daarna of hij gaar genoeg is.

Recepten voor vis in de magnetron vindt u in de succesvolle VLAM-publicatie 'Vis natuurlijk. Vis kennen en koken' (deel 2) dat voor 350 frank bij uw visboer te koop is. Wilt u het boek schriftelijk bestellen, dan betaalt u een éénmalig verzending-kost van 180 frank. U kunt het boek bestellen door het volledige bedrag op PRK 784-5824768-41 van Creadress over te schrijven. Steeds vermelden welk boek u wenst.

'Visspecialist van het jaar'



Peter Vandommele van de Izegemse vishandel en traiteurszaak 't Vissershuis heeft met zijn bereiding van *osso buco van zeeduiwel met verse tomaat en tuinkruiden* de titel van *Visspecialist van het jaar* in de wacht gesleept. De opdracht was een betaalbaar meeneemgerecht voor vier personen bereiden met zeeduiwel als hoofdingrediënt. De wedstrijd werd voor de tweede keer georganiseerd in het Vormingsinstituut in Oostende door de VLAM die instaat voor de promotie van land-, tuinbouw- en visserijprodukten. Op de foto (vlnr): Ian Wittevrongel (Vishandel Mare Nostrum, Sint-Idesbald), Peter Vandommele ('t Vissershuis, Izegem), Willy Pierre ('t Schipje, Oostende), Martine Bulté (Vishandel Sint-Amand, St.-Amandsberg-Gent), Christophe Desmedt (Vishandel 't Festijn, Diksmuide) en Jean Debrock (Visventer Jean, Oostende). De wedstrijd vond plaats op 28 oktober en dat was iets te laat om de foto nog in ons vorig nummer mee te geven. (foto gw)

O.V.A.

ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

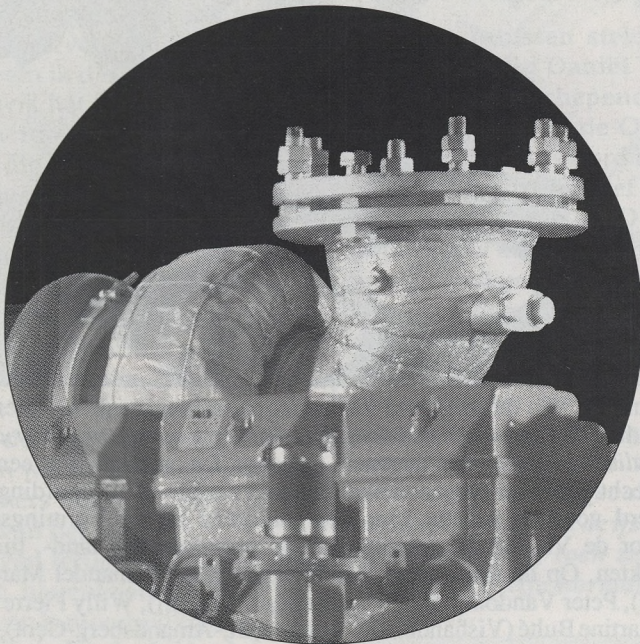
40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

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

VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

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

DE STUWENDE KRACHT



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

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

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



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:

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

BRUINISSE:

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

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

internationaal

Marokkaanse visgronden vier maanden gesloten

De Marokkaanse minister voor visserijzaken, Al Sahel, maakte bekend dat de visgronden die normaliter voor EU-visserij toegankelijk zijn vanaf november volgend jaar gedurende vier maanden gesloten blijven. In het visserij-akkoord tussen Marokko en de EU van november vorig jaar was maar een sluiting van twee maanden overeengekomen, dit in het kader van een geleidelijke vermindering van de vangsten. 700 Europese vissersvaartuigen, vooral Spaanse en Portugese, zijn actief in Marokkaanse wateren. Door de visserijdruk te verminderen wil Marokko de visstand de gelegenheid geven om zich te herstellen.

Spaanse vloot volledig in overeenstemming met de MOP's

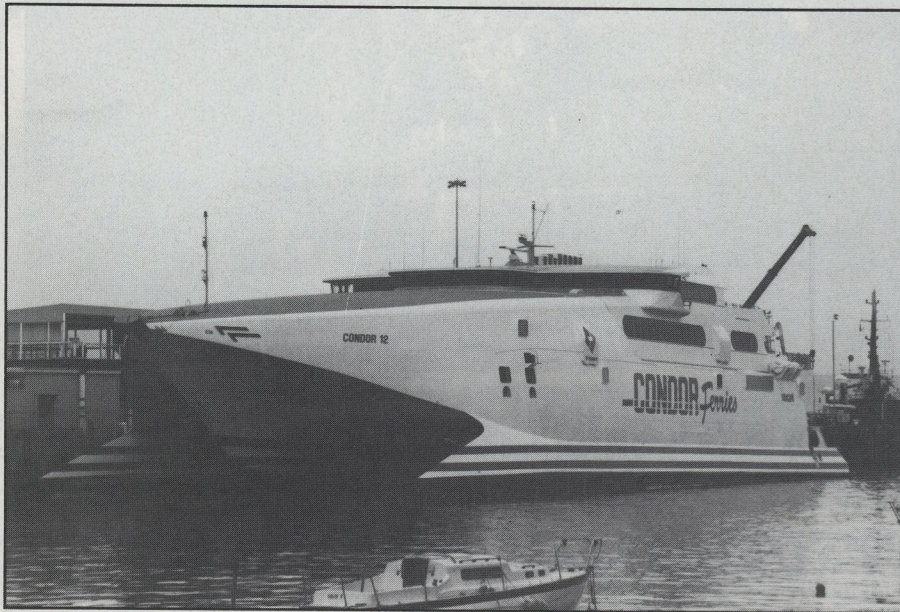
De Spaanse visserijvloot, de grootste van Europa, voldoet volledig aan de doelstellingen van het Meerjarig Oriëntatieplan (MOP) van de Europese Unie. Inzake motervermogen en tonnage werd de norm reeds drie jaar geleden gehaald. Dit jaar voldoet ook elk afzonderlijk onderdeel van de vloot aan de doelstellingen.

Uit cijfers afkomstig van de EU blijkt dat de Spaanse vissersvloot 2.214.602 pk (1.628.384 kW) sterk is en een totale tonnage van 654.561 gt vertegenwoordigt. Dat is zowat 25 keer de capaciteit van de Belgische vloot.

De Spaanse overheid doet nu grote inspanningen om de vloot te herstructureren door modernisering en nieuwbouw. De totale investering wordt geraamd op 100 miljard frank, waarin minstens 27 miljard Europese subsidiëring. Naast de modernisering staat de nieuwbouw van 1.155 grote en kleine vaartuigen op het programma. De vloot telt circa 19.000 vaartuigen, waaronder meer dan 13.000 bootjes van minder dan 10 meter.

Holyman in Oostende

OP HET OGENBLIK dat u dit onder ogen krijgt ligt de nieuwe *wave piercing catamaran ferry* Holyman Express (86 m., diepgang 3 m.) reeds afgemeerd in Oostende. Het vaartuig verliet enkele weken geleden van werf van Incat in Hobart (Tasmanië) en maakte de oversteek naar Engeland. Woensdag moest het vaartuig in Oostende toekomen. Tijdens het weekeinde is de Holyman Express toegankelijk voor het publiek. Zaterdag 7 december van 10 tot 17 uur en zondag 8 december van 10 tot 12 uur.



De Condor 12 die tegen 1 maart naar Oostende komt in de haven van Weymouth.

VANAF 1 MAART verzorgt Holyman-Sally Ferries de verbinding tussen Oostende en Ramsgate. In het vaarschema zijn tijdens het hoogseizoen dagelijks zeven overvaarten in beide richtingen voorzien, buiten het seizoen vijf. Een van de vaartuigen zou telkens in Ramsgate overnachten waardoor het vroegste vertrek om 5 u. 55 uit Ramsgate mogelijk wordt.

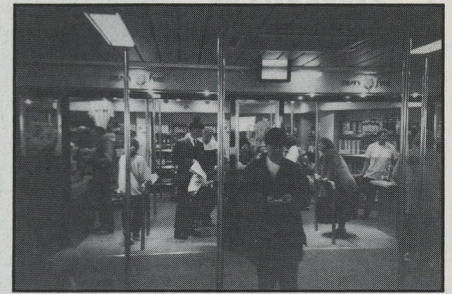
Naast de Holyman Express wordt volgend jaar ook de Conder 12 (81 m.) overgebracht naar Oostende. De catamaran vaart sinds februari tussen het Engelse Weymouth en de Kanaaleilanden Jersey en Guernsey.

Beide vaartuigen zijn gebouwd in aluminium en hebben een capaciteit van ongeveer 700 passagiers en 180 voertuigen. Ze halen een kruissnelheid van 38,7 knopen (max. 44,3 knopen, beladen 40,1 knopen) waardoor ze in optimale omstandig-

heden de oversteek in minder dan twee uur zullen maken. Vier Ruston-dieselmotoren van 5.500 kW (7.500 pk) zorgden voor de stuwning van de waterjets. De vaartuigen voeren, zoals we reeds in ons oktobernummer naar voor geschoven, de Luxemburgse koopvaardijvlag. (gw)



Foto hierboven en beide foto's rechts boven. Binnenzichten van de Condor 12: de zitplaatsen, taksvrije winkel en de bar zijn gespreid op twee niveaus.



Zeevaartpolitie onderdeel van nationale politie?

Minister van Binnenlandse Zaken Johan Vande Lanotte wil de de vijf nationale politiediensten hervormen en smelten tot een eenheidspolitie. Volgens de Oostendenaar kan dit niet gebeuren onder de leiding van de rijkswacht. De rijkswacht, de gerechtelijke politie, de zeevaartpolitie, luchthavenpolitie en spoorwegpolitie zouden een volledige nieuwe dienst worden met gerechtelijke en politionele taken. De dienst zou onder leiding staan van de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken.



'Journalisten (...) hebben de keuze zich aan te passen of uitgesloten te worden (...). het systeem staat essentieel vijandig tegenover onafhankelijkheid van geest en het is dan ook nauwelijks verrassend dat die die zo zelden naar boven komt.

Het gaat er niet om dat journalisten (...) oneerlijk zouden zijn; juist is te stellen dat, tenzij ze zich aanpassen aan de vereisten van het instituut, ze geen baan zullen vinden in de ondernemingen-media (...). Ofwel slaan de journalisten en commentatoren heel bewust het pad naar succes in ofwel verinnerlijken ze zo succesrijk de doctrines (...) dat ze niet meer in staat zijn ondenkbare gedachten te denken. Zeldzame uitzonderingen bestaan en kunnen in de marge zelfs getolereerd worden, waar redelijke discussies als een vorm van waanzin bestempeld worden. Zover staan ze van wat dag na dag in ieders hoofd wordt gehamerd door het propagandasysteem'.

Noam Chomsky, in 'Over ideologie en macht'.

BOLNES

BRONS

CATERPILLAR

CUMMINS

DAF

DETROIT

DEUTZ

INDUSTRIE

KROMHOUT

LISTER

MAK

MAN

MERCEDES

MTU

MWM

PERKINS

SCANIA

STORK

SULZER

VOLVO

WERKSPoor



Motorische kwaliteit

Persoonlijke service

In de voortstuwing van uw schip of als aandrijving van uw generator speelt de dieselmotor de hoofdrol. Daar moet u altijd op kunnen vertrouwen. Bogenda weet dat en heeft zich op basis van een ervaring van tientallen jaren ontwikkeld tot dieselspecialist.

In de eerste plaats motoren, maar ook keerkoppelingen, generator-sets, turboblouwers en andere toebehoren op dit gebied.

Bogenda is als onafhankelijk leverancier niet aan één merk gebonden en kan u dus elk gewenst merk en type leveren en u daarbij desgewenst objectief adviseren.

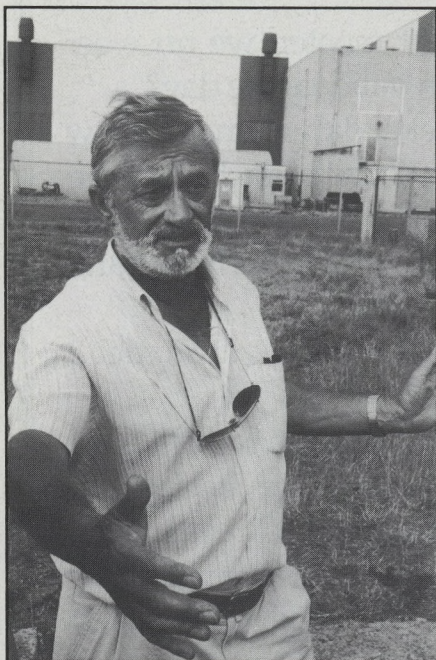
B **BOGENDA**
MOTOREN

Bogenda Motoren B.V. Mandenmakersstraat 4, 3334 KE Zwijndrecht, Holland.

Telefoon +31 78 610 15 11. Telefax +31 78 610 03 70.



Leopold Longueville: 'SKB bouwt kustmijnenvegers in Oostende'



Leopold Longueville (voor het gebouw van Polyship): "De kustmijnenvegers worden in Oostende gebouwd". (Foto gw)

Leopold Longueville, afgevaardigde-beheerder van S.K.B. NV uit Antwerpen bevestigde ons dat hij op 30 oktober een conventie ondertekende voor de bouw van de vier polyester kustmijnenvegers voor de Belgische Marine. Het gaat om een contract van 12 miljard en 5 vijf miljoen frank. De uitvoering van de opdracht is gespreid over zeven jaar. De toewijzing moest dit jaar gebeuren. Een overheveling van het budget naar de begroting van volgend jaar zou geen kans meer maken.

Tegenstrijdige berichten lieten nog altijd twijfel bestaan over de toekenning van het mijnenvegerscontract. Twee jaar geleden koos de federale regering reeds voor S.K.B. op voorwaarde dat het bedrijf over een geschikte werf kon beschikken en ook de know-how voor de bouw in kunststof in huis had. Nu staat vast dat er een overeenkomst getekend is tussen het Antwerpse scheepsbouwbedrijf en minister van Landsverdediging Poncelet. Het gaat om een raamakkoord waarin elke fase afzonderlijk moet worden goedgekeurd door de ministerraad. Het eerste luik van 200 miljoen frank voor de studiefase die de eigenlijke bouw voorafgaat (anderhalf jaar) is definitief toegevoegd. S.K.B. zal voor de uitvoering van de opdracht beroep doen op verschillende partners of onderaannemers. Voor de engineering zou dat *British Aerospace* zijn. Het studiebureau wordt onderbracht in de gebouwen van S.K.B. aan de Baelskaai in Oostende. Enige aan-

passingswerken zijn noodzakelijk omdat er momenteel onvoldoende kantoorruimte is.

Voor de ontwikkeling van een aangepast veegstelsel door de Franse electronica-groep *Thompson Sintra* en nieuwe meet-apparatuur van *British Aerospace* is al eerder 570 miljoen frank uitgegeven.

Nieuwbouw

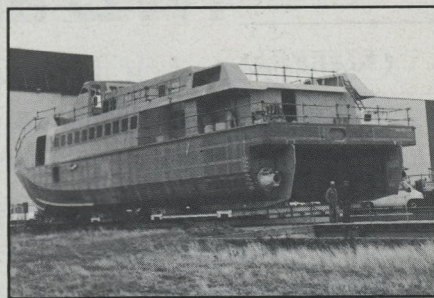
Leopold Longueville bevestigde eveneens dat de uitvoering volledig in Oostende gebeurt. Over de preciese plaats kan nog enige twijfel bestaan. S.K.B. heeft enkele maanden geleden nog een bod gedaan op de leegstaande gebouwen van Polyship, maar de curatoren konden zich niet met de voorgestelde 135 miljoen verzoenen. S.K.B. keek onmiddellijk uit naar een alternatief en zag een mogelijk op de grond naast Polyship waardoor het zonder problemen gebruik zou kunnen maken van de scheepslift van het Vlaams Gewest. Het departement Leefmilieu en Infrastructuur, afdeling Waterwegen Kust, bevestigt het bestaan van een principiële akkoord over een erfpacht voor het terrein van 11.000 m². De dienst heeft het dossier positief geadviseerd en overgemaakt aan het hoofdbestuur der waterwegen in Brussel dat alsnog geen bezwarende signalen liet horen.

S.K.B. liet al prijsoffertes maken voor de bouw van een constructiehuis en een geclimatiseerd afwerkingsatelier. De investering zou tussen de 60 en 120 miljoen liggen. Nieuwbouw heeft het voordeel dat S.K.B. de constructie naar eigen inzicht en met het oog op andere activiteiten (scheeps onderhoud) kan ontwerpen. Nieuwe gesprekken tussen S.K.B. en de curatoren zijn niet uitgesloten. Zij zijn opnieuw op zoek naar een koper en die willen zij wellicht zo snel mogelijk vinden. Een leegstaand gebouw verliest snel aan waarde omdat het nu eenmaal aan verkrotting onderhevig is. Nieuwe ontwikkelingen zijn dus niet uitgesloten. (gw)

Veertig miljoen voor herstelling slipway in Zeebrugge

Voor de herstelling van de droogzettingsinstallatie in de achterhaven en de kielbank in de Zeebrugse vissershaven is 40 miljoen uitgetrokken op de begroting 1997 van het Vlaams Gewest. De slipway voor schepen tot 1.000 ton aan het Prins Filipsdok is al geruime tijd buiten gebruik. De installatie is eigendom van het Vlaams Gewest en stond ter beschikking van het havenbestuur die

Koopje van 950.000 dollar



Op vrijdag 30 augustus werd de Alexandros uit de Polyship-hangar geslept (foto) in opdracht de nieuwe eigenaar, shipbroker Dick van der Kamp uit Hellevoetsluis. Op die manier wilde de Nederlandse makelaar het wekelijkse parkeergeld van 100.000 frank ontlopen. De shipbroker kocht het met glasvezel versterkte polyester-casco voor 7,5 miljoen frank exclusief kosten tijdens de gerechtelijke verkoop op 3 augustus. Nu biedt hij de onafgewerkte romp met toebehoren via advertenties in buitenlandse vakbladen te koop aan voor 950.000 dollar (30 miljoen frank). Een koopje natuurlijk, want afgewerkt is het SES-schip volgens dezelfde advertentie 6 miljoen dollar (190 miljoen frank) waard. Polyship rekende voor het volledig afgewerkt vaartuig een prijs van 250 miljoen frank. Ondertussen hebben de curatoren van de Polyship-werf, failliet verklaard op 24 februari 1994, nog steeds geen verkoop van de leegstaande gebouwen kunnen realiseren. Enkele maanden geleden was er nog sprake van een riante toekomst voor de scheepswerf Polyship. De Monegask Lorys Picard, die een verkoopovereenkomst tekende en tegen 18 juli voor betaling van meer dan 175 miljoen zou instaan, kwam nooit met geld over de brug. In oktober vorig jaar liet de andere kandidaat-koper, het Antwerpse bedrijf SKB, door het Nederlandse taxatiekantoor Troostwijk een waardebeoordeling opmaken waarbij een raming van 40 miljoen op tafel kwam, een bedrag dat de curatoren afwimpelden wegens onvoldoende. Zoals de kaarten nu liggen moeten de vereffenaars wel uitkijken naar een nieuwe gegadigde voor de werf waarin Mercantile-Beliard destijds (1982) 400 miljoen frank werd geïnvesteerd, afgezien van de 360 miljoen die Openbare Werken veil had voor de bouw van de scheepslift. (gw)

de exploitatie doorgaf aan een particulier bedrijf. De herstelling wordt volgend jaar uitgevoerd. Ook de restauratie van de kielbank in de oude vissershaven zit in hetzelfde dossier. Op de betonnen heling kunnen kleinere schepen drooggezet worden.

Daar Komt 1997 Aangesneld!

HVB als nieuwjaarscadeau

Cadeautjes! Ach, ieder jaar is het weer een kwelling. Wat moeten we nu weer bedenken? Van welk cadeau kan iemand nog echt genieten vandaag de dag?

Wat dacht u van een jaarabonnement op HVB. Het is haast zeker dat er iemand in uw omgeving is die het erg op prijs zou stellen wanneer u hem/haar bedacht met een jaarabonnement op HVB. (de bemanningsleden van een schip bijvoorbeeld of die gepensioneerdeschipper of die zeldzaam sympathieke zakenrelatie uit het hinterland of de dochter van de bakker, die zo van de zee houdt...)

Een jaarabonnement op HVB is een verrijkend cadeau. In 1997 zal de begunstigde 12 keer het geschenk toegestuurd krijgen.

En u, de schenker, valt ook al in de prijzen. Wij geven u op onze beurt een cadeau. U ontvangt van ons helemaal *gratis* het dagboek 'Kleine Scheepswerf, Grote Staking', het meest gecontesteerde boek dat HVB-redacteur Vandekerckhove ooit schreef. En wat het abonnement betreft, betaalt u nu nog niets. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt, waarop het bedrag (1200,- Bef, incl. BTW in België, voor andere landen vindt u de bedragen en betalingswijze onder het colofon op p.3) vermeld staat. Op het einde van dit oude jaar (dus vóór 1 januari 1997) gaat het nieuwjaarsnummer van HVB reeds op de post... en nog tijdens de nieuwjaarsdagen kan de persoon die u hieronder als begunstigde aangeduid hebt, genieten van het prachtige geschenk dat hij/zij van u kreeg.

Bon uitknippen en opsturen naar HVB, Dorpstraat 121, te B-8450 Bredene



Ja, ik schenk een jaarabonnement op HVB aan de hieronder vermelde begunstigde

Drukletters a.u.b.

Naam & voornaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Ik betaal nog niets, maar wacht op de factuur die mij — samen met het geschenkboek — toege-
stuurd wordt op onderstaand adres

Naam & voornaam, ev. firmanaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Desgevallend, BTW-nummer



Onbestelde exemplaren terugbezorgen aan HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene