

DOSSIER

VISSERIJLOORLOGEN

- * de slag bij duinkerke
- * een wereldoorlog
- * door de eeuwen heen





Rond de eeuwwisseling waren er vissersgemeenschappen over heel de kust. Waar er geen haven was, werden de vissersvaartuigen op het strand geplaatst. De hier afgedrukte postkaart komt uit Middelkerke.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 64 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB

64

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine

Losse nummers 100 bef

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert,

Fernand Boone, Robert Coelus,

Walter Debrock (†), Juul De Vocht,

De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef

Klausing, Willem Lanszweert, Mac

Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël

Pots, Flor Vandekerckhove, Annie

Vanhee (tekeningen), Vuurtorenwach-

ter (De Laatste), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE

UITGEVER: Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

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

p/a Dorpstraat 121,

B-8450 Bredene.

Tel. en fax: 059/32 55 59

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

Steunabonnementen:
2 000,- BEF/jaar.

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

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

Omslagfoto: Guido Walters



Te wapen! Aux armes!

WAT DE 'SLAG BIJ DUINKERKE' ONS OOK LEERT IS dat er niet zo erg veel nodig is om brave Vlamingen van vandaag op morgen krasse oorlogs-

taal te laten spreken. Huisvaders die normaliter geen vlieg kwaad doen, blijken plots bereid op de barricaden te gaan staan. Op de kaaien wordt bijvoorbeeld luidop gezegd dat er van vandaag op morgen een vissersvloot kan samengesteld worden die naar Frankrijk stoomt om er recht te laten geschieden. 'We zullen eens zien, wie er dan zou winnen!', zo wordt er zelfbewust aan toegevoegd. Je gelooft je oren niet. Zijn dat dezelfde mannen die zich sinds jaar en dag alles — maar dan ook alles — laten welgevallen?

Op de kaaien van Duinkerke werd dan weer de 'overwinning' gevierd. En ook daar werd oorlogstaal gesproken. 'On a gagné!', een kreet die daar voor het eerst sinds lange tijd weer eens buiten het voetbalstadion gehoord werd.

Maar wat valt er eigenlijk te winnen?

Al dat krijgsgewoel mag dan wel een bijdrage leveren tot enige ambiance op de al te lege kaaien, ze zal noch de Franse, noch de Vlaamse visserij vooruithelpen. De strijdlustigen in beide kampen verliezen uit het oog dat elk incident door de EU gebruikt wordt om de greep op de vissers te verstevigen. Want nog steeds zijn er teveel vissers voor te weinig vis; nog steeds is EU-commissaris Bonino hard op zoek naar slachtoffers die plaats moeten ruimen voor de weinigen die de rationalisaties zullen overleven. Wees er maar van overtuigd dat daarbij dankbaar gebruik gemaakt wordt van 'opgefokte' tegenstellingen tussen vissers van verschillende nationaliteiten, verscheidene specialiteiten, concurrerende havens... al is het maar omdat die tegenstellingen de aandacht afleiden van de plaats waar de grenzen ècht getrokken worden.

De vissers zouden zich nu toch van een zaak bewust moeten worden: die grens loopt niet langer tussen Frankrijk en België; evenmin loopt ze tussen Vlaamse kotters en Franse warrelnetten. De enige resterende visserijgrens loopt vandaag tussen de vissers die de zee opmoeten om hun bete brood te verdienen en zij die daar een punt achter willen zetten.

Als de Vlaamse vissers dan toch bereid zijn om massaal naar Frankrijk te trekken, laat ze dat dan doen om met hun Franse collega's goeie overeenkomsten te maken. Als we hier toch bereid zijn oorlogstaal te spreken, laten we die dan uiten tegenover hen die nu al yachten zien liggen waar nu nog steeds (zij het weinig, tē weinig) visruimen geleegd worden. Als er dan toch trossen in de schroeven geworpen worden, laat ons dan als doel de schroef van de Europese Unie uitkiezen. Het is immers dat schip van (Euro)staat dat het einde van de visserij aan het organiseren is.

Dat einde heet officieel: 'Onze concurrentiepositie tegenover Japan, de USA en de "Aziatische tijgers" veilig stellen'. Weet je wat dat zeggen wil? Dat wil zeggen dat al die 'overtollige' vissers (net als de kompels uit de gesloten steenkoolmijnen, de arbeiders uit de gesloten Renaultfabrieken, de boeren uit de ontsloten Vlaamse polders en heel het volk uit het ontsloten oostblok) het leger van werklozen zal vervoegeen. Zij moeten allen klaarstaan om uiteindelijk tegen een habbekras te gaan werken voor de weinige superondernemers die er op het einde van deze Europese Unie-slachting zullen overblijven.

Flor Vandekerckhove

Het gaat er hoe langer hoe harder aan toe op de zeeën. Het lijkt erop dat het aantal incidenten vermeerderd naarmate de visstand vermindert. Tegelijk mogen we niet vergeten om de visserijoorlogen in hun juiste kader te plaatsen, want elders gaat het er ook wild aan toe. En... werd er vroeger op de visgronden ook niet af en toe hard gevochten? Een dossier!

O 33 slachtoffer van agressie

De slag bij Duinkerke



Pros Van Billemont, reder van de O 33 Marbi, op de Baelskaai: *'Ik heb een subsidiedossier bij het FIVA ingediend in het kader van een verbetering van de veiligheid aan boord van de O 33. Ik zou een kanon aan boord willen plaatsen.'*

DE SUCCESVOLLE OOSTENDSE bokkentreiler O 33 Marbi is het zoveelste slachtoffer geworden van de visserijoorlogen die vandaag schering en inslag zijn.

Er is sprake van piraterij en het incident kan verstrekkende gevolgen hebben.

Toen de 1200 pk-er (bouwjaar 1976, lengte: 34,80 m.) op 13 november naar huis terugkeerde, werd het opgewacht door een twintigtal boze Franse warrelnetvissers (*) die in volle kaperstijl het volgeladen schip saboteerden. De bemanning van de O 33 werd met stenen bekogeld en zelfs met vuurpijlen beschoten. Gelukkig werd daarbij niemand gewond, maar het schip van de Bredense reder Pros Van Billemont werd wel degelijk beschadigd... en de Belgen zinnen op wraak.

Wachtmatroos René Sel maakte schipper Pascal Van Billemont die donderdagmorgen vlug wakker. Een Frans bootje lag vlak bij de O 33, zo zei hij, 'raar te doen'. Hij had groot gelijk er zijn schipper bij te halen, want het was bekend dat de gemoederen van de Franse warrelnetvissers al enige tijd op koken stonden. Andere vissers waren immers al bedreigd geworden. Er waren in de voorbije twee maanden zelfs al zeven incidenten gemeld.

Schermutselingen

Zo had schipper Marcel Torck van de N 36 Donia in oktober al gemeld dat hij een aanval van Fransen was kunnen ontvluchten. Journalist Marcel Vanalderweireldt, die in dienst van de Rederscentrale schrijft, rapporteerde al over dat incident: 'Een drietal Vlaamse kustvissers waren 's nachts de visserij aan het bedrijven ter hoogte van de Fairybank, toen ze werden opgeroepen op VHF kanaal 10. De Franse

INMIDDELS AAN BOORD VAN DE O 33



EMMA BONI- WIE?

EMMA BONINO VRAAGT OF ZE VOOR ONS IETS KAN DOEN

warrelnetvissers beschuldigden onze vaartuigen ervan hun netten te hebben overvaren.' De Vlamingen ontkenden heftig. Dat de Fransen niet alleen de Belgen viseren mag dan weer blijken uit de klacht van de Nederlandse vissers van de BR 14 en BR 15 die ook al in oktober uit het vangstgebied ter hoogte van Duinkerke verjaagd werden Ze werden toen ook al met vuurpijlen beschoten. Ook toen werd al geprobeerd de bokkentreilers onklaar te maken door trossen in de schroeven te werpen. Twee tactieken die de Fransen op donderdag 13 november ook op het Vlaamse schip O 33 toepasten, maar dit keer met succes.

Aanleiding

Maar waarom doen ze dat? De Nederlandse reder **Fenijn** van de BR 14 heeft alvast zijn mening klaar: 'Die Fransen knoeien bij 't leven. Het zijn niet anders dan agressieve wildvissers die de netten geheel niet of alleen met onverlichte boeien met zwarte vlaggen markeren. Mijn idee is dat ze nu proberen hun eerder opgelopen schades te verhalen.' Dat de netten van de warrelnetvissers wel degelijk schade lijden door de aanwezigheid van treilers wordt overigens door de Belgen niet ontkend. De Vlaamse schipper **Marnix Verleene** (O 369 Koningin der Engelen) die ook in dat gebied vist vertelt ons dat hij de problemen kent: 'Ik was daar eens aan het vissen toen een Fransman mij opriep

om mij de posities van zijn netten mee te delen. Ik had ze nog maar op de kaart gezet, toen ik vlak voor me een boei zag die het uiteinde van zo'n net markeerde. Waarschijnlijk had de Franse visser me geen correcte posities gegeven. Ik heb dat net toen nog nipt kunnen vermijden. Ik kan me dus wel voorstellen dat zo'n staande netten ook wel eens vernietigd worden.'

De Rederscentrale bevestigt dat. **Vanalderweireldt**: 'De groeiende vloot kleine vissersbootjes (vooral binnen de territoriale wateren) wordt immers dikwijls met schadegevallen geconfronteerd, maar in veel gevallen kan dat ook niet anders. De Fransen hebben immers de verdiende reputatie dat ze voorschriften gemakkelijk aan hun laars lappen.' De Franse pers van haar kant heeft het dan weer over Belgische en Nederlandse vissersvaartuigen die officieel 1200 pk sterk zijn, maar in feite veel zwaarder, en die binnen de Franse territoriale wateren vissen, en wel in visgebieden waar voor zo'n grote vaartuigen geen plaats is. Ons lijkt dit alles nog maar het begin van een langdurig wellenietesspel te zijn. Een ding staat wel vast: reder **Van Billemont** heeft schade geleden en wordt eisende partij. Als de Fransen geen voor hem aanvaardbare minnelijke schikking treffen komt die eis voor de rechtbank. De schipper van de O 33 kan daarbij alvast een spectaculaire troef uitspelen: 'Gelukkig kon een bemanningslid de Franse terreur op video vastleggen. Dat zullen we gebruiken tijdens de rechtszaak.'

Feiten

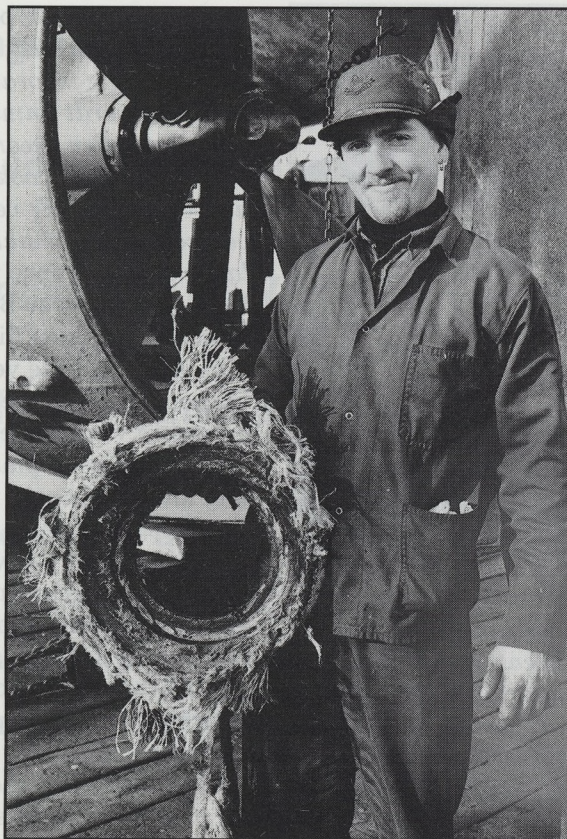
Maar keren we terug naar de gebeurtenissen. Die donderdagmorgen neemt de gewekte **Pascal Van Billemont** via de boordradio onmiddellijk contact op met de schipper van het Franse vaartuigje. 'Hij beweerde dat wij zijn netten hadden stukgereten. Toen zag ik hoe de Fransman een stuk touw uitliet. Binnen de kortste keren zat dit in de schroef. Nog voor we het beseften werden we omringd door wel



De O 33 Marbi van de Bredense rederij met dezelfde naam. De O.33 kwam in 1976 in bedrijf. Het schip werd gebouwd in Oostkamp en afgewerkt bij Scap voor rekening van Oscar Martinsen en Pros Vanbillemont die toen als schipper voer. Slachtoffer van de toemende frustraties van de Franse warrelnetvissers. (foto gw)

Op de grote slipway in Oostende - plots opnieuw beschikbaar - werd de schade aan de O.33 opgemeten.

De trossen die in de schroef terechtkwamen zorgden voor een vierdubbele breuk van de dichtingsring tussen de schroef en schroefas. Een arbeider van de firma Renaud Diesel toont het pak samengekoekte trossen die verwijderd werden. (foto gw)



twintig Franse vissersbootjes. De Duinkerkenaars bekogelden ons met stenen, met loden pijpen en schoten zelfs vuurpijlen naar ons hoofd!. De inslagen zijn op het stuurhuis te zien. Ruiten zijn aan diggelen en een bok is geplooid. Ik vroeg hulp aan de Belgische marine, maar die wilde niet tussenkomen.' Door de Franse autoriteiten werd hij vervolgens verplicht zich naar Duinkerke te laten slepen. Door de Belgische overheid voelt Van Billemont zich in de steek gelaten: 'Ze hebben ons laten stikken.' De Belgen waren duidelijk erg ontgoocheld. Tot die dag hadden ze immers in de overtuiging geleefd dat zij in geval van moeilijkheden alle steun zouden krijgen. Laten we nogmaals **Vanalderderweireldt** aan het woord in een stuk dat vóór het incident met de O 33 onder de reders verspreid werd: 'Bij dergelijke confrontaties dient men zich echter niet te laten imponeren door deze Franse piraterij. Wanneer de bemanning van een vissersvaartuig zich effectief bedreigd voelt en de agressiviteit dermate is dat er gevaar optreedt voor schip en bemanning, raad ik onze vissers aan om onmiddellijk op VHF kanaal 16 een May-Day uit te sturen waarbij om bijstand wordt ge-

vraagd aan de Vlaamse autoriteiten met mededeling van de feiten die zich afspelen. Zoals genoegzaam bekend mag het May-Day alleen worden gebruikt wanneer er groot gevaar is voor schip en bemanning. Dit gevaar is niet ondenkbeeldig, want in een geval kwam de vuurpijl bijna terecht in de machinekamer en we mogen er niet aan denken welke de gevolgen zouden zijn indien een bemanningslid dergelijk projectiel in zijn gezicht zou krijgen. Verder dient de Rederscentrale onmiddellijk gecontacteerd te worden zodat zij kan tussenkomen op het hoogste niveau. En desnoods bij de Europese Commissie of de Raad van State!' Strijdbare taal!

Overheid

Wat de Raad van State ervan denkt is ons niet bekend, maar de vissers voelen zich wel degelijk in de steek gelaten. RC-voorzitter **Bart Schiltz** drukt het ongenoegen uit: 'Onze overheid blijft totaal in gebreke. Stel je voor dat zoiets gebeurt met een Frans of een Brits schip. Binnen de vijftien minuten staat de marine daar. Harde acties zijn nodig om onze overheid te dwingen dwingen maatregelen te nemen. Ten slotte zijn de Belgische vissers aangevallen.'

Helemaal kras is dat de Franse gendarmerie verklaard heeft dat ze zich ging terugtrekken, waardoor de bemanning van de O 33 dreigde in elkaar geslagen te worden. Dit is een internationaal incident, een geval van piraterij. Wat doet Buitenlandse Zaken?'

Op het ogenblik dat **Schiltz** deze vraag open en bloot stelde lag de O 33 in Duinkerke aan de kaai, waar het stuurloze schip door de sleepboot 'Zeearend' naartoe gesleept was. De echtgenote van de schipper was inmiddels ook ter plekke. Op die Duinkerke kaai kon zij haar ontgoocheling over het (niet-)optreden van de Belgische overheid evenmin verbergen: 'Vanavond zou onze vissersboot normaal de vissershaven van Oostende binnenvaren en de vangst verkopen. Tijdens de laatste nacht vaart de O 33 normaal in de buurt van de Belgische kust. Tot dan was de reis normaal verlopen. Mijn man Pascal, motorist Michel Baete en de matrozen René Sel, Etienne Van Billemont, Kristof Maegerman en Ray Huwel hadden het naar wens. Maar om zeven uur startte de raid. Een half uur later was Oostende via de radio al verwittigd. Het is een schande dat de Belgische autoriteiten ondanks aandringen van de Rederscentrale geen poot uitstaken om de Belgische vissersboot te ontzetten.' Schipper **Torck**, van de N 36, die eveneens in Duinkerke aanwezig was, voegt eraan toe dat die hulp wat hem betreft ook 'met militaire middelen' had mogen gebeuren.

Tot militair optreden voelde de Belgische overheid zich evenwel niet geroepen, maar voor de rest werden alle verwijten van laksheid ontkend. Landbouwminister **Karel Pinxten** heeft naar eigen zeggen geprotesteerd bij zijn Franse collega en bij de Europese Commissaris voor Visserij. Overigens, zo heet het daar, hebben de Franse zeevaartpolitie en douanediensden de Belgen wel degelijk hulp geboden. Ondermeer daarom heeft het Belgische waterschoutambt het incident laten regelen door de Franse overheid. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken ontkende al even hard elke aantijging dat ze

laks geweest zou zijn.

Woordvoerder **Hubert Cooremans**: *'Er is via de ambassade in Parijs onmiddellijk contact opgenomen met de Franse regering en prefectuur. Daarnaast heeft de generale staf van Belgische leger de Franse collega's aangesproken. We hadden drie betrachtingen: een geweldloze oplossing voor dit conflict, de veiligheid van de bemanning en een veilige aftocht van het schip naar België. Daarvoor hebben we garanties gekregen van de Fransen, die achteraf ook hun beloften hebben gehouden.'*

Feit is dat de O 33 (na het betalen van een borgsom) door de Fransen verder onbemoeid gelaten werd en op vrijdag 14 november om 9 uur terug in Oostende kon aanmeren. Daar werd het vaartuig opgewacht door de Oostendse burgemeester **Jean Vandecasteele**.

Dat het einde van de spanningen evenwel nog niet in zicht is, bleek uit de contacten die RC-voorzitter **Schiltz** achteraf met de Fransen moest leggen. Hij constateerde er een forse partijdigheid, zelfs bij Franse overheidsinstanties die toch boven de twisten horen te staan. Ook daarom heeft de RC de reders uitdrukkelijk gevraagd eventuele afvaarten naar gebieden rond de Franse territoriale wateren vanaf nu vooraf bij de producentenorganisatie kenbaar te maken. (fv)

(*) Warrelnetten zijn netten tot zestig centimeter hoog, die vertikaal op de zeebodem geplaatst worden. Kleine visjes zwemmen door de mazen van het net, maar de grotere vissen geraken verstrikt. De uiteinden van die meterslange netten zijn op het wateroppervlak gemerkt door boeien. Fransen vissen op die manier vooral op tong, Denen op kabeljauw. Schiltz: *'De Fransen kunnen nu via moderne technieken heel snel heel veel netten leggen. Ze zetten catamarans in die per boot twintig tot dertig kilometer netten kunnen spannen. De productiviteit is in geen tijd enorm toegenomen.'*

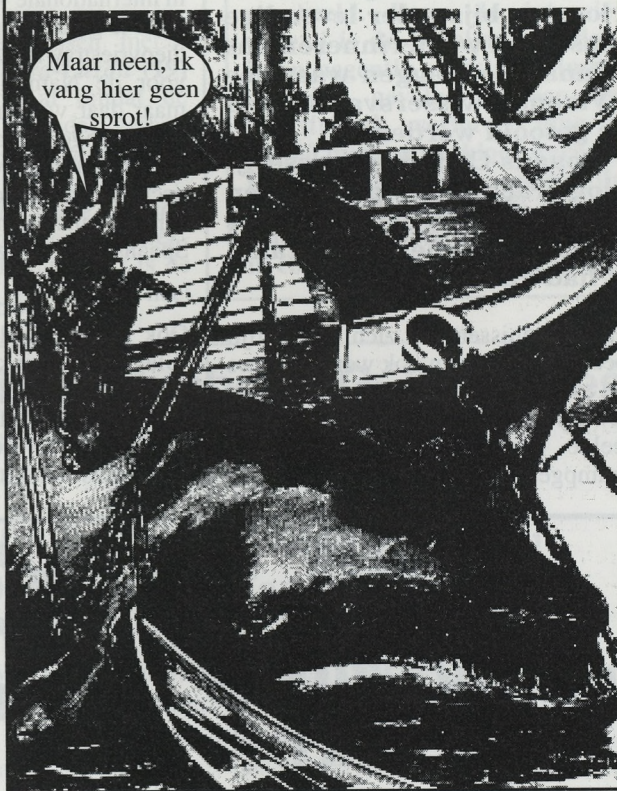
Vissen ná de slag bij Duinkerke

Schipper Jean Verleene: 'Vanaf nu mogen we ons aan allerhande pesterijen verwachten'

Het incident met de O 33 Marbi greep plaats op donderdag 13 november. Nauwelijks twee dagen later viste de N 3 'Patrick' van schipper **Jean Verleene** op meer dan 8 mijl buiten de Franse kust ter hoogte van Calais. Sinds jaar en dag vist de N 3 daar aan de 'driepekkel' (Ruitingen). **Verleene**: *'Toen we zaterdagmorgen ter hoogte van Boulogne voeren, in internationale wateren, werden we er plots gepraaid door de Franse marine. Ze gaven ons het bevel tot stoppen. Er volgde een uitgebreide controle die uitgevoerd werd door matrozen die van de visserij duidelijk geen kaas gegeten hadden. Het was voor mij meteen duidelijk dat sinds dat de Franse marine besloten had om strenger tegen buitenlanders op te treden. Daarvoor werden nu dus zelfs onbevoegde matrozen ingeschakeld. Ze vonden hoe dan ook geen enkele overtreding, maar hadden daarvoor wel anderhalf uur nodig. Daarna kregen wij opdracht dat we het marineschip naar Boulogne moesten volgen, zogezegd omdat wij niet voorkwamen op een lijst van vaartuigen die in daar mogen vissen.'*

Ik wees de kapitein erop dat die lijst uitsluitend over haringen sprotvissers bestemd was, maar dat wist de man dus niet. nadat we zo'n uur richting Boulogne gevaren hadden, wist hij het dan opeens wel en mochten we gaan. Hij bood ons zijn verontschuldigingen aan en ze ons dat we mochten verder vissen en dat hij ons niets kon ten laste leggen. Bonne journée! Ik had dan al vier, vijf uur visverlet, een schade van vele duizenden franken. Neen, ik vermoed dat de Fransen ons nu het bloed van onder de nagels gaan pesten.'

FRANSEN KONDEN ER INDERTIJD OOK AL NIETS VAN



SMEDERIJ

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

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

Als er al een algemeen geldende wet in de visserij bestaat dan is het wel deze: hoe minder vis er rest, hoe heviger de strijd wordt.

Overbevissing en visserijoorlogen: een...

wereldprobleem

HET WAS DE VISSERIJ OORLOG tussen Spanje en Canada (1995) die de modale burger wakker schudde. Dat het er op zee zo hard aan toe kon gaan, daar schrok jan-met-de-pet toch behoorlijk van. Meer zelfs: hij werd er zich met de slag van bewust dat de zee wel degelijk leeggevist kan worden!

Ook in visserijkringen ontspan zich naar aanleiding van deze oorlog een bijzonder levendige discussie en we herinneren ons de Canadese vlaggen waarmee de Vlaamse vissersvaartuigen toen getooid werden.

De Spaans-Canadese visserijoorlog bracht hier op de kaaien meer milieubewustzijn voort dan het Greenpeacespektakel ooit had kunnen doen.

De gebeurtenissen die zich toentertijd afspeelden waren dan ook wereldnieuws en de toestand van het stuk oceaan waar deze Spaans-Canadese oorlog zich afpeelde was echt wel een soort 'visrampgebied'. In de *noordwestelijke*

Atlantische Oceaan (zie nr 1 op de kaartjes onderaan deze bladzijde) waren platvissen zoals bot en schol bijna onder hun biologisch minimum gevallen, hetzelfde gold er voor kabeljauw, heek en roodbaars. Er was zelfs een totaal visverbod (moratorium) ingesteld rond Canada. De overbevissingsindex van de FAO (Voedsel- en Landbouworganisatie van de VN) leerde ons dat de toestand er 'zeer ernstig' was.

Dat belette de Spanjaarden niet om daar in internationale wateren bijvoorbeeld op heek te gaan jagen. Vroeger gingen hun diepvriestrawlers de voedselrijke wateren voor de Namibische kust leegvissen, maar daar werden ze eind jaren tachtig weggejaagd. Daarna gingen ze dus de noordwestelijke wateren van de Atlantische Oceaan afschuimen. Wat daar nog aan Groenlandse heilbot zat zou ook in de Spaanse diepvriezers terecht komen.

Een top-20

Ook al naar aanleiding van de recente 'Slag bij Duinkerke' waar Vlaamse vissers bij betrokken waren, gingen we het lijstje eens af. Hoe zat het met de visserij in de rest van de wereld? Dat lijstje was ronduit indrukwekkend. Waar

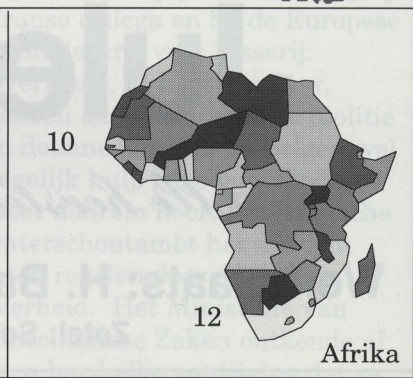
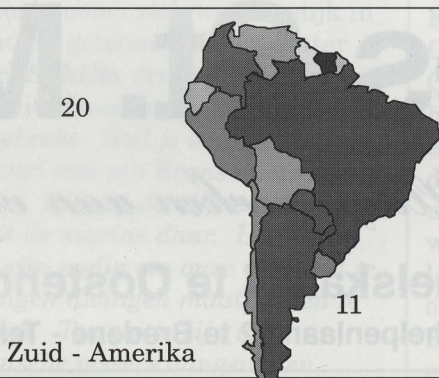
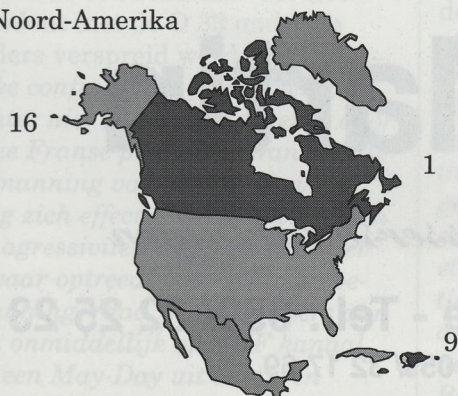
we ook keken: overal wordt de vis geroofd en bevochten. Een visserijoorlog is er blijkbaar wel altijd ergens. En we ontdekken een wetmatigheid: *hoe minder vis er rest, hoe heviger de strijd wordt*. Wij zetten twintig probleemgebieden op een rij.

Over de Spaans-Canadese oorlog hadden we het hierboven al, maar de rest van de *Atlantische Oceaan* staat er niet beter voor. In het *noordoosten* (2 op de kaartjes) duidt de overbevissingsindex van de FAO ook al rode cijfers aan. De IJslandse kabeljauw verkeert volgens deze organisatie 'in ernstige moeilijkheden', de voorraad bevindt zich op een 'gevaarlijk laag peil'. De kabeljauwoorlogen die eruit voortspruiten worden daar gevoerd door Rusland en Noorwegen aan de ene kant tegen vissers uit IJsland en de Fär Öer. We noteren zeeslagen bij *Smutthullet* (3) en *Svalbard* (4).

Onze eigen *Noordzee* (5) dreigt overigens ook een oorlogsterrein te worden. De Vlaamse kustvissers klagen al jaren steen en been over te grote Nederlandse kotters die de kustwateren leegvissen, de Britten zijn dan weer niet te spreken over de Spaanse aanwezigheid in de westelijke wateren en de gevreesde

TWINTIG VISSERIJ-OORLOGSZONES IN KAART GEBRACHT

Noord-Amerika



komst van de Spaanse vloot in heel de Noordzee was voor de Vlaamse reders al reden om de West-Vlaamse volksvertegenwoordigers samen te roepen.

In de **Oostzee (6)** bedreigt milieuvervuiling de kabeljauw. In de centrale Oostzee heeft de *International Council for the Exploration of the Sea* al eens een algemeen verbod op kabeljauwvangst aanbevolen.

Voor wat de **Middellandse Zee (7)** betreft herinneren we ons talrijke klachten over Italiaanse vissers die er tegen alle internationale afspraken in met veel te lange sleepnetten visten. Ook in de **Zwarte Zee (8)** daalt de visstand gestaag en tonen de vangstcijfers aan dat de ansjovis overbevist wordt.

In de **centraalwestelijke Atlantische Oceaan (9)** is de overbevissing 'zorgwekkend', maar toch minder erg als de toestand in de **centraaloostelijke Atlantische Oceaan (10)** waar de visstand er erger aan toe is dan waar ook. Daar spreekt de FAO in termen van 'rampzalig'. Het continentale plat voor de westkust van Afrika lijdt ernstig onder de overbevissing door schepen uit het voormalige Oostblok. Dat gedeelte van de oceaan is ook het gebied van de gewelddadige tonijnoorlogen tussen Spaanse lijnvissers en Franse en Britse drijfnetvissers. 'Rampzalig' is ook het woord dat gebruikt wordt voor de kwalificatie van de visstand in de **zuidwestelijke Atlantische oceaan (11)**. Omstreden visrechten zijn er op het Papagoniëplat, van Argentinië tot voorbij de Falkland Eilanden. Bijna ontsproot daar een tweede Falklandoorlog en wel over de pijlintvis. Nu exploiteren Groot-Brittannië en Argentinië er samen de visrechten. Indringers zijn er evenwel ook nog en zij komen uit Azië. De Argentijnse marine beschoot een vissersvaartuig uit Taiwan, waarop de bemanning in de sloepen moest.

Dan is er nog de **zuidoostelijke Atlantische Oceaan (12)** waar de vis voor de Namibische kust jarenlang weggevist werd door Spaanse en andere buitenlandse schepen. Daar zijn de visgronden sinds het einde van de jaren tachtig onder streng beheer komen te staan.

Richten we onze blik op de **Stille Oceaan**, dan komen we weer de niet mis te verstane term 'rampzalig' tegen wanneer men het over de visstand in het **noordwesten (13)** heeft. Hier dreigt, zo zegt men in de internationale organisaties, echt het totale leegvissen van de zee! De vangst van de 'Alaska-pollock' daalt er dan ook gestaag. In de **Zee van Ochotsk (14)** en de Nemuro Straat is er zware overbevissing. Het gaat ten dele over de Exclusieve Economische Zone van Rusland, maar de overbevissers zijn vaak Koreanen en Chinezen plus schepen onder de steeds verdachte Panamase vlag. De Russische marine aarzelt dan weer niet om geweld te gebruiken. Twee

Chinese vissers werden er trouwens al gedood. Bij de **Koerilen (15)** was er een kraborlog waarbij ook al op vissers geschoten werd.

In de **noordoostelijke Stille Oceaan (16)** is de overbevissing 'ernstig'. Het Donutgat in de Beringzee (internationale wateren tussen Rusland en de USA) wordt geteisterd door overbevissing.

'Zeer ernstig' is de term die gebruikt wordt om de FAO-overbevissingsindex van de **centraalwestelijke Stille (17) Oceaan** te duiden. Overal noteert men teruglopende vangsten, zelfs nu de vissers het steeds verder van huis gaan zoeken. De visrechten in de Zuid-Chinese Zee zijn algemeen betwist tussen China, Taiwan, Vietnam, Maleisië, de Filipijnen en Broenei, een land waar wij nooit eerder over gehoord hebben. Bij de **Spraty Eilanden (18)** werd er overigens ook al om de vis gevochten. Volgens Vietnam kaapte China zelfs het eiland. Filipijnse vissers kwamen in Chinese gevangenissen terecht.

Verboden is daar het vissen met... dynamiet. Maar op **Noord-Luzon (19)** gebeurt het toch, ook al omdat de Filipijnse kustwacht die dat verbod moet controleren soms leverancier van dynamietstaven is.

In de **centraaloostelijke Stille Oceaan (20)** is de overbevissingsindex 'zorgwekkend'. Aan de Amerikaanse kust is de wijting met uitsterven bedreigd. In heel

de zuidelijke helft van de Pacifiek is de tonijn in gevaar. Vangstbeperkingen worden er overtreden door vissers uit Taiwan en Zuid-Korea. (fv)

Visserijconflicten bedreigen meer dan 100 landen

'De uitbuiting van visbestanden is de afgelopen tien jaar zo sterk toegenomen dat zij tot milieurampen en politieke conflicten zal leiden', waarschuwt de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties in New York. De VN dringt opnieuw aan om de internationale visserij sterk te beperken zoals in twee VN-conventies al is afgesproken. Volgens VN-cijfers zijn sinds 1989 de visbestanden in elf van de vijftien grootste visgronden ter wereld in gevaar. De VN citeert de rampzalige situatie in Canada als voorbeeld. Door de intensieve visserij is de kabeljauw sinds de jaren negentig sterk gedecimeerd met het gevolg dat een hele industrietak verloren ging en 44.000 mensen werkloos werden. De VN vrezen dat meer dan honderd landen door de stijgende concurrentie in de zeeën met elkaar in conflict kunnen komen. (gw)

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren,
visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende -

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

Zaakvoerders:

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

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

Ploegbazen-sorteerders:

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

Jan Trotteyn, Nieuwe Steenweg 71, 8377 Zuienkerke.

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



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

De verschillende manieren waarop de vis gevangen wordt, zijn (letterlijk!) al eeuwenlang oorzaak van ruzies tussen vissers. Er is een

Vlaams document uit 1535 (!) bekend waarin het probleem aangekaart wordt.

Visserijoorlogen:

niets nieuws onder de zon

In een 'ordonantie' van 26 juni 1535 lezen we al dat *'... in de zee vele ongheregeltheden ghebeuren by den visschers, beschaydende d'een den anderen in heur netten, vleten ende repen, de selve kervende afsnidende ende onthaudende.'*

(1) Het beschadigen van netten, zit als het ware in de viserstiel ingebakken.

Ook het vissen 'in elkaars water', heeft vroeger al menig keer aanleiding gegeven tot ruzies. Zo is er dat bericht over een gevecht in regel tussen Belgische bootjessjouw-ers en Engelse garnaalvissers die tot onder de Vlaamse kust kwamen jagen. De feiten speelden zich af op 1 mei 1868! Lees met ons mee: *'50 bootjessjouwers werpen zich aan boord van zes Engelse vissersvaartuigen: deze zouden de garnaalvangst bedreven hebben in de Belgische kustwateren.'* (2)

Belgian Devil

De Engelsen kwamen hier dus garnaal vissen, maar de Vlamingen trokken halverwege voorgaande eeuw evengoed richting Engeland waar ze de visgronden voor de oostkust vakkundig gingen bewerken. Met het boom- of schrobnet (in 1820 in Vlaanderen ingevoerd door de Engelse visser Cowley) visten ze er succesrijk op fijne vissoorten zoals griet, tong en tarbot. Helaas gebeurde dat in een gebied dat ook terrein was van beugvissers die per definitie lange

lijnen voorzien van haken en aas op de zeebodem legden. De boomnetten voeren uiteraard al eens over die beugen en brachten zodoende aanzienlijke schade aan. Omdat beuglijnvissers, nadat ze hun lijnen gelegd hadden, weer huiswaarts keerden of een ander visserij gingen beoefenen, kon de schuldige maar moeilijk aange-uid worden.

Anders was het met de Engelse drijfnetvissers die met hun kilometerslange drijfnetten de oppervlakte van de zee afspanden om de haring te strikken die 's nachts naar de oppervlakte kwam om zich te voeden. Er stonden nog niet weinig van die drijfnetten. In Ramsgate alleen al waren er meer dan 360 vissers die op die manier op makreel en haring visten. Het is niet moeilijk om ons voor te stellen wat er gebeurde als de Vlaamse zeilschepen zo'n sleepnetten op hun weg zagen liggen. De lange drijfnetten hinderden de korder. Je kon die lijn dan wel ophalen en je boomnet winden en als je alles voorbijgevaren was ook de boel weer neerlaten, maar dat was uiteraard hard labeur. Gemakkelijker was het de lijn door te knippen en ze weer aaneen te knopen als je schip er voorbij was. De schade voor de drijfnetvisser was dan zelfs gering.

Immens groot werd die schade echter wanneer zo'n visser zich de moeite niet getroostte de lijn achteraf weer samen te knopen.

Kostelijke drijfnetten gingen dan veelal samen met de vangst verloren. Als de drijfnetters hun boel al eens terugvonden, dan was het steeds ten koste van veel tijdverlies.

Ter verontschuldiging van onze voorvaderen voegen we eraan toe dat ook de Engelse schrobnetvissers zo'n praktijken uitgebreid huldigden. Hoe dan ook, na enige tijd hadden de Oostendse zeilboten een soort schaar op de boeg van het schip geplaatst; een instrument dat de lijnen van de drijfnetvissers vakkundig doorknipte. Die schaar werd door die Engelsen al spoedig 'Belgian Devil' genoemd.

Woord en wederwoord

Omdat de drijfnetten uiteindelijk ook aan een vaartuigje vastzaten konden waakzame Engelsen nu en dan eens zien wie de schade-makers waren en hoe ze daarbij tewerk gingen. Een bloemlezing uit de Engelse kranten (3) leert ons het volgende:

'De netten van onze drijfnetvissers aan de oostkut worden zinloos vernield door vreemde treilers, een gewoonte die blijft bestaan ondanks wetten die zulks verbieden.'
'Protest werd aangetekend bij de Board of Trade en de Admiraliteit over de verwoestingen door vreemde treilers aan onze netten.'
'Massameetings van de vissers werden gehouden te Aberdeen en te Fraserburgh om te protesteren tegen het treilstelsel.'

Ook in Vlaamse kranten vinden we berichten over dergelijke

geschillen. Zo bericht het Handelsblad over een conflict tussen de Engelse makreelvisser 'Trio' uit Lowestoft en de Oostendse sloep O 190. De aanvallende Oostendenaars brachten de Engelsman 90£ schade toe, bedrag dat in der minne tussen de reders geregeld werd. (4)

De *Conventie van Den Haag* (1882) moest een einde maken aan die ruzies. Ze slaagde daar evenwel niet in, want de Belgen voelden zich geïsoleerd door een bepaling die stelde dat aangeklaagde korders voortaan maar telkens moesten bewijzen dat ze onschuldig waren: een soort omgekeerde rechtspraak! De drijfnetvisser hadden sindsdien inderdaad letterlijk 'gemakkelijk praten', ze beschuldigden bijgevolg maar al te graag en al te gemakkelijk de Belgen die de bewijslast van hun onschuld in hun eigen schoenen geschoven zagen. De commotie rond de Conventie verhoogde zelfs de spanning op en rond de visgronden. Onrechtstreeks is ze trouwens

mede verantwoordelijk voor de *Oostendse Vissersopstand van 1887*. (5) Ook na die Oostendse revolutie (die overigens bloedig neergeslagen werd) gaat het gevaarlijk ruzieën tussen korders en drijfnetvisser door. Engelse *streekparlementairen* gieten zelfs nog een beetje olie op het vuur: *'De Belgische vissers zijn gewapend met de Devil en zijn erop uit de netten en de uitrustingen te bemachtigen. Ze nemen eerst de vangst en daarna het vistuig.'* (6) Ophitsende taal die de situatie op zee zeker niet zal verbeterd hebben.

Jef Klausing

- (1) Coornaart M., Heist en de Eiesluis, Uitg. Tielt 1976, p. 123
- (2) De Zeewacht, 30 september 1930
- (3) The Fish Trades Gazette van oktober, november en december 1884
- (4) Handelsblad, 10 september 1887
- (5) Over de Vissersopstand van Oostende bereidt Jef Klausing momenteel een boek voor dat wij met Pasen hopen uit te geven
- (6) The Shipping & Mercantile Gazette, 10 september 1887

In België waren de hiernaastbeschreven 19de eeuwse spanningen tussen Vlaamse en buitenlandse vissers ernstig genoeg om een onderzoekscommissie in te stellen. In de verslagen van die commissie staan tal van voorbeelden van plagerijen, ruzies en regelrechte zeeslagen. De Belgische reder Degraeve beklagt zich op 5 maart 1888 voor die commissie over de houding van de Engelse vissers. Volgens Degraeve (O 63) lopen de Vlamingen op zee groot gevaar. Komen zij met hun vaartuig tussen de Engelsers terecht dan worden ze met stenen bekogeld. Hij heeft hierover trouwens klacht bij de waterschout neergelegd en stenen als bewijs ingediend. Belgische vissers die in Lowestoft moesten getuigen liepen eveneens gevaar. Zo is die commissie een voorval bekend waarbij de politieofficier van Lowestoft de officieren van het Belgische wachtschip 'Aviso' vraagt om de Belgische vissers te begeleiden bij de tocht van de rechtbank naar hun vaartuig, aangezien hij vreesde voor de reacties van het gepeupel ('populace'). (jk)

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

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

Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

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

Facturering
Steve
059 / 33.90.91.

Ziekte en arbeidsongevallen
Patrick
059 / 33.90.92

Afslag
Etienne
059 / 33.90.93

Koeltransporten
Johan
059 / 33.90.94.

Loonadministratie
Fabienne
059 / 33.90.92

Boekhouding
Karine
059 / 33.90.96

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

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

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

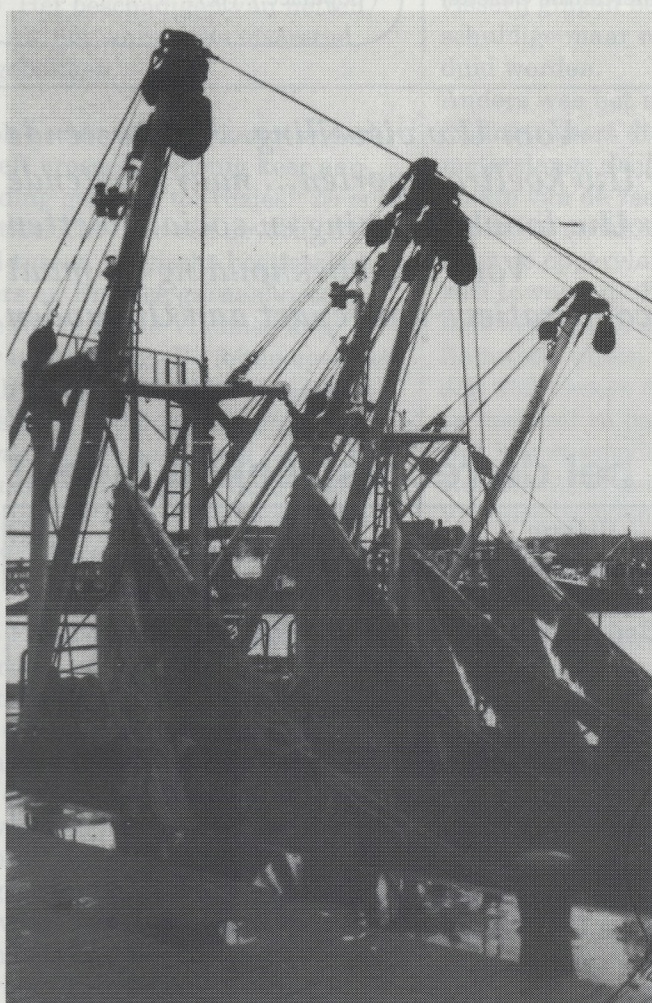
Open: alle werkdagen

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

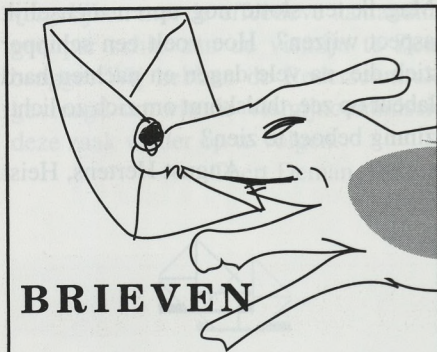
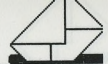
kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge



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



Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie van HVB gestuurd: Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene.

Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de brievenfreeschrijver deelt.

Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren en in te korten.

Visserijoorlog

Een medewerker van de Maritieme Ombudsdienst had kort na het incident met de O 33 Marbi contact gelegd met een aantal Franse vissers. Daaruit bleek dat de Fransen wel degelijk vooraf afgesproken hadden een willekeurig Belgisch vissersvaartuig te gijzelen. Het is de O 33 geworden, maar het had evengoed een ander Belgisch schip kunnen zijn. Volgens deze Franse vissers werd een Belgisch vaartuig gekozen omdat ze vermoedden dat de Belgische regering omwille van z'n visserij geen diplomatieke rel zou laten losbarsten. Kaping van bijvoorbeeld en Engels vaartuig zou voor heel wat diplomatieke moeilijkheden gezorgd hebben, aldus nog steeds de Fransen.

De Maritieme Ombudsdienst wijst er de Minister van Buitenlandse Zaken op dat hij de Franse Ambassadeur had kunnen ontbieden. Ook hadden juridische stappen gezet kunnen worden bij het Europees Hof.

We betreuren dan ook het lakse optreden van het Ministerie op het moment van de rellen op zee. Volgens de Maritieme Ombudsdienst wijst dit op onkunde op het vlak van maritieme diplomatie.

We vrezen er echter voor dat ook onze vissers in de toekomst naar hardere middelen zullen moeten grijpen om in Brussel nog gehoord te worden.

Geert Deman, Brugge

Haven Oostende

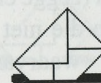
De Havengeul van Oostende zou ten koste van de Halve Maan verbreed moeten worden. Met een nieuwe schutsluis ter hoogte van de Slipwaykaai moeten Visserij- en Vuurtorendok ontsloten worden via deze verbrede vaargeul. Aanleg nieuwe havenhoofden om het dichtslibben van geul en haven tegen te gaan. De ontwikkeling van het Zeewezendok is positief: dit zal de 'motor' worden van de Voorhaven. De kade van het Tijdok zou een prachtige aanlegplaats zijn voor Cruiseschepen.

Het Vlotdok open houden t.b.v. grotere jachten en bezoekende schepen. Het Houtdok en Zwaardok behouden voor kleinere vrachtschepen en eventueel voor binnenvaart.

De nieuwe Zeesluis zal de aan te leggen achterhaven ontsluiten. Bouw deze sluis niet te klein. 10 000 ton is te weinig (zo'n schepen bereiken zelfs Brussel) 15.000 à 20.000 ton zal het moeten worden. Verbreden en verdiepen kanaal Oostende-Brugge moet voorzien worden, plus het graven van dokken tussen dit kanaal en de Brugse Steenweg. Langs dit kanaal zou ook een grote binnenvaarthaven aangelegd moeten worden. Ik heb de

indruk dat er nu eindelijk iets positiefs gebeurt in de haven, en daar ben ik blij om, maar Oostendenaars: hou rekening met belangrijke oude structuren, zoals de gehele site rond de Demey-sluizen en Vlotdok. Dit overgangsgebied van oud naar nieuw zal Oostende als eeuwenoude havenstad niet kunnen missen om het toerisme nog meer te interesseren voor deze stad met haar rijke en roemruchte verleden!

Henk de Bruin, Rotterdam



Nachtje vislossen in een Vlaamse vismijn

In de nacht van zondag op maandag 20 oktober lag mijn schip Z.583 gemeerd aan de vishalle van Oostende. Tijdens het lossen van de vangst werd het als het ware overvallen door controleurs van alle slag: arbeidsinspectie; douane; inspecteurs van het ministerie van landbouw of de EU. Rijkswacht of politie bevond zich ook al in de buurt. Indrukwekkend!

De Douane ging zonder verwijl over tot

Gezocht voor Ierse koper BOOMKORKOTTER

Bouwjaar vanaf 1980
Motorvermogen ca. 800 pk
lengte rond 28 tot 30 meter

Aanbiedingen gaarna aan
MARITIEM BUREAU J. APPELBOOM

Regenwulp 19,
1991 VD Velserbroek

Nederland

Telefoon / fax 0031 23 539 24 89



een huiszoeking (of schipzoeking) en dit zonder ons te zeggen met welke opdracht zij belast waren. Namen of dienstkaarten werden evenmin getoond. Voor ons was het echt moeilijk om uit te maken met wie wij uiteindelijk te doen hadden. Noch de eigenaar noch de tijdelijke verantwoordelijke die zich in de vishalle bevond werden aangesproken.

De schipper had aan de sluisen een lijst afgegeven met opgave van wat zich qua sigaretten en alcohol aan boord bevond. De vlijtige douane kon echter twee 'farden' sigaretten (zegge en schrijve 16 pakjes) ontdekken die niet op de lijst voorkwamen en waarvan de schipper overigens geen weet had. De ambtenaren kwamen wel achter de naam van de eigenaar ervan (bleek een bemanningslid te zijn die voor één reis afwezig was). Maar dat mocht niet baten. De schipper werd zonder veel discussie van ambtswege aangeduid als de overtreder en in bechtiging gesteld voor inbreuk op een hele reeks artikelen van de algemene wet inzake Douane en Accijnzen. (Blijkt dat 13 artikelen van de algemene wet inzake Douane en Accijnzen plus 2 artikelen van de B.T.W.-wetboek toegepast kunnen worden). De schipper werd vervolgens ook verzocht een boete te betalen voor invoer zonder aangifte van 16 pakjes sigaretten.

Toen ik de controleurs wilde vragen wie in feite bij zo'n overtredingen verantwoordelijk was — de schipper of de eigenaar van de sigaretten — werd ik op tamelijk onvriendelijke manier verzocht mij met de zaak niet bezig te houden. Ik kreeg dus huiszoeking aan boord van mijn schip zonder recht van inlichting nopens hetgeen er gebeurt... dit is toch straffe kost!

Omstreeks 6 u 's morgens werd mij ook medegedeeld dat zich na het lossen van de vangst twee vreemde personen in het visruim bevonden. Bleek dat het om twee controleurs van het ministerie van

landbouw ging. Gelukkig werd het ruim niet afgesloten terwijl die mensen daar in zaten. Had kunnen gebeuren, want officiële melding van hun aanwezigheid aan boord hadden wij niet gekregen.

Is er overigens iemand die me kan vertellen of de hierboven beschreven praktijken wel volgens het boekje verlopen?

Ik stel mij nog andere vragen:

a) is er hier wel sprake van frauduleuze invoer? Kunnen 16 pakjes sigaretten aanzien worden als 'invoer'?

b) wie is desgevallend de 'dader': de schipper of eigenaar van de sigaretten?

c) moeten de frauduleuze bedoelingen niet nauwkeuriger naar voren worden gebracht?

d) kan de schipper zo maar van ambtswege beticht worden ingevolge een of andere nalatigheid van een bemanningslid?

e) teneinde willekeurige boetes te ontlopen zou de schipper na elke reis het schip moeten doorzoeken... is dit realistisch?

Ik heb tevens de indruk dat vele reders machteloos staan ten overstaan van zo'n overheidsoptreden.

Vele vergaderingen heb ik bijgewoond waarop als dagorde 'het promoten van de Oostendse vissershaven' stond, maar als de de sector dergelijke praktijken moet meemaken dan heeft promoten geen zin meer.

Ik had de intentie mijn rederij nog verder uit te bouwen, maar het zal nu wellicht eindigen met 'inkrimping' in plaats van 'uitbreiding'.

Nog dit: minister Colla zou ook de viskeuring aan boord willen laten doorgaan. Ik stel voor dat men dan op de vissersvaartuigen een apparaat met tickets zou plaatsen. Zodoende zouden alle controlediensten in goede orde en beurteling aan boord geraken en zou overbevolking vermeden worden. Het financieren van dergelijk apparaat zou misschien voorwerp kunnen uitmaken van een 'project' en de daarbijhorende subsidie.

Mag ik ten slotte nog op een menselijk aspect wijzen? Hoe voelt een schipper zich die, na vele dagen en nachten hard labour op zee, thuiskomt om zich zo lichtzinnig beboet te zien?

August Hertens, Heist



Spaarvarkentje van de Zeebrugse Visveiling?

Op vraag van een twaalfstal reders onderzoekt de Maritieme Ombudsdienst reeds enige maanden de facturatie van de Zeebrugse Visveiling (ZV) tegenover de rederijen die in Zeebrugge aanlanden. Op deze facturen worden telkens sluiskosten aangerekend. Op het eerste zicht is daarbij niets aan de hand. Wie echter de zaak van dichtbij bekijkt stelt een aantal fouten vast.

Eerst wat voorgeschiedenis. Op vraag van MBZ die instaat voor de uitbating van de Vandammesluis is de ZV het centrale orgaan voor wat de sluiskosten van vissersschepen betreft. De ZV rekent deze kosten door aan de reders in kwestie die de sluis passeren voor het aanlanden van de vis.

Er worden echter door de MBZ geen kosten gerekend wanneer een kotter met een ander schip de sluis deelt (fruitschip, binnenschip...) Deze afspraak ligt contractueel vast.

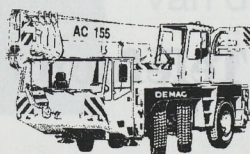
Wat blijkt echter in de praktijk? De ZV rekent **altijd** sluiskosten aan... Ze rekent soms zelfs sluiskosten aan, wanneer het schip niet in de haven geweest is, maar de vis maar met een container over de weg aangevoerd werd. Wanneer een reder dit achteraf aan de directie laat weten, zegt men telkens dat het om een misverstand gaat, waarna de factuur gecorrigeerd wordt. Het maandenlange volgen van de ZV-facturatie laat echter duidelijk zien dat het hier eerder om een ongewone manier van geldgewin gaat i.p.v. een misverstand. Door de jaren heen gaat het hier allicht om honderdduizenden franken die onterecht werden geïnd door de Zeebrugse Visveiling. Schippers doen er dan ook goed aan om, wanneer ze in de Vandammesluis vertoeven, telkens in het logboek te noteren of er ook niet-vissersschepen in de sluisen aanwezig zijn.

Wij vragen de ZV hierbij om de onterecht ontvangen bedragen terug te storten aan de reders. Dit is mogelijk door de sluisrapporten van de afgelopen jaren te

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

Bureel - werkplaatsen:
Visserstraat 48 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
bij afwezigheid Tel. 050/ 42 88 21
Werfkaai 9-11 (vissershaven)

Verheye Joël n.v.



vergelijken met de effectieve aanlandingen per schip aan de vismijn te Zeebrugge. Wij hebben de Rederscentrale gevraagd om via de Vismijncommissie deze zaak verder op te volgen.

Geert Deman, Brugge



Tegen het toekennen van individuele vangstrechten

Er wordt nu al jaren gediscussieerd over een nieuwsoortige vangstrechten, met name over een quotaverdeling met eigendomsrecht daarop voor de reder of het schip. Hoe langer erover gepalaverd wordt, hoe meer twijfels ik krijg over de zin van zo'n vernieuwing. Ik zie hoe langer hoe minder de voordelen van zo'n nieuw systeem.

Hoe zullen de beleidsmensen ooit zo'n verdeling rechtvaardig (en economisch verantwoord voor iedere rederij) voor elkaar krijgen? Kan het nieuwe systeem garanderen dat elke rederij rendabel kan vissen op de gequoteerde soorten? Wanneer er dan nog sprake is van een 'quotabank' en het gerucht de ronde doet dat zoveel mogelijk visserijbevoegdheden in de toekomst onder één ministerie moeten vallen, dan krijg ik zelfs kippenvel. Stel je voor dat het dezelfde mensen zijn die beslissen wie wat waar mag vissen, en ook nog eens wie hoeveel subsidie krijgt... Dit kan positief uitvallen, maar net zo goed negatief! In dat laatste geval zal er niemand zijn om tegen die mensen en hun beslissingen tegengewicht te bieden. Beseffen reders en vissers wel welke gevolgen dit voor een rederij kan hebben en zelfs voor een heel vlootsegment?

Waarom is die quotabank er eigenlijk

nodig? Niemand legt het me uit. Vele reders zeggen daarentegen dat, wat hen betreft, er helemaal geen eigendomsrecht op quota moet komen. Laat het Ministerie van Landbouw maar rustig verder z'n werk doen, zo hoort men ook. Het quota-beheer gebeurt daar toch zo slecht niet. In ruim twintig jaar dat de Dienst voor de Zeevisserij van het Ministerie van Landbouw de quotaportefeuille in handen heeft is er niet eens zo erg veel mis gegaan. De vissers konden meestal wel het jaar rondvissen. Onze noorderburen waren er zelfs jaloers op, want na forse investeringen voor de aankoop van hun quota moesten zij het beleid van hun rederij in de loop van het jaar nog altijd wijzigen omdat ze met een tekort aan vangstrechten kwamen te zitten. Het kostte hen telkens weer een pak centen. Terwijl de Belgen verder visten op dezelfde vissoorten was dit voor de bezitters van een individueel quota niet eens meer mogelijk. Natuurlijk hebben sommige Nederlanders dan maar een Belgisch vaartuig (lees licentie) gekocht, zo konden zij uiteindelijk ook het jaar rondvissen, terwijl hun collega-landgenoten aan de kant moesten liggen niettegenstaande hun forse investeringen in individuele vangstrechten. Dus, ere wie ere toekomt: proficiat aan het Ministerie van Landbouw, aan de Dienst voor de Zeevisserij.

Als er geen garantie blijkt te zijn — en die garantie is er niet! — dat een nieuw systeem economisch verantwoord is voor elke rederij dan is het toch beter dat alles bij het oude blijft.

De individuele quota zouden als borg kunnen dienen om van banken kredieten te krijgen? Financieel gezonde rederijen hebben in België vandaag toch geen problemen om aan kredieten te komen? Zij hebben bijgevolg geen persoonlijke quota tot borgstelling nodig. Moet het dan maar voor de financieel ongezonde rederijen?

En ik die dacht dat het erom te doen was uiteindelijk een vloot van echt rendabele vaartuigen over te houden! Of wordt het een quotabank voor de sjoemelaars, een systeem dat de corruptie via quotagroepen in de hand werkt?

Nee, laat ons dan maar een nationaal quotasysteem houden, beheerd door het Ministerie van Landbouw dat bewezen heeft dat het systeem goed werkt.

Christa Vandromme, Oostende



0.129 en commandant Fourcault III

Na bijna 3 jaren komt eindelijk beweging voor wat betreft de restauratie van de 0.129 'Amandine', de laatste Vlaamse IJslandvaarder. Nu zoekt men een geschikte plaats om de klus te klaren? Naar mijn idee kan dat het beste gebeuren op de site Vlotdok. Er zijn daar kades, kranen, rails, Detraforgebouw, stapelhuisen, Demeysluizen, draaibruggen, er is de Tettebrug... EMet andere woorden, daar is een site die in z'n geheel zou mogen beschermd worden. Deze site is op zich al een Museum!

Zet de 0.129 op de Westkaai en begin het restaureren. Laat dat werk er volgen door de restauratie van de Commandant Fourcault III, en laat dit dan een begin zijn van een levendig Visserij- en Scheepvaartmuseum in en rond het Vlotdok.

De Oostkaai kan men inrichten als jachthaven. Maar maak er dan geen 'Zeebrugse kermis' van!

Henk de Bruin, R'dam



N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

7de Jantje Geirnoaze-trofee voor Roger Gekiere en Kurt Van Eeghem

VORIG JAAR WERD DE JANTJE Geirnoaze-trofee niet uitgereikt, maar de VLAM heeft de draad dit jaar alweer opgenomen. De zevende trofee werd toegekend aan Oostendenaar Roger Gekiere en de Antwerpse BV Kurt Van Eeghem.

De toenmalige Belgische promotiedienst voor land-, tuinbouw- en visserijproducten startte het initiatief in 1990. Bij de federalisering van de NDALTP nam de VLAM (Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing) de fakkel over. Een jury duidt elk jaar — behalve vorig jaar dan — één of meer mensen aan die zich als vispromotor profileerden. De laureaten komen uit de beroepssector en de mediawereld. De naam van de trofee is gelinkt aan de volksnaam van de Oostendse garnaalvisser Frans Janssens (1898-1949).

De keuze van Roger Gekiere (76) is geen toeval. De Oostendenaar is sinds 1972 secretaris van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België, een job die hij ondertussen 25 jaar uitoefent. De gewezen vishandelaar was ook van nabij betrokken bij het in 1983 opstarten van de opleiding



De nieuwe Jantje Geirnoaze-laureaten Roger Gekiere en Kurt Van Eeghem feliciteren elkaar. (foto gw)

van visbewerker die tot stand kwam door de samenwerking tussen de beroepsvereniging en de RVA, nu de VDAB, in een Oostends pakhuis. Als vertegenwoordiger van de beroepssector zetelt hij al vele jaren in uiteenlopende raden en commissies.

Tweede laureaat is de in Zeebrugge opgegroeide tv-presentator Kurt Van Eeghem (45) die ook regelmatig publiceert in het culinaire maandblad Proeven. In zijn

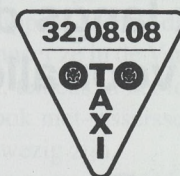
vaste rubriek belijdt hij zijn voorkeur voor visserijproducten. Zijn omschrijving van Noordzeegarnaal als *onze grijze schatjes* is ronduit vertederend.

Beide laureaten mochten een creatie in Val Saint-Lambert-kristal met de tekst 'uit dankbaarheid voor de tijd aan de Belgische visserij' in ontvangst nemen uit de handen van Louis Frys, voorzitter van de Adviesgroep Visserij en Aquacultuur bij de VLAM. (gw)



OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

het taxibedrijf voor de visserij

Derde deel in de succesvolle reeks VLAM-visboeken

Nieuwe visbestseller: 'Vis rijk aan variatie'

VAN DE TWEE VORIGE DELEN van de VLAM-visboeken zijn reeds 120.000 exemplaren verkocht. Een derde deel kon dan ook niet uitblijven. De VLAM knobbelde een nieuw concept uit waarbij de nadruk minder op de vissoorten ligt. Met de medewerking van tien hotelscholen werden evenveel thema's uitgewerkt tot eenvoudige recepten.

De promotie van het boek via tv-spotjes moet de verkoop van de nieuwe bestseller begeleiden.

'Vis rijk aan variatie' bevat 200 nieuwe en kleurrijk

geïllustreerde visrecepten. De bereiding van een twintigtal visgerechten zijn ook stap voor stap te volgen op een bijhorende video. Wat wil een keukenprinses of amateurkok nog meer?

Het boek is dikker uitgevallen (180 blz) en amper duurder dan de twee vorige delen 'Vis natuurlijk' en 'Vis kennen en koken' die eveneens tegen kostprijs op de markt kwamen.

Het derde deel in de reeks is ook totaal anders opgevat. Het boek bevat een rijke keuze aan recepten voor feestelijke gelegenheden, visfondue of -barbecue, kindvriendelijke visrecepten, éénpansgerechten, vissoepvarianties, hapklare visbreidingen in de microgolfoven, zomerfrisse zeegerechtten, culinaire ontdekkingstochten in buitenlandse keukens en gezonde slankmakers.

Het boek bevat ook productinformatie en dieettabellen (voedingswaarde, energie, eiwitten, vetstoffen) van meer dan zestig vissoorten en schaal- en weekdieren. Voor de volledigheid werd ook een lijst van de officiële verkoopsbenamingen (KB 22 mei 1996) toegevoegd. Het derde luxevisboek van de VLAM bestaat in een Nederlandse en Franse versie en wordt uitsluitend verkocht in de vishandels en kost 375 frank, de bijhorende video 350 frank.(gw)

Boek en video zijn te bekomen bij de vishandelaar en ook in de VLAM-infoshop, Leuvenseplein 4, 1000 Brussel, tel.: 02-501.62.35. De verzendingskosten bedragen dan wel 180 frank.



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck



snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

BOEKBESPREKINGEN

Nooit meer zeilen

Van Maritieme Books uit Liskeard (Cornwall) kregen we de twee recentste titels ter bespreking toegezonden. *'To Sail No More'* is een eerste deel uit een tweedelige publicatie die een overzicht geeft van de afbraak van heel wat 'klinkende namen' van de Royal Navy-vloot uit de Tweede Wereldoorlog.

Ondanks de bondige tekst is dit boekje (waarvan het tweede deel volgend jaar van de pers rolt) door de vaak unieke en zeldzame foto's waardevol voor ieder die interesse heeft voor de machtige schepen die de Britse Marine toen samenbracht. *HMS Anson, HMS King George V, HMS Howe, HMS Ocean...* slechts een greep uit dit 96 pagina's tellend boek. Samenstellers *Ian Buyton & Ben Warlow* wisten een evenwichtig gamma bijeen te brengen, van kruisers over vliegdekschepen tot duikboten. Kostprijs £ 14.95 (ISBN 0 907771 64 5).

Een tweede uitgave van *Maritime books* is *'In Confidence, The Jack-speak Triservice Guide to staf reporting'*. Wie het Engels goed beheerst zal bij het lezen van dit boekje niet zelden een schaterlach moeten onderdrukken. Het is een verzameling van 'slang' gebruikt in het rapporteringssysteem van de Britse Marine, een collectie van 600 *'Politically Incorrect' comments*. Het werd samengesteld door een militaire chirurg, de opbrengst gaat naar de veteranen van de Falkland-oorlog. Kostprijs £ 9.95 (ISBN 0 9514305 1 3)

Bestellen kan bij *Maritime Books, Lodge Hill, Liskeard PL 14 4EL, UK.*

Milieuramp

Op 5 januari 1993 liep de tanker *'Brear'* aan de grond op de rotsachtige kust van Garts Ness in het Zuiden van de Shetlands, dit tijdens een storm met orkaankracht. In de daarop volgende 12 dagen luwde de zware storm niet waardoor 84.700 ton ruwe olie de zee in vloeiende. Ieder incident met een olietanker blijkt uniek, maar een samenloop van omstandigheden (storm, zware overslaande golven, windrichting...) maakte de ramp met de *'Braer'* tot een 'buitenbeentje'. Door het zware weer en de turbulente golfslag werd de kust naar verhouding bijna niet bezoedeld. De olie werd evenwel over een grote oppervlakte van de zee en

tot diep in de waterkolom verspreid. Dit had heel specifieke gevolgen voor het leven tot diep in de zuivere wateren rond de Shetlands.

'The Impact of an Oil Spill in Turbulent Waters: The 'Braer' is een wetenschappelijke analyse van het ongeval. Vanuit verschillende disciplines wordt de ramp, en de gevolgen ervan, in het boek geanalyseerd. Het is de neerslag van een symposium dat de *Royal Society of Edinburgh* rond de impact van het ongeval organiseerde.

Het boek is een uitgave van The Stationery Office, St Crispins, Duke Street, Norwich NR 3 1PD Kostprijs £ 80 (ISBN 011 495798 3).

Jaarboek

'Maritiem Journaal 97' is sinds kort beschikbaar. In deze 24ste editie van dit maritieme jaarboek wordt een overzicht gegeven van de ontwikkelingen die zich het afgelopen jaar op maritiem gebied hebben afgespeeld, niet alleen in Nederland, maar ook internationaal.

Zoals gewoonlijk is het boek heel breed opgezet. Naast zaken als scheepvaart, scheepsbouw, visserij, veiligheid en de Nederlandse havens, krijgen ook de (inter)nationale politiek en de gang van zaken op de wereldmarkt de nodige aandacht. Om maar enkele voorbeelden te noemen; in deze editie wordt er aandacht geschonken aan de elektronische snelweg voor de scheepvaart en aan een nieuw veerbootconcept. Naast vlootlijsten, zowel van koopvaardij als van de marine komt er ook een lijst aan bod met alle scheepsongevallen die wereldwijd hebben plaatsgevonden.

De uitgave van de Maritieme Jaarboeken vormt vanaf 1974 een verlengstuk van de eerder verschenen zevendelige *Maritieme Encyclopedie*. De volledige verzameling omvat een schat aan maritieme gegevens.

'Maritiem Journaal '97' (gebonden, 232 pagina's) kost 69 gulden. Het is verkrijgbaar in de boekhandel (ISBN 90 6376 062 0) of rechtstreeks bij de uitgever: De Vey Mestdagh, Postbus 18, 4380AA Vlissingen, Nederland. Tel 0031118/484500

Snelheid

Bij *Conway Maritime Press* in Londen verscheen onlangs een zeer interessant boek van de hand van *Paul Hynds*. Onder de titel *'Worldwide High Speed Ferries'* geeft het boek een overzicht van alle scheepstypes die onder de noemer *'Fast Ships'* geklasseerd kunnen worden. Naast

draagvleugelboten zal de lezer er een beschrijving vinden van alle monohulls, catamarans, hovercrafts, Surface Effect Ships enz. die wereldwijd in gebruik zijn. De internationale scheepvaartsector heeft de voorbije jaren waarschijnlijk de meest spectaculaire evolutie meegemaakt op het vlak van de scheepstypes die onder de noemer *'High speed ferries'* onder te brengen zijn. Het boek van *Paul Hynds* schetst de evolutie van wat er de voorbije vijftig jaar op dat vlak allemaal tot stand kwam. Hierbij worden de verschillende technische nieuwigheden op fascinerende wijze besproken. Zowel design als de bouw van de schepen en hu voortstuwings-systemen komen aan bod. Een overzicht van de operatoren en hun schepen samen met een lijst van technische termen sluiten dit boek als bijlagen af.

'Worldwide High Speed Ferries' kos £ 24 (ISBN 0 85177 587 X)

Bestellen kan bij Conway Maritieme Press, 33 John Street, Londen WC1N 2AT.

Een cruiseschip

Naar aanleiding van het uit de vaart nemen van P&O's meest bekende schip, de *'Canberra'*, in september 1997, gaf P&O samen met *Conway Maritime Press* een prachtig boek uit. *'Canberra'* werd in 1961 in de vaart gebracht als een van 's werelds laatste lijnschepen. Oorspronkelijk gepland voor de verbinding Southampton-Sydney werd het schip al vlug bekend als cruiseschip, waarvoor het over de jaren bij de Britten tot een uitermate populair vaartuig uitgroeide. Hoogtepunten uit haar carrière waren de Falkland-campagne in 1982 waarbij het schip dienst deed als troepenschip en 'kamp' voor krijgsgevangenen en de herdenking van D-Day in juni 1994.

Naast de levensloop bespreekt het boek ook de speciale plaats welke de *'Canberra'* innam in de scheeps-architectuur. Het boek is prachtig verlicht met tal van nooit eerder gepubliceerde foto's. *Lord Sterling*, Voorzitter van de P&O-groep, schreef het voorwoord van dit door *Philip Dawson* samengesteld werk.

'Canberra', In the Wake of a Legend' telt 176 pagina's. Deze hardback (ISBN 0 85177 707 4) kost £ 20 en kan besteld worden bij Conway Maritime Press, 33 John Street, London, WC1N 2AT, UK.



De bende van Nelson

In *'Nelson's Navy, The Ships, Men and Organisation 1793-1815'* weet auteur *Brian Lavery* op een leesbare manier een encyclopedisch beeld op te hangen van Nelsons marine. Voor het eerst weet een historicus het uitgebreid en uiterst complex onderwerp in één volume samen te brengen. Het boek beschrijft het leven van de zeelui, de aanwerving ervan, de organisatie van de marine, de diverse vlootonderdelen, de scheepstypes, de bouw van de oorlogsbodems en het internationaal belang van de Royal Navy in de tijd van Lord Nelson.

'Nelson's Navy...' is de neerslag van jarenlang persoonlijk onderzoekswerk van *Brian Lavery*. Niemand zal tegenspreken dat zijn boek uitgroeide tot een belangrijke bron voor maritieme historici, een belangrijk referentiewerk voor geïnteresseerden en een

revelatie voor de leek.

Het boek, met harde kافت en uitgevoerd op groot formaat, telt 352 pagina's en 180 foto's samen met 250 lijntekeningen. Rekening houdend met het niveau en de inhoud is £ 35 voor dit boek niet echt duur te noemen.

'Nelson's Navy' (ISBN 0 85177 521 7) is een uitgave van Conway Maritime Press, 33 John Street, London WC1N 2AT, UK.



Het cruisegebeuren

Wie alles wil weten over het cruisegebeuren heeft slechts het nieuwste exemplaar van het boek *'Cruising & Cruise Ships, Complete guide for passenger and crew member'* aan te schaffen. Dit door *Douglas Ward* geschreven handboek van uitgever *Berlitz Publishing Company Inc.* geeft vooral informatie aan belangstellende passagiers. Door het diepgaand karakter waarmee het onderwerp benaderd wordt en door de volledigheid is

'Cruising & Cruise Ships...' voor iedereen die met de cruisegebeuren in aanraking komt, beroepsmatig of uit interesse, een waardevol boek. Het geeft een opsomming van 220 cruiseschepen, van hun eigenaars, onder welke vlag ze varen, wat hun technische gegevens zijn, waar ze gebouwd werden en nog veel meer. Ieder schip wordt op interieur service en ander parameters geklasseerd. De uitgave van *'Cruising & Cruise Ships...'* wordt steeds met de meest recente gegevens bijgewerkt.

Het handboek (ISBN 2 8315 64123) wordt in de Benelux verspreid door International Cruise Training & Services in het Nederlandse Capelle aan de IJssel, fax 0031104420253

De prijs, 1.000 BEF, is rekening houdend met de inhoud van dit 480 pagina's tellend boek, goedkoop te noemen.



Frank Neyts

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

NV NORTH SEA BUNKERS

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 9 - 8000 Brugge

Tel.: 050/32 13 31 - Fax: 050/32 12 98

n.v.

**NORTH
SEA
BUNKERS
belgium**



O O S T E N D E**Kosten uitdiepen
Zeewezendok in Oostende
zwaar onderschat**

Op 16 oktober werd met de nodige luister het startsein gegeven voor de laatste fase van de renovatie van het Oostendse Zeewezendok. Het vernieuwde dok zal een lengte hebben van 235 m en een breedte van 85 m. De diepgang moet 8,40 m bedragen bij laagwater. In het tijdok komen twee nieuwe roro-bruggen met bijhorende pontons. Voor de renovatie van het Zeewezendok is tot nog toe 800 miljoen frank uitgetrokken. Dit bedrag zal niet volstaan omdat de aannemer, de Tijdelijke Vereniging Strukton-Demeyer-Dredging International, op onvoorziene hindernissen is gestoten. Het staat nu al vast dat het uitdiepen tientallen miljoen meer kosten dan voorzien. Dit heeft te maken met de ontdekking van oude kaaimuren ter hoogte van de ingang van het dok, vermoedelijk aangelegd door de Duitsers tijdens de tweede wereldoorlog. Volgens de planning moet het dok in mei volgend jaar klaar zijn om de eerste schepen te ontvangen. Het niet duidelijk of de voorziene datum door de bijkomende werken in het gedrang komt. Om de voorziene draaicirkel van 300 meter mogelijk te maken moeten de restanten van de vier meter hoge betonnen muur verwijderd worden.

**Zanddroging in Oostendse
oesterputten**

De oesterputten van Halewyck aan de Espanadestraat in het Oostendse havengebied (verscholen tussen de gewezen RMT-werkhuizen en de marinebasis) worden toch niet gedempt. De NV Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (NHM) zal de twee oesterputten aanwenden voor zanddroging. Dit is mogelijk omdat de putten voorzien zijn van een afwateringskanaal. Eenmaal het haventerrein in de omgeving is aangelegd kunnen zandschepen hun lading vanaf de vlakbijgelegen kade naar de putten laten afvoeren. Twee jaar geleden maakten de putten en de bijhorende loodsen en conciergerie het voorwerp uit van een openbare verkoop. Het Vlaamse Gewest, eigenaar van de grond, liet het niet zover komen. Het perceel moest gevrijwaard blijven voor de aanleg van een nieuw haventerrein. De oude oesterputten, aangelegd in de jaren 1935-36, zijn nog tot maart volgend jaar in gebruik gegeven aan vishandelaar NV Visco.

Z E E B R U G G E**Havenbestuur wijzigt adres**

De hoofdzetel van het Havenbestuur van Zeebrugge verhuist na 100 jaar uit Brugge. De MBZ werd onlangs overgebracht naar Zeebrugge. Vanaf 1 december zijn de gegevens als volgt:

Havenbestuur Brugge-Zeebrugge
NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), Pierre Vandamemhuis, Isabellalaan 1 te 8380 Zeebrugge.

E-mail: mbz@zeebruggeport.be

Website: <http://www.zeebruggeport.be>

Tel: 050 / 54 32 11, fax: 050 / 54 32 24.
(jd)

CMA naar Zeebrugge

De Franse rederij Compagnie Maritime d'Affrètement zal in de toekomst Zeebrugge als aanloophaven gebruiken. CMA is een containerlijn tussen Noord-Europa, Zuidoost-Azië en het verre Oosten, waarin inbegrepen de Chinese Volksrepubliek. In Noord-Europa komt Zeebrugge in het vaarschema van Hamburg, Rotterdam en Thamesport. Tijdwinst was voor de directie aanleiding om Antwerpen in te ruilen tegen Zeebrugge. (jd)

kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

De Laatste Vaartorenwachter

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

DAT HET VATICAN DE VLAAMSE VISSERIJ IN een Almachtige greep houdt, heeft dit heidense blad inmiddels genoegzaam bewezen. Maar wat onze papenhaters niet gezegd hebben, is dat dit Heilige Verbond ook daadwerkelijk lóónt. Sinds aalmoezenier Demaeght (als vrouwen geen priester mogen worden, waarom maegden dan wel? Flauw grapje, maar ik kon het niet laten) voor ons de weg naar Rome geopend heeft, dalen de mirakels als manna over deze sector neder.

Getuige daarvan zijn de tabellen bevattende de zogeheten 'stand der vangsten'. Zo'n lijsten worden maandelijks opge maakt door de Dienst Zeevisserij en bij wijze van primeur afgedrukt in het blad van de Rederscentrale.

Daarin kunnen de reders maandelijks uitpluizen hoeveel er van het quotum al opgesoupeerd is. Hiernaast ziet gij bijvoorbeeld hoeveel kabeljauw onze vissers gezamenlijk van 1 januari tot 21 september binnengezwierd hadden, in de tabel daaronder staat hoeveel dat een maand later werd. Gij kunt dus zelf besta tigen dat de Vlamingen op 21.09.1997 al 2.174 ton kabeljauw aan wal gezet hadden ofte 45% van het quotum. Eén maand later was dit totaal... geslonken tot 1.903 ton en was nog maar 40% van het quotum bereikt. Deze Wonderbare Visvangst heeft zich bij alle soorten voorgedaan. Verder in die tabellen vinden we bijvoorbeeld dat er op 21 september al 3.478 ton tong ter visveiling aangeboden was (76% van het quotum), één maand later was dat... geslonken tot 3.268 ton (72%).

Gods wegen mogen dan ondoorgrondelijk zijn, ze zijn niet zo ondoorgrondelijk als deze cijfers: hoe langer de vissers op zee zijn, hoe minder ze eruit gehaald blijken te hebben. Neen, hier zijn geen natuurlijke verklaringen voor; neen, hier schiet de wetenschap te kort. Mysterie, mirakel! Hoe komt het dat gij daar niets over in de pers gelezen hebt? Wel, daar zijn drie redenen voor. Eerstens worden mirakels vandaag de dag niet meer van de daken geschreeuwd. Hebt gij de laatste jaren nog iets uit Lourdes gehoord? Welaan dan. Tweedens heeft de sector dit verschijnsel moedwillig uit de pers gehouden. Stella

VISBESTAND		Aanvoer t/m 21/09/97	%
Kabeljauw	III a SK		36%
	II a, IV	1.329	33%
	V b, VI, X	10	79%
	VII, VIII, I	713	84%
	VII a	122	45%
	totaal	2.174	
Schelvis	III a, b, c, d		22%
	II a, IV	197	4%
	V b, VI, X	1	74%
	VII, VIII, I	280	37%
	totaal	478	

Boven: uittreksel uit de tabel van de stand der vangsten op 21.09.1997. Onderaan de tabel van 21.10.1997.

VISBESTAND		Aanvoer t/m 21/09/97	%
Kabeljauw	III a SK		36%
	II a, IV	1.329	33%
	V b, VI, X	10	79%
	VII, VIII, I	713	84%
	VII a	122	45%
	totaal	2.174	
Schelvis	III a, b, c, d		22%
	II a, IV	197	4%
	V b, VI, X	1	74%
	VII, VIII, I	280	37%
	totaal	478	

Maris, het enquêtebureau van de provincie West-Vlaanderen, onderzoekt momenteel immers nog steeds of er een verband bestaat tussen deze Wonderbaarlijke Visvangsten en het opkopen van Vlaamse vissersvaartuigen door Ollanders.

Derdens mogen we er niet aan denken wat er gebeurt als de Spanjolen te weten komen dat

wij hier minder aanvoeren naarmate we meer aangevoerd hebben; dat de rest groter wordt zodra er minder overblijft en dat de quota hier een soort putten zijn: hoe dieper je erin graaft, hoe meer plaats er uiteindelijk blijkt te zijn. De Hemel bevindt zich waarlijk en waarachtig op zee. Dus voor de Spanjaard geldt: No Pasaran!

O.349 Wilma verkocht



Via het Nederlandse scheepsmakelaarskantoor Bais Maritiem werd half november de O.349 Wilma verkocht aan een rederij uit Fleetwood.

De kiel van de O.349 werd in 1988 gelegd bij de scheepswerf Scap in opdracht van Jos Praet & partners. Het werd een modern vaartuigje dat op 7 januari 1989 in de vaart kwam als de Lady. Het verving de uit 1957 stammende houten westvisser O.349 The Lady.

Het vissersvaartuig is 16,55 m lang, heeft een Mitsubishimotor van 300 pk en een bruto inhoud van 68 ton. Het moest te Oostende een nieuw tijdperk inluiden voor de kustvisserij. Het scheepje is een hekreiler en viste met het tweelingnetsysteem. Het liep echter anders.

De O.349 kwam al gauw stil te liggen aan de pier van de scheepswerf IdP. Het faillissement werd uitgesproken. Een jaar later kocht een Nederlandse reder het vaartuigje op en nam het vanuit Katwijk in bedrijf als de O.349 Wilma. De Nederlandse reder heeft er verschillende vissystemen mee uitgeprobeerd. Uiteindelijk viste hij op zijn hek met een korrestok, opgetuigd zoals bij een boomtreiler, op platvis.

De O.349 is nu verkocht aan de Britse reder Michael Porter. Deze bezit reeds de SM 49 Sea Challenger (geregistreerd in het Kentse Shoreham maar opererend vanuit Fleetwood), een voormalige Nederlandse garnaaltreiler (type O.190 Renilde) van 16,75 m lang met een motor van 275 pk uit 1950.

Scheepjes die, zoals de O.349, volledig overdekt zijn, zijn op de Britse westkust erg in trek. Men heeft er ook veel ervaring met kleine hekreilers. De O.349 zal uitermate geschikt zijn om te treilen op garnalen en vis in de Morecambe Bay. (tekst en foto dp)

Officieel project elektrische visserij

Het Rijksstation voor Zeevisserij heeft nu ook officieel een onderzoeksproject i.v.m. de elektrische visserij opgestart. Nadat reder Willy Versluys enige tijd geleden de know-how van de Chinese Volksrepubliek naar Vlaanderen gebracht had, was het enige tijd stil gebleven rond de elektrovisserij. Sinds 20 november is het rijksstation evenwel aan het werk getogen om de mogelijkheden van deze techniek verder te bestuderen. Herinneren we eraan dat vroeger in de Vlaamse visserij ook al proeven met elektrisch vissen ondernomen werden en dat in Nederland een verregaande toepassing van de boomkorvisserij met een elektrisch priksysteem onder patent staat.

Nederlandse kotter OD.52 kapseist

Voor de kust van Katwijk is op donderdag 6 november de Ouddorpse garnaalkotter OD.52 Jet (bouwjaar 1962) omgeslagen. De twee bemanningsleden konden met een rubbervlot ontkomen. De kotter kapseisde bij een poging om modder uit de boomkornetten te spoelen. De schipper haalde de kuilen op en liet ze buitenboord hangen om ze al varend te spoelen. Het schip maakte plotseling zware slagzij, vermoedelijk veroorzaakt door het scheuren van een van de netten, waardoor het vaartuig uit evenwicht geraakte. In allerijl werd het reddingsvlot overboord gegooid. De kotter zonk vrijwel onmiddellijk. De schipbreukelingen schoten een parachutefakkel af die aan de wal werd opgemerkt. Een reddingsboot bracht de vissers vervolgens veilig aan de wal.

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (059) 70 58 79.

Vlaamse reders bereiden zich voor op schelpenvisserij

DAT WE DOOR DE VISVOORRADEN heen geraken, hoeven we hier niet te herhalen. Dat veel rederijen 'uitdoven' tot de huidige beheerder uiteindelijk de rederskaars uitblaast, is ook een 'feit'. Dat de Vlaamse ondernemers ter zeevisserij niet tot de kopplopers behoren voor wat het ontwikkelen van alternatieve visserijen betreft is 'algemeen bekend'.

Als dat alles waar zou zijn, dan is de Bredense reder Versluys alvast de uitzondering die de regel bevestigt. Uit China heeft hij al een elektrisch priksysteem naar Vlaanderen gehaald, hij bracht hier ook de 'gearfinder' op de markt en nu is er zijn project om kokkels te vissen voor de Vlaamse kust. En naast Versluys blijken er nog vier andere geïnteresseerden in dat soort visserij te zijn.

De kokkelvisserij is seizoensgebonden en loopt van juni tot begin december. Er is een speciaal vaartuig voor nodig dat meer op een baggerboot lijkt dan van een kotter of een trawler. Kokkels worden immers niet gevestig met netten. Ze worden vanaf de bodem op het schip gezogen.

Een modern kokkelvissersvaartuig is tussen de 12 en 22 meter lang. Omdat het in ondiepten moet vissen is het een platbodem (vaartuig met weinig kiel). Een ervaren schipper slaagt erin om zelfs te vissen met slechts 40 cm water onder de kiel. Meestal hebben ze aparte machinekamers voor enerzijds de voortstuwingsmotor en anderzijds de motor (van

minstens 240 pk) die het visgerief bedient. Als het schip enkel voor de kokkelvisserij is uitgerust, heeft het maar een kleine lier nodig. Door de beperkte lengte van

het visgerief kan een kokkelvisser alleen maar op banken vissen en niet in diepe zeeën. Het is dus meestal kustvisserij. Het is tevens een dagvisserij.



Foto helemaal boven: het kokkelvissersvaartuig OD 4, geregistreerd te Ouddorp, vaart de haven van Goedereede uit op zoek naar kokkelbedden. Foto hierboven: kokkelvissersvaartuig Wilhelmina Jeannine aan het bunkeren in de buitenhaven van Yerseke. Dit vaartuig toont aan dat de vorm sterk kan verschillen van een klassiek vissersvaartuig.

Het vissysteem heeft de lengte van het schip: hoe langer het schip, hoe dieper het kan vissen. Kleinere vaartuigen (Engeland) vissen enkel op hun stuurboordzijde, grotere vaartuigen (Nederland) vissen zowel aan bak- als stuurboord.

Net zoals bij de *dredger* (baggerboot die zijn specie opzuigt) heeft het 'kokkelschip' een vast zuigsysteem dat uit twee buizen bestaat, die in een zuigklaus (dredge) op een slee uitmonden. Tijdens de vangst vaart het 4 tot 6 knopen. De zuiginstallatie wordt pneumatisch of door een lier overboord gezet tot de zuigklaus de zeebodem raakt. De slede zorgt ervoor dat de installatie zonder schade vlot over de bodem glijdt. In buis 1 wordt door jetpompen water gespoten naar de kokkels op de zeebodem. Door die kracht worden ze van onder het zand omhoog gestuwd en door een zuigpomp via buis 2 opgezogen tot op het werkdek. De zuigklaus heeft een traliewerk zodat er enkel kokkels en geen stenen of vissen opgezogen worden. Op het schip komen de kokkels terecht in een wasmachine waarbij alle schelpen die niet breder zijn dan 16 mm tussen de tralies vallen. Dat klein grut wordt weer over boord gezet om verder te groeien. De vangst worden ofwel in bulk (Nederland) ofwel in zakken van 1.000 kg (Engeland) in een open ruim geplaatst.

Het vissersvaartuig heeft een kraan nodig met een kracht van minstens 4 ton. Een vaartuig kan, naargelang de lengte, 22 tot 50 ton kokkels aan boord nemen. Hoe dieper het vist, hoe trager het schip vaart en hoe langer het dus duurt om een visgrond af te werken. De schipper tekent gewoonlijk een vierkant stuk visgrond af en vist daar, heen en weer varende, ongeveer een uur op. Daarna trekt hij naar een volgende stuk. Op die manier doet een kokkelvisser gewoonlijk 3 reizen per week.

Niet nieuw

Vanuit Zeeuwse havens opereert een sterk ontwikkelde kokkelvloot met hypermoderne schepen. Ze vist op banken voor de Nederlandse kust, maar de vaartuigen kun-

nen ook verder de ondiepten van de Noordzee op. In Engeland ontwikkelt zich momenteel een kokkelvisserij in het estuarium van de Theems (o.a. Leigh-on-Sea), voor de kusten van de graafschappen Kent en Sussex en in The Wash (vanuit Kingsí Lynn en Boston). Ook op de oostkust van Schotland is er een kleine kokkelvisserij. Vroeger werd er in de Moray Firth, bij laag tij, op, aan het strand grenzende, drooggekomen banken met tractoren met een sleepnet op kokkels gevestigd. Omdat die tractoren teveel schade aan andere levensvormen veroorzaakten is dit sedert een viertal jaren verboden.

In Nederland hebben de kokkelvisserij goed uitgebouwde dokken om hun vaartuigen aan te meren. In Engeland opereren ze dikwijls vanop stranden of vanuit drooglopende krekken. De Nederlandse visverwerkingsfirma Heiploeg heeft grote belangen in de Britse handel in kokkels (en garnalen), in vissersschepen en in een gespecialiseerde scheepswerf te Kingsí Lynn.

Maar met mate

De kokkelvisserij moet met mate beoefend worden. Bij overdadig vissen krijgen de bestanden immers de tijd niet om zich te herstellen. Wegens het overbevising van de Britse Solway Firth is de visserij op kokkels er sedert september 1994 gesloten. Omdat de kokkelpopulatie op september 1997 nog niet voldoende hersteld was, werd de sluiting nog eens met 12 maanden verlengd. Theoretisch moet het mogelijk zijn om kokkelzaad uit diepere plaatsen over te brengen naar hoger gelegen banken, zoals dit ook met mosselzaad gebeurt. En er zijn andere voorbeelden van 'kunstmatig beheer'. Toen de tanker *Betelgeuse* in 1979 in het Ierse Bantry Bay ontplofte, polueerde de zeebodem zo erg dat alle leven er stierf. In het najaar van 1997 werd de baai voorzien van gekweekt zaad van Sint-Jacobschelpen. Over twee jaar moeten een 20-tal kleine kustvissers er weer hun brood te verdienen. In de Schotse baai van Oban zal men

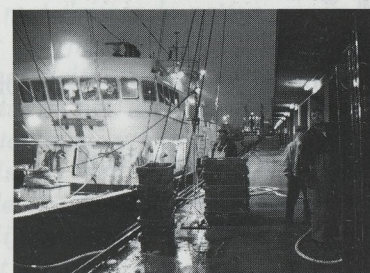
dan weer een kunstmatig rif aanleggen om er het plaatselijke zee kreeftenbestand te beschermen en er een zekere vorm van 'ranching' te ontwikkelen.

Commercialisering

Kokkelvangsten vinden gretig aftrek in zuiderse landen. Ook bij ons worden ze verkocht. De consument moet er wel nog even aan wennen. Als bijproduct in een paëlla zijn de diertjes lekker. Opgelegd in bokalen trekt de modale consument er, voorlopig nog, de neus voor op. De lege schelpen hebben ook een financiële waarde. Een gedeelte wordt vermalen en in kippevoer vermengd om als eierschaalverharding dienst te doen. In Nederland worden lege kokkelschelpen gebruikt om paadjes aan te leggen omheen bloemperken en in de duinen. Op de waddeneilanden Schiermonnikoog en Vlieland kan men vele kilometers in de duinen wandelen op... kokkelpaden.

Tekst en foto's Daniël Pots

In Scheveningen bent u beter uit!



Dat steeds meer aanvoerders kiezen voor de Scheveningse Visafslag is niet verwonderlijk. Waarom? Simpel:

- de gunstige ligging ten opzichte van belangrijke visgronden
- de uitstekende verbinding met de autosnelwegen naar het achterland
- de loskade aan zeer diep water
- optimaal gekoelde ruimten
- gunstige prijsvorming.

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



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

Daar Komt 1998 Aangesneld!

HVB als nieuwjaarscadeau

cadeautjes! Ach, ieder jaar is het weer een kwelling. Wat moeten we nu weer bedenken? Van welk cadeau ken 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, die gepensioneerde schipper of diezeldzaam 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 1998 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 boek 'Het zout van de zee', veertien verhalen rondom de visserij van de schrijvende loodsman Leon Inghelbrecht. En wat het abonnement betreft, betaalt u nog niets. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt. (1200, BEF incl. BTW in België, voor andere landen vindt u de bedragen en betalingswijze in HVB onder het colofon dat op p. 3 vermeld staat).

Op het einde van dit oude jaar (dus vòòr 1 januari 1998) 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... of faxen op nr 059 / 32 55 59.



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



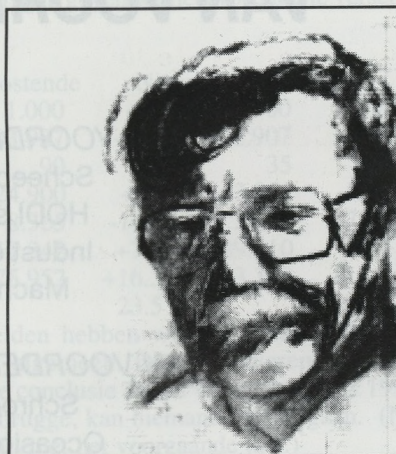
Van schepen Van mensen & Van de zee

We vertrekken uit Trafalgar voor de tonijn — nu eens geen garnaal, geen tong of tarbot. Ruiz de man met de knevel van een gipsy, manoeuvreert het stel met hoestende paardekracht naar een positie die alleen hij in 't brein heeft. De acht-koppige bemanning, weinig van zeps, lijkt moeite te hebben met 't doorbreken van de dag, het voor-spel, het wachten op de onvermoeibare reiziger, een trekvis rondom de wereldzee als 't nodig is. Wellicht is de school geseind langs de kust van Andalusië, de Atlantiek overgezwommen aan veertig per uur om te komen paaien in de Middellandse zee.

't Is zomer. De vangst is open voor enkele maanden. Tonijn eet niet als hij op paaitrek is, en is dus met haken niet te vangen. Tegeneen geschurkt schieten ze in dichte scharen langs de wal. Niet de bonito die in blik wordt verkocht, maar de rode tonijn van drie tot vijf meter moet nu gevangen worden. Zuidelijk liggen de fabrieksschepen onder Nipponvlag ten anker. Ze hebben wild geroken. Vier grote galera van de Spaanse vloot liggen daar nu ook samen. In totaal vijftig man: vreemde wezens, geheimzinnige gedaanten. Gewel-

dig en broederlijk, een ras dat verdwijnt.

Het seinenet is aan elkaar geschoten. Het is warm, het uitspansel is helblauw. De zee klotst tegen de deinende rompen. Wachten duurt lang. Gespannen wordt de kust afgespeurd. En dan opeens... In no-



time ontstaat een gebruis tussen de boten. De tijd dat de capitán nodig heeft om winden te roepen begint het water te schuimen. De schaar is in het vistuig terechtgekomen. Bruut geweld licht rondom de bovenpees van het net op, maakt een arena om te beletten dat de vis ontsnapt en er ontstaat een ontzettend kabaal. Antonio, de capitán, overstemt het. Geen tijdsverlies, een aantal vlek-

kers gaat de vangst te lijf met stalen haken. Een bloedbad, de slag van Trafalgar, een volkse bastaardtechniek. La muerte, wild en hels. Gevaar is aantrekkelijk. Als de vis nadert wordt de haak haarscherp in het oog gestoken (goede manieren worden niet overtreden: niet onhandig in de romp steken! De doodsteek, met stijl. Japanners willen gave vis). De vangst wordt in de ruimen gegooid. Sling (*) per sling wordt aan boord gehesen, vijf stuks per sling. In een ambachtelijke campagne, beroep van alle tijden, worden duizenden tonnen tonijn aan boord van het fabrieksschip gewonden; de nek, de rug en de buik versneden in repen.

De zon staat pal west, in rode gloed. Het einde van de dag nadert zichtbaar als de meute het vistuig naar de groene wal van Andalusië sleept, waar stieren gekweekt worden. Galera mi galera zingt Pedro, een gezicht als een gedroogde olijf. Duisternis komt over de eindeloosheid der wateren. Sedert de Féniciërs is er alleen schijnbaar weinig veranderd. Verder 't zeegat in sluipt de nieuwe wereld, dáár wordt door kooplui die geld willen maken gevist met drijvende netten, waardoor tonijnscharen het noorden (en het pleit) verliezen. Muren des doods zijn het, waarin veel andere soorten mede vernietigd worden. Zoals de schrijver Bellow het zegde: er is geen grens aan de potserlijkheid waartoe mensen in staat zijn.

lin

(*) Sling: bundel samengebonden vis die opgehesen wordt met laadboom (sling, slinger, slingeren).

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Roem van Yerseke weg bij Albert Fisher

Het management van de schelpdierenbedrijven *Roem van Yerseke-Zeeland's Roem* heeft alle aandelen van de bedrijven van *Albert Fisher Group* (AF) overgenomen. *Roem van Yerseke* is actief in Nederland, Duitsland en Denemarken.

De beslissing voor de *management buy-out* werd genomen nadat bekend werd dat de Britse groep de *seafood division* om strategische redenen wil afstoten (Zie HVB # IX, 1997).

Albert Fisher betaalde acht jaar geleden ruim 56 miljoen gulden (1,1 miljard frank) voor de twee grootste Nederlandse producenten van mosselconserven, *Roem van Yerseke* en *De Leeuw & Cornellisse (Leco)*. Meer dan de helft van de sector was daarmee in Britse handen. *Roem* nam de mosselactiviteiten van *Leco* over en het bedrijf ging in 1992 dicht. *Roem van Yerseke* heeft een *joint-venture* met *David de Leeuw Muschelzucht GmbH* in het Duitse Hooksiel en visrechten in Deense mosselpercelen.

Bedrijfsadviseur J. Huisman, die destijds de overnamegesprekken met AF begeleidde en nu mee in de overname zit, vond de verkoop toen een goede zaak voor de mosselsector. 'Via Fisher kan de wereldwijde afzet van de beroemde Nederlandse mosselen, kokkels en oesters flink worden vergroot', was toen zijn stelling.

Roem van Yerseke stelt 150 mensen tewerk in Nederland en 50 in Duitsland en Denemarken. De onderneming bezit twaalf mosselvaartuigen en realiseert een jaaromzet van 1,4 tot 1,6 miljard frank.

Ook Morubel en La Couronne uit Albert Fisher Group

Het staat zo goed als vast dat de (winstgevende) *seafood division* van *Albert Fisher* nog voor het einde van het jaar in andere handen overgaat. De besprekingen zitten in de eindfase. De beste biedingen worden nu in het hoofdkwartier onder de loupe genomen. Verwacht wordt dat de beslissing zeer binnenkort valt. Dat houdt in dat het zo goed als zeker is dat de Oostendse bedrijven *Morubel* en *La Couronne* in andere handen overgaan.

Kreeften en whisky

Alhoewel er in de Europese rivieren ook wel kreeftjes voorkomen, komen de rivierkreeftjes die voor consumptie bestemd uit China of worden ze gekweekt in Europese fishfarms.

In Scandinavië duurt het echter zeven jaar vooraleer de kreeftjes 'geogst' kunnen worden. Die langzame groei scheidt uiteraard rendabiliteitsproblemen. Een groep viskwekers op het eiland Skye zegt nu rivierkreeften te willen leveren die

al in 3 jaar volwassen worden. Daarvoor rekenen ze op de temperatuur die milder is in West-Schotland dan in Noorwegen, alsook op een nieuwe voeding. De kwekers zullen warm, maar zuiver afvalwater en gebruikt graan (malt) betrekken van de whiskydistilleerderij Talisker uit Carboost. (dp)



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtstoffen

PROMAC B.V.

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

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

AANVOER & BESOMMINGEN

Visprijzen gingen fors de hoogte in

NA NEGEN MAANDEN is het aanvoergewicht van onder Belgische vlag gevangen visserijproducten in alle visafslagen lager dan vorig jaar. De sterkste daling deed zich voor in Oostende. Zeebrugge verwerkte 63 procent van de aanvoer, Oostende 33 procent en Nieuwpoort 4 procent.

Ten opzichte van 1995 houdt enkel Nieuwpoort een positief aanvoersaldo over. Na de tonnages geven we het procentuele verschil met het voorgaande jaar.

AANVOER	Zeebrugge		Oostende		Nieuwpoort	
	ton	%	ton	%	ton	%
Demersale	7.869	-6.6	4.048	-13.8	485	-8.8
Pelagische	3	-	9	-	1	-
Schaaldieren	387	+30.3	174	+31.7	28	+17.5
Weekdieren	262	-21.9	142	-22.8	34	+24.4
Totaal 97	8.521	-6.0	4.373	-12.8	547	-6.2
Totaal 96	9.065	+2.4	5.015	+7.1	584	+6.6
Verschil 97-95		-2.4		-5.7		+0.4

In de drie vismijnen ligt de besomming een stuk hoger dan vorig jaar. De grootste besommingstoename werd gerealiseerd in Zeebrugge dat 66 procent van de totale besomming binnenhaalt. Oostende is goed voor 30 procent en Nieuwpoort voor 4 procent.

Vergeleken met de eerste negen maanden van 1995 is de besomming in Zeebrugge met bijna veertig procent gestegen. (Na de bedragen geven we het procentuele verschil met het voorgaande jaar.)

BESOMMING	Zeebrugge		Oostende		Nieuwpoort	
	x 1.000	%	x 1.000	%	x 1.000	%
Demersale	1.271.520	+23.0	583.987	+8.3	82.907	+6.9
Pelgische	58	-	90	-	35	-
Schaaldieren	62.291	+27.2	24.900	-9.1	3.861	-13.5
Weekdieren	13.061	-11.5	8.365	-11.3	2.207	+73.1
Totaal 97	1.345.929	+22.7	617.342	+7.2	89.010	+6.8
Totaal 96	1.096.970	+16.4	575.952	+16.3	83.308	+12.3
Verschil 97-95		+39.1		23.5		19.1

Ondanks de relatieve waarde van gemiddelden hebben we toch ook deze tabel samengesteld. De prijsstijging is nagenoeg algemeen. De schaaldieren (garnaal, langostines) vormen de uitzondering. Aan de conclusie dat de visprijzen sinds 1995 aanzienlijk zijn gestegen, het sterkste in Zeebrugge, kan niemand voorbijgaan. (Na de bedragen geven we het procentuele verschil met het voorgaande jaar.)

GEM. PRIJS	Zeebrugge		Oostende		Nieuwpoort	
	fr./kg	%	fr./kg	%	fr./kg	%
Demersale	162	+31.8	144	+25.6	171	+17.2
Pelgische	19	-	10	-	34	-
Schaaldieren	161	-2.4	143	-31.0	139	-28.5
Weekdieren	50	+13.4	59	+15.0	65	+39.1
Totaal 97	158	+30.6	141	+22.9	163	+13.9
Totaal 96	121	+13.7	115	+8.6	143	+5.3
Verschil 97-95		+44.3		+31.5		+19.2

BRON: Dienst voor de Zeevisserij - Oostende.

Vangstbeperkingen op Noordzee

Voor december worden tong en kabeljauw aan aanvullende quotabeheersmaatregelen onderworpen. Voor wat de tong betreft geldt tot het einde van het jaar dat vissersvaartuigen met een vermogen van meer dan 300 pk in de Icesgebieden II en IV een hoeveelheid tong mogen vissen die gelijk is aan 1.000 kg vermeerderd met 6 kg vermenigvuldigd met het motorvermogen van het vissersvaartuig, uitgedrukt in pk. De overbevising van de toegewezen hoeveelheid tong per vaartuig gedurende de periode oktober - november wordt automatisch afgeboekt van de toegekende hoeveelheid voor de maand december.

Tot einde van het jaar is het in de Icesgebieden verboden voor vissersvaartuigen van meer dan 70 BT om de spanvisserij op kabeljauw te bedrijven.

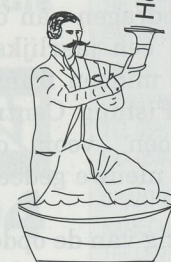
Ierse Zee en Bristolkanaal gesloten voor tong en schol

Zowel het tong- als het scholquotum in Ices-zone VIIa (Ierse Zee) is nu opgevestigd. Daardoor kunnen Belgische vaartuigen sinds 14 november geen platvis uit dit gebied meer aanvoeren. Het tongquotum bedroeg er 500 ton en het scholquotum 320 ton. De sluiting valt twee weken later dan vorig jaar.

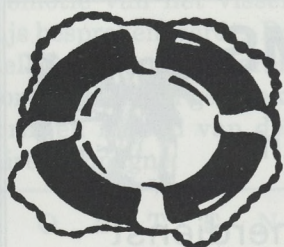
Ook in het Bristolkanaal (VIIIf,g) zijn beide quota uitgeput. Voor de scholvisserij was het gebied al gesloten in oktober. Nu mag er ook geen tong meer worden gevangen.

Beide vangstgebieden vertegenwoordigen circa 25 procent van het totale tongcontingent en 10 procent van de toegelaten hoeveelheid schol.

'Journalistiek is het voortdurend afwegen van belangen: het recht op informatie versus het recht op privacy, het recht op vrije nieuwsgaring versus het recht op geheimhouding, en de discussie daarover moet gemeenschappelijk gebeuren.'



Ella Neyrinck, nationaal secretaris van de Algemene Vereniging van Beroepsjournalisten in België, in DM.



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

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

Activiteitenkalender voor vissers

DECEMBER

5-8 *Maritima*, internationale boatshow, Paris Expo, Parijs (Frankrijk)

4 *Kongo, met de villeboot naar de kolonie*, tentoonstelling in Nationaal Scheepvaartmuseum, Steen te Antwerpen. Nog tot 30 april '98.

Open di. t.e.m. zo. van 10 tot 17 uur, gesloten op ma. en op 25, 26 december.

30 Studiemiddag *Veilig werken aan boord en FIVA in de praktijk*, Provinciaal Maritiem Instituut, Oostende (om 13 u. 30)

1-31 *Naer Island, naer Island toe*, fototentoonstelling in het Visserijmuseum, Oostduinkerke (tot 22.2.'98).

Z E E B R U G G E

Erfpacht oude vismijn opgesplitst

De ZV sloot in 1987 een erfpacht-overeenkomst met het Brugse stadsbestuur voor de duur van 66 jaar. Een jaar later maakte de ZV bekend dat ze een nieuwe visveiling wilde bouwen op de Texaco-gronden. In 1989 werden de gronden in de achterhaven opgenomen in de erfpachtovereenkomst en de vergoeding verhoogd met 250.000 frank tot 4,8 miljoen per jaar.

In de jongste raadszitting te Brugge werd de erfpacht opnieuw behandeld. De gemeenteraad keurde een opsplitsing van de overeenkomst goed. De gebouwen van de oude vismijn worden overgedragen aan de NV Seafront tegen een jaarlijkse vergoeding van 3,3 miljoen frank. De NV European Fishing Centre betaalt 1,5 miljoen voor de stadsgrond van het nieuwe gedeelte.

Tijdens de bespreking van de opdeling van de erfpacht kwam aan het licht dat de ZV de erfpacht niet stipt

betaalde. De achterstallen zouden al opgelopen zijn tot bijna 15 miljoen. Schepen van financiën Fernand Van de Broele verzekerde de raad dat de nieuwe akte niet zal verleden worden vooraleer alle achterstallen aan de stadskas zijn betaald.

A N T W E R P E N

Scheepvaartmuseum zit al te krap bij kas

De museumleiding van het nationaal Scheepvaartmuseum wordt er de jongste tijd van beschuldigd de collectie te verwaarlozen. Ten onrechte, zo meent ze zelf. Wel is er voortdurend een tekort aan financiële middelen om o.m. de uitgebreide collectie vaartuigen te onderhouden. Tot dat patrimonium behoren o.a. het lichtschip *West-Hinder III* en de ondiepwatermijnenveger *Oudenaarde*. Doordat er jaren te weinig personeel was en door de beperkte middelen liggen vele schepen er verwaarloosd bij. Ook voor het ombouwen van een gedeelte van de hangars naast het Steen tot restauratie-atelier, broodnodig om de restauratieprojecten te laten doorgaan is er geen geld.

De directie heeft nu, met toelating van het Antwerpse stadsbestuur, zelfs een aparte rekening geopend waarop personen en bedrijven die willen sponsoren geld kunnen overschrijven. Hiermee stapt de museumdirectie af van het aannemen van een afwachtende houding. Ze neemt vanaf nu zelf initiatieven om aan het geldgebrek iets te doen. Meer info bij Rita Jalon, wetenschappelijk medewerkster van het Nationaal Scheepvaartmuseum, Steenplein 1 te Antwerpen. Tel.: 03 / 232 08 50.

Z.122 Noordster 2,80 m verlengd

De Eurokotter Z.122 *Noordster* van de gelijknamige rederij uit Zeebrugge wordt met 2,80 meter verlengd tot 23,88 meter. De werken werden toevertrouwd aan *Padmos*. De uitvoering gebeurt op de Zaanse scheepswerf *Vooruit*. De ingrijpende werken werden begin november aangevat en zullen uiteraard meerdere weken duren.

De Z.122 werd in 1985 gebouwd op de *Westvlaamse Scheepswerven* in Oostkamp en afgewerkt bij *Perfecta* in Zeebrugge in opdracht van Louis Vlietinck.

Z.474 en Z.201 worden vaarklaar gemaakt

Zowel de Z.474 als de Z.201 die een paar maanden geleden zonken worden opnieuw vaarklaar gemaakt. *Frisian Shipyard Welgelegen* in Harlingen is volop bezig met de Z.474. Bij *Van der Werff & Visser* in Irnsum wordt de Z.201 vaarklaar gemaakt.

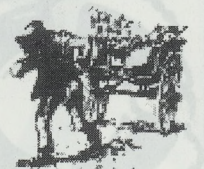
Te Bredene overleed op 3 november vislosser op rust Roger Poppe (°4 augustus 1928), levensgezel van Zoë Deschepper. De afscheidsplechtigheid had plaats op 6 november.

Bij een ongeval op de weg overleed op 5 november Frederic Lagast, zoon van schipper Ronny Lagast en Lydia Ocet. Frederik was amper 19 jaar oud.

Ook werden wij op de hoogte gebracht van het overlijden van Robert Coene (° La Romieu, 18 februari 1928 - Oostende, 13 november 1997). Rober Coene was boekhouder - fiscaal raadgever en in die functie welbekend in de visserij.

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Schelpen in het Noordzee-aquarium van Oostende

Plaatsgebrek is er de oorzaak van dat de reeks over schelpencollecties in dit blad een stiefmoederlijke behandeling krijgt. Fernand Boone mag dan wel in weer en wind het Vlaamse land afreizen om her en der verzamelingen te wikken en te wegen... zijn bevindingen worden hier al te gemakkelijk naar de volgende maand geschoven.

Maar goed, we brachten dit jaar al nieuws over schelpencollecties in Heist (HVB # V, p.27), Gent (#VII, p. 28), Blankenberge (#VIII, p. 20) en Bredene (#IX, p.38).

Vandaag trekt Boone Oostende binnen, waar hij halt houdt in het stedelijk Noordzee-aquarium op de Visserskaai.

Dat aquarium was enige jaren geleden toch erg aan het verloederen. In visserijmiddens rees daartegen protest en onder impuls van de bij HVB-lezers welbekende Robert Coelus werd de Vriendenkring van het Noordzee-aquarium gesticht.

Alras bleek het initiatief een succes te zijn. Vissers brengen nu weer volop levend materiaal binnen en de Vriendenkring organiseert in Oostende zo-

wat alles en iedereen die van dicht of van ver met de visserij te maken heeft. De variëteit aan 'zeewezens' die dat aquarium toont is, gezien de beperkte ruimte, merkwaardig groot. Uiteraard hoort er een verzameling zeeschelpen bij, ook al omdat voorzitter Coelus zelf een schelpenspecialist is.

De oude collectie die veel in het zonlicht gestaan had, en daar dus de sporen van droeg, werd inmiddels volledig vernieuwd. Medewerking van in 'schelpenkringen' bekende verzamelaars, zoals Frank Nolf en Rene Van Wallegem, zorgden ervoor dat er nu een kleine maar mooie collectie te zien valt.

Maar zowel voor de schelpen als voor het aquarium in zijn geheel geldt dat er plaats te weinig is, zeker voor een publiekstrekker van een plek die zich uitdaging als de 'stad aan zee' afficheert. Het aantal bezoekers dat er over de vloer komt staat in schril contrast met de oppervlakte van de tentoonstelling. Het ontbreekt dan ook niet aan plannen om het aquarium uit te breiden. Maar de administratieve molens draaien in België zoals bekend zeer traag. En nog trager gaat het er vandaag aan toe als het de geldkraan opgedraaid moet worden.

Fernand Boone

Noordzee-aquarium Visserskaai, Oostende.
Heel het jaar open gedurende de weekends.
Vanaf 1 april tot 30 september ook dagelijks
van 10 tot 12 uur en van 14 tot 18 u.
Inlichtingen tel.: 059/50 08 76.

B R U G G E

Provincie bereidt promotie visserijonderwijs voor

Op 15 december grijpt in het provinciehuis Boeverbos te St.-Andries Brugge een vergadering plaats waarop een campagne te promotie van het visserijonderwijs besproken wordt. De samenstelling van de 'promogroep' wordt er bekend gemaakt, alsook vorm en inhoud van de publicitaire campagne.

O O S T E N D E

Vermandel bijzitter onderzoeksraad

Vorige maand meldden we al dat schipper Lepeire benoemd werd tot nieuwe bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart. Te-

gelijk werd ook de Oostendse havenkapitein Patrick Vermandel tot bijzonder bijzitter benoemd.

Vermandel (°1948) heeft in 1980 het brevet van kapitein ter lange omvaart behaald. Van 1973 tot 1994

65
en NIET met pensioen!



HET VISSERIJBLAD
WEET VAN GEEN OPHOUDEN

1998 wordt een jaar vol herinneringen

heeft hij in diverse hoedanigheden gevaren aan boord van schepen van de CMB, ABC-Containerline en UBEM. In 1995 werd hij benoemd tot havenluitenant te Oostende en hetzelfde jaar werd hij er havenkapitein-directeur als opvolger van wijlen Ghys.

Het eerstvolgende visserijblad wordt het eerste nummer van 1998, en dat SPECIALE nummer ligt nog vóór nieuwjaar in de brievenbus van de abonnees!

CAT MARINE POWER
HET VERMOGEN
ZONDER COMPROMIS

CATERPILLAR VERDELER IN BELGIË



TRECO

ENERGY SYSTEMS



(02) 689 22 94

Fax (02) 686 23 94

BRUSSELSESTWG 340 3090 OVERIJSE

**AUTHORIZED
MARINE DEALERS**

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

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

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

Full power 'in service'!

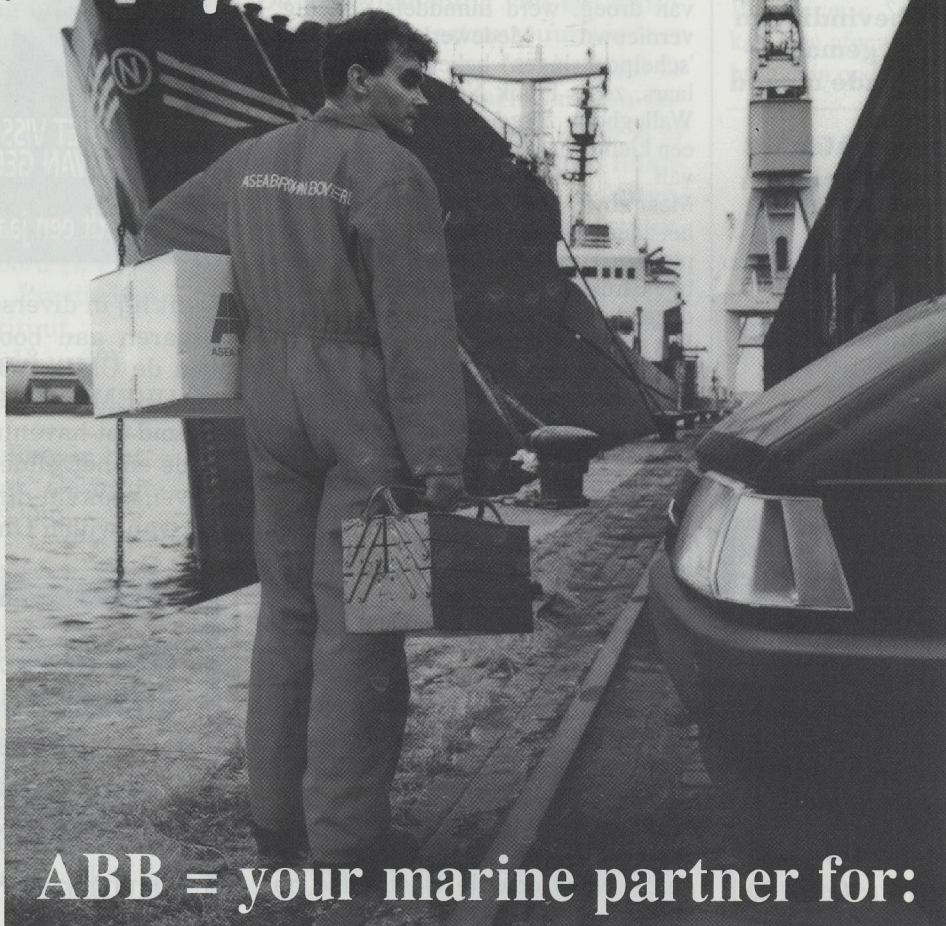


ABB = your marine partner for:

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

ASEA BROWN BOVERI SERVICE 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

VAN 22 TOT 31 OKTOBER vergaderden in Kopenhagen 23 experten die de vangstvoorspellingen van meer dan 150 vis- en schaaldierenbestanden in ons Noordoost Atlantisch gebied formuleerden. Zij maken deel uit van het Adviescomitee voor Visserijbeheer van het in de sector welbekende ICES dat sinds het begin van deze eeuw gegevens verzamelt. Het rapport dat de vergadering voorlegt wordt als wetenschappelijke basis gebruikt om op het einde van het jaar de Tac's en quota voor 1998 vast te leggen... gesteld dat de politiek en de economie dat een goed idee vinden.

Wetenschappelijke adviezen voor vangsten in 1998

Rudy De Clerck en Willy Vanhee zijn de Belgische afgevaardigden bij het hogervermelde adviescomitee dat in het Engels AFCM (*Advisory Committee for Fishery Management*) heet. Zij wijzen er vlug op dat deze biologische adviezen niet automatisch in quota vertaald mogen worden. Op het einde van dit jaar vergadert de Raad van Visserijministers van de Europese Unie nog om de zaak te bekijken. Daar worden naast wetenschappelijke criteria ook politieke en sociaal-economische factoren ingebracht. Maar goed: 'de biologen' hebben alvast hun mening gegeven en die is belangrijk genoeg om te publiceren. De tekst is gebaseerd op de nota die door Rudy de Clerck opgesteld werd en die we na de 'deadline' van ons vorig HVB-nummer mochten ontvangen.

HET AANTAL BESTANDEN dat zich op de rand of zelfs buiten de veilige biologische grenzen bevindt blijft groot. Gevolg is dat we in 1998 maar weinig spectaculaire stijgingen zullen kennen en dat beperkingen zich blijven opdringen. Hoe zit dat voor kabeljauw, wijting, schelvis, tong en schol in de Noordzee en hoe zit het met de tongbestanden in het Engels Kanaal, de Ierse Zee, de Keltische Zee en de Golf van Gascogne?

Geringe stijging kabeljauwvangsten Noordzee

De kabeljauwstand vertoont al meerdere jaren een dalende trend. Het ouderbestand bedroeg tot 1995 nauwelijks 80 000 ton, verschrikkelijk laag ten opzichte van bijvoorbeeld 1968 toen er nog 280.000 ton kabeljauw in de Noorzee aanwezig was. De vangsten waren dan ook pover, ze schommelden tussen de 100 en de 140 duizend ton en bereikten niet eens de helft van wat er in 1972 werd gevangen: 360 duizend ton. Er was dus heel wat veranderd in twintig jaar tijd!

De visserij op rondvis blijft gekenmerkt door een sterke graad van overbevissing op de onvolwassen kabeljauw (jonger dan drie jaar) en wordt hierdoor sterk afhankelijk van nieuwe broedklassen (rekruten). Gemiddeld wordt jaarlijks een kabeljauwbroed geproduceerd met een dichtheid van ongeveer 350 miljoen rekruten. De broedjaren sedert 1989 waren globaal beneden dit gemiddelde. Vandaar de daling in het bestand. Het broed van 1996 was echter opnieuw redelijk: 530 miljoen. *Het is deze broedklasse die een tijdelijke verhoging van de vangsten zal veroorzaken.*

De toestand blijkt dus voorlopig minder gevaarlijk dan enige tijd geleden. Met de start van 1998 is deze paaistand gestegen tot 175.000 ton, wat een garantie is voor de rekruterings in de nabije toekomst.

Bij een gelijkblijvende visserijdruk in 1998 mag er rekening worden gehouden van een stijging in de vangstcijfers, een aanvoer in de omgeving van 200 duizend ton.

Voor de bijvangstsoorten, zoals wijting en schelvis wordt bij onveranderde visserijdruk 100 duizend ton schelvis en 60 duizend ton wijting verwacht, ongeveer gelijk aan de vangsten van het afgelopen jaar.

Lichtpunten tongvangsten Noordzee

De tongbroedjaren van 1987 en 1991 waren van een uitzonderlijke omvang: elk vier maal sterker dan gemiddeld.

Hierdoor kenden de vangsten (en quota) een duidelijke verhoging en dit na een lange periode van geringere aanvoer. Vanaf 1996 begon evenwel de daling: 23 duizend ton in 1996 en voor 1997 wordt een vangstcijfer van amper 20 duizend ton verwacht. Deze daling was trouwens voorspeld.

De broedproducties vanaf 1992 bleken immers zwak uit te vallen en dit resulteerde in de dalende vangsten. Aan deze daling komt echter een einde. *Het broedjaar voor Noordzeetong van 1996 is drie maal groter dan het gemiddelde.* Geduld: deze jaarklasse bereikt pas eind volgend jaar de minimummaat van 24 cm. *Voor 1998 verwachten we een geleidelijke stijging in de vangsten: 23 duizend ton bij ongewijzigde visserijdruk.* De daaropvolgende jaren zou dat hoger kunnen oplopen. De verwachte paaistand van Noordzeetong in 1999 blijft ook binnen de biologisch veilige zone. Toch kan, om veiligheidsredenen, een vraag voor reductie van de visserijdruk worden verwacht. Afwachten is dus de boodschap

Stabieler scholvangsten Noordzee

Waar het Nederlandse visserijblad 'Visserijnieuws' eerst nog een stijging van de scholquota verwachtte lijkt het erop dat de biologen er nog iets willen afknijpen. Na 1989 begon de langzame daling van de vangsten. Deze trend werd nadien voortgezet: 117 duizend ton in 1993 en 110 duizend ton in 1994, 100 duizend ton in 1995 en slechts 83 duizend ton in 1996. Voor 1997 wordt er echter een kleine stijging verwacht in de vangsten: 93 duizend ton.

Minder sterke broedjaren, samen met een hoge visserijsterftegraad, hebben ervoor gezorgd dat het paaibestand tot een minimumwaarde was gedaald: 223 duizend ton. Zoals voor tong is de broedklasse 1996 van Noordzeeschol echter behoorlijk sterk: 800 miljoen (het dubbele van het gemiddelde!) De neerwaartse trend is dus beëindigd.

Ook de scholvangsten voor 1998 in de Noordzee zullen door dit betere broedjaar van 1996 opnieuw stijgen: ongeveer 105 duizend ton wordt verwacht bij gelijkblijvende visserijdruk. Het paaibestand ligt echter nog altijd gevaarlijk dicht bij de biologisch aanvaardbare grenzen. *Het biologisch advies naar een reductie van de visserijdruk voor 1998 is dan ook niet onlogisch.*

Weinig veranderingen tongvangsten Engels Kanaal

In het Engels Kanaal werd in 1989 de grootste broedproductie van tong genoteerd, bijna 46 miljoen rekruuten tegenover gemiddeld 22 miljoen. Deze sterke jaarklas heeft uiteraard de vangsten in het Kanaal gedurende de laatste jaren zeer gunstig beïnvloed, met een aanvoer die schommelde rond de 4 duizend ton. De daaropvolgende jaarklassen (1990, 1991 en 1993) waren allen boven het gemiddelde. Dit zal een verdere positieve invloed op de toekomstige vangsten hebben.

Een ongewijzigde visserijdruk in 1998 zou overeenkomen met een vangst van 4,6 duizend ton, bijna *status quo* dus.

Achteruitgang tong Keltische Zee

Aan de relatieve stabiliteit van de tongvisserij in de Keltische zee is ook een einde gekomen. De vangsten in 1998 bij gelijkblijvende visserijdruk worden rond 810 ton geraamd, ongeveer een daling met 20% ten opzichte van 1995. De sterke jaarklas 1989 met een omvang van meer dan 9 miljoen tongen, zorgde lange tijd voor een ruime paaistand. De hieropvolgende broedklassen hadden evenwel een duidelijk geringere dichtheid zodat het stabiel karakter van de stand in gevaar kan komen.

Met de huidige exploitatiegraad dreigt de stand dus buiten de biologisch veilige grenzen te komen en zou zich een *vermindering van de visserijdruk ten ten belope van 20%* kunnen opdringen.

Achteruitgang Tongbestand Ierse Zee

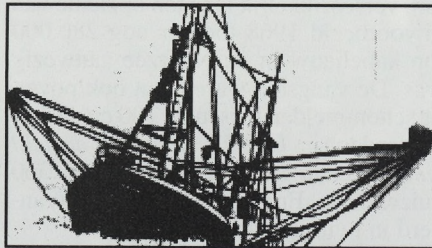
Het grootste broedsucces dat tot nog toe in deze stock werd genoteerd, dateert al van 1984, toen een dichtheid van 27 miljoen stuks werd geproduceerd ten opzichte gemiddeld slechts 7 miljoen. Daarna is deze sterke broedproductie teruggevallen, maar het broed van 1989 was opnieuw een sterke, zoals blijkt uit de geschatte omvang van 14 miljoen stuks. De paaistand varieerde in de jongste tien jaar telkens in functie van de verschillen in genoteerde broedsterkten. In 1987 werd het maximum uit 20 jaar bereikt: 7,4 duizend ton ouderdieren. Daarna daalde de paaistand tot beneden de 3 duizend ton. De broedjaren na 1989 bleken onder de maat. In 1998 blijft de paaistand derhalve laag, 3,2 duizend ton. Hierdoor bevindt de stock zich buiten het veilige niveau en kunnen zich

beschermingsmaatregelen opdringen. Bij gelijkblijvende visserijdruk wordt in 1998 een vangst van 1.000 ton voorspeld. Een (verplichte?) daling van de visserijmortaliteit ten bedrage van 20% kan echter in uitzicht worden gesteld. De hierbij corresponderende vangst wordt dan op 800 ton geraamd. *Al bij al betekent dit een zeer gevoelige daling van de vangstperspectieven:* in 1987 werd immers nog een cijfer van 2.800 ton genoteerd.

Verhoogde tongstand in de Golf van Gascogne

De tongvangsten in de Golf van Gascogne zijn gevoelig gestegen sedert 1987 en schommelden sedert 1992 jaarlijks tussen 6 en 7 duizend ton.

De verwachte vangst voor 1998 is 7,8 duizend ton. Deze stijging heeft te maken met de hoge broedproductie van 1995. De huidige stockomvang (18 duizend ton) mag als voldoende garantie voor de nabije toekomst worden beschouwd. Deze goede vangstvooruitzichten in de Golf van Gascogne zijn dus iets om naar uit te kijken in 1998!



EN NU IETS HELEMAAL ANDERS

Alle visserijstudies op Internet

Sinds 1978 steunt de Europese Commissie (EC) velerlei studies en onderzoeken met betrekking tot de visserij en de aquacultuur. Deze worden door de EC gebruikt om de de *Gemeenschappelijke Visserijpolitiek* vast te leggen, gegevens voor het beheer van de visstanden te verzamelen, en over de toekomstige politiek na te denken. Deze studies zijn uitermate verschillend en omvatten alle aspecten van de visserij en de aquacultuur (ecologie, politiek, materialen...) en dat in verschillende lidstaten.

Nu is er op Internet een gegevensbestand in de kijken waarin al deze EC-studies vermeld worden: alle basisgegevens (auteurs, titel...) en ook wat er zoal in te lezen is (sleutelwoorden, doel van de studie, samenvatting van de resultaten...).

** U vindt dat allemaal op*

<http://www.ifremer.fr/cofrepeche/moteur/>

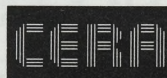
Zware metalen in zee

In samenwerking met het *Instituut voor Scheikundig Onderzoek* van Tervuren heeft het *Rijksstation voor de Zeevisserij (RvZ)* tussen 1979 en 1995 onderzoek verricht naar de aanwezigheid van kwik, lood, koper, zink, chroom, nikkel en aluminium in de zeebodem (Belgisch)

Vertel ons uw plannen.

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

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



BANK

Denk ruim.

continentaal plat). Op de meeste van de dertien onderzochte plaatsen vertoonden de concentraties aan zware metalen een dalende trend, wat erop wijst dat de diverse maatregelen, vooral op internationaal niveau, hun invloed doen gelden. Overal lag de concentratie onder de bovengrens (NOEC - No Observed Effect Concentration, dit is de laagste bekende concentratie waarbij nadelige effecten vastgesteld worden). Op vijf plaatsen (waarvan drie baggerloswallen) lagen de concentraties evenwel boven de voorgestelde laagste toxiciteitsgrens (dat is de hogervermelde grens met een veiligheidscoëfficiënt van 10), zodat deze plaatsen dus verder gevolgd dienen te worden.

* *Mededelingen RvZ (CLO Gent). Publicatie nr 242.*

Metalen en organochloorverbindingen in Westerschelde

Tussen 1990 en 1995 onderzocht het RvZ, samen met het *Centrum voor Onderzoek in Diergeneeskunde en Agrochemie* uit Tervuren, de aanwezigheid van zware metalen en organochloorverbindingen (CBs) in het sediment van de Westerschelde. In twee van de vijf stations werden de NOEC-criteria (zie hierboven) in het Antwerpse overschreden. Voor CB's was dit zelfs overal het geval. Vooral deze laatste verbindingen dienen verder gevolgd te worden.

* *Mededelingen RvZ (CLO Gent). Publicatie nr 244.*

Voorzorgsmaatregelen bij bewerking en opslag van vis

Tijdens de opslag van pelagische vissen, hoofdzakelijk makreelachtigen, kunnen bacteriën een vrij aminozuur dat in deze vissen overvloedig voorradig is in het giftige histamine omzetten. Door gepaste voorzorgsmaatregelen (koeling en hygiëne) dient de vorming van deze giftige stof dus vermeden te worden.

De EU heeft dan ook normen vastgelegd om de concentratie van deze stof in vissen te controleren. In het Rijkstation werd een snelle meetmethode op haar bruikbaarheid onderzocht. Hoe dat onderzoek verliep, welke de EU-richtlijnen ter zake zijn en wat de wetenschappelijke bevindingen zijn van onderzoeker Vyncke zijn, kunt u lezen in *'Snelle detectie van histamine in visserijproducten met dunnelaagchromatografie'*.

* *Mededelingen RvZ (CLO Gent). Publicatie nr. 243.*

Schadelijke boomkorvisserij

In de Nederlandse Volkskrant lezen we dat een nieuwe studie ('Impact 2') aan toont dat de boomkorvisserij meer schade aan de zeebodem aanricht dan aanvanke-

lijk gedacht. Een Europese studie geleid door het Nederlandse *Rijksinstituut voor Visserijonderzoek* (RIVO-DLO) keek naar het effect van de boomkorvisserij in de Ierse Zee en de Noordzee en kwam tot verontrustende bevindingen.

Uit een vorige studie (*Impact 1*) was al gebleken dat de bijvangst van de boomkorvisserij gigantisch groot is: voor elke kilo marktwaardige vis, wordt twee tot vier kilo niet-vermarktbaar vis gevangen en daarbovenop twee tot vier kilo aan niet-gewervelden zoals zeesterren, heremietkreeften, krabben en zeegeels. Uit *'Impact 2'* blijkt nu dat waar de boomkor voorbijgekomen is ook nog evenveel niet-gewervelden creperen die niet in de netten terug te vinden zijn.

De onderzoekers zien een oplossing in de toepassing van de elektrische boomkorvisserij. Het zijn immers vooral de wekkers (kettingen) die de schade blijken aan te richten.

Of de elektrische prikvisserij een alternatief vormt zullen we hoe dan ook binnen afzienbare tijd te weten komen. De Volkskrant schrijft dat het RIVO-DLO in het voorjaar met regeringsgeld de methode-Verburgh (N.v.d.R. dit is de Nederlandse fabrikant die een patent op een elektrische vismethode genomen heeft) op haar merites zal testen.

* *Info uit De Volkskrant van 29 november 1997.*

Gemeenschappelijke Visserijpolitiek na 2002

In dit blad schreven we reeds verschillende artikelen over de Eurovisserijpolitiek die na 2002 gevoerd 'zou kunnen worden'. Ten laatste op 31 december 2001 moet de Europese Commissie immers verslag uitbrengen over de visserij in de Unie. Er heerst onzekerheid over hetgeen daarna zal volgen. We brachten al verslag uit van de stellingen die Nederlandse en Belgische reders ter zake aan het innemen zijn.

In dat verband moeten we ook wijzen op het bestaan van een studie die in opdracht van het Europees Parlement geschreven werd. Daarin worden de voor- en nadelen van de verschillende beheersmaatregelen uitgebreid besproken.

* *'The Common Fisheries Policy Beyond 2002: alternative options to the TAC's and Quota system for the Conservation and Management of Fisheries Resources', een werkdocument opgesteld door het 'Directorate General for Research' van het Europees Parlement.*



CREVITS

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

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege.

Tel.: 050/ 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge.

Tel.: 050/ 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende.

Tel.: 059/ 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11

Ons groot wantrouwen tegenover al wat naar gezag ruikt, heeft ons parten gespeeld. Een alomvattend complot van Staat & Kapitaal was er weer eens in geslaagd een studie te verdonkeremanen, zo dachten we althans.

Klopt (dit keer) **niet**, want die studie mocht door ons wel degelijk ingekeken worden. Hetgeen wij vervolgens, *gulzig naar kennis*, deden.

Nieuwe studie NIET geheim

WE MOETEN IETS RECHTZETTEN. In het vorige HVB-nummer stond een stuk, getiteld 'Een nieuwe studie, een nieuw geheim'. (1) Nog voor deze tekst verscheen, was evenwel inzage van de studie beloofd aan ondergetekende, maar de chef van HVB was daar (nog) niet van op de hoogte. Vandaar dus. Zoals ze het had beloofd liet de Dienst voor de Zeevisserij ons nu 'De socio-economische analyse van de Belgische vissersvloot' inkijken. We stelden vast er, naast veel oud zeer, één — weliswaar controversieel — punt in staat dat voor de Vlaamse visserij nieuwe perspectieven opent.

Samengevat zit de situatie van deze studie als volgt ineen. Een Toezichtcomité (oprichting en samenstelling ons onbekend) ziet toe op de uitvoering van het Europese *Communautaire Programma voor Structurele Bijstand in de sector Visserij (CPSBV)* voor de periode 1994-1999. Het CPSBV is een onderdeel van het structuurbeleid voor de vis(s(erij))sector van de Europese Unie. Doel van dat CPSBV is het verhogen en in stand houden van de leefbaarheid en de rendabiliteit van de sector (aquacultuur, verwerking en afzet).

Het Belgische programma kreeg de goedkeuring van de Europese Commissie bij beschikking van 22 december 1994.

De opdracht van het Toezichtcomité wordt begeleid door een onafhankelijke *evaluator* die aan het Toezichtcomité

verslag uitbrengt. De rapportering bestaat uit vier verslagen die respectievelijk midden 1996, eind 1996-begin 1997, halverwege 1998 en medio 2000 moeten voorgelegd worden.

Als onafhankelijke *evaluator* fungeren twee onderzoeksinstituten: de *Universiteit Gent* (2) en het *Westvlaams Economisch Studiebureau (WES)*.

Het rapport waarover hier sprake is, is het tweede evaluatieverslag en telt 64 bladzijden, tabellen en grafieken niet meegerekend.

Doel van de rapporten is een beeld te schetsen van verleden, heden en toekomst van de Belgische rederijen ter zeevisserij. De invloed van het beleid ten aanzien van de vloot staat daarbij centraal. In het rapport wordt de economische toestand van de vissersvloot geanalyseerd en worden suggesties geformuleerd om deze te verbeteren.

Het onderzoek is gebaseerd op bestaande literatuur en statistieken (3) en op bevraging bij de rederijen over activiteiten, vermogensstructuur, continuïteit...

Een kritiek op het rapport is precies de representativiteit van de steekproef. Bij de bevraging werden 21 rederijen (zestien Z-nummers, twee O-nummers en drie N-nummers) betrokken... maar zes daarvandaan komen uit de Groep Witgeers, zes uit de Groep Versluys, twee van de familie De Graeve, twee van de familie Neyts en slechts vijf zijn rederijen van individuele eigenaars. Krijgt men met dat staal een goed gewogen uitzicht op de sector? Mist dat staal het familiaal karakter van de Vlaamse visserij niet? (Of zegt het

juist iets over het verdwijnen van dat familiaal karakter?)

In het staal zitten 13 grote en middelgrote vaartuigen, 6 Eurokotters en 2 kustvaartuigen. Het gemiddeld vermogen per vaartuig uit de steekproef bedraagt 573 kW (780 pk), terwijl het gemiddelde van de vloot 438 kW (596 pk) bedraagt.

Vaststellingen

Door de aard van de geraadpleegde bronnen bevat de studie voor HVB-lezers nauwelijks nieuwe gegevens. De vaststelling dat de vloot een groot aantal verouderde schepen omvat is bekend. De noodzaak aan nieuwbouw is een constant gegeven. *Het besluit dat, gezien de overcapaciteit op Europees vlak, het aangewezen is dat de vloot evolueert in de richting van kleinere, doch goed uitgeruste schepen, is de enige nieuwe benadering.*

HVB (niet opgenomen in de lijst van de geraadpleegde werken) heeft ook al eerder gewezen op het toegenomen belang (en afhankelijkheid) van de demersale soorten (bodenvissen) en de marginaliteit waarin de pelagische visserij verkeert. De cijfers over de voorbije negen maanden (zie elders in dit nummer) bevestigen die evolutie.

Ook van de lage zelfvoorzieningsgraad die de studie 'blootlegt', kijkt niemand hier nog op. Dat de eigen aanvoer in 1980 nog instond voor 28,7 procent van de binnenlandse behoeften aan visproducten en in 1995 nog maar voor 15,7 procent (1/6de van de consumptie) heeft veel te maken met de globalisering van de handel, o.m. door het wegvallen van de

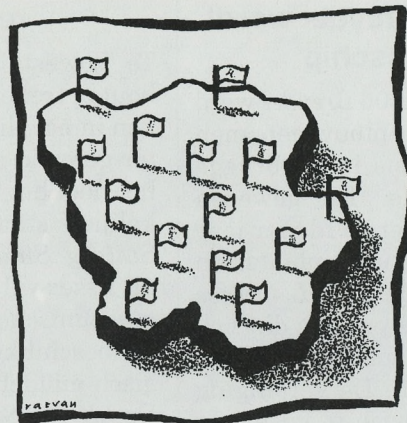
Oostblok grenzen. Dat dit niet altijd de prijzen naar omlaag drukt, bewijzen de actuele visprijzen. De impact van de bijna 'grensloze' handel speelt dan weer de groothandel veel parten omdat ze de winstmarges onder zware druk zet.

We weten het ook al langer dan vandaag dat een gedeelte van de rederijen problemen heeft met rendabiliteit en solvabiliteit. Dat staat ieder jaar opnieuw in onderzoek van de boekhoudingsuittreksels. (4) Studie van de officiële balansen bevestigt dat drievierden van de visserijrederijen een te laag eigen vermogen of zelfs een negatief vermogen heeft en eigenlijk virtueel failliet is. In die situatie blijven investeringen uiteraard achterwege.

Besluit

De socio-economische analyse van de visserijvloot in de studie trapt een aantal open deuren in: dat er opvolgingsmoeilijkheden zijn, dat er een gebrek is aan professionele bemanningsleden; dat er te weinig inschrijvingen zijn in het visserijonderwijs. Het besluit is dat verdere vlootafbouw de leefbaarheid van de visserijsector in het gedrang brengt, een conclusie die het WES trouwens in 1993 al geformuleerd had. (5) Het zgn. *minimum vitalis* of 'de Onderste Grens' werd volgens ons overigens al lang geleden bereikt. (6)

Merkwaardig in de studie is alleen het advies om tegen de trend in te gaan die erin bestaat steeds minder vaartuigen over te houden, maar dan wel met een grotere capaciteit per eenheid. Volgens de studie moet de Vlaamse visserij het juist zoeken in de richting van méér vaartuigen met een kleinere individuele capaciteit.



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?



De studie bevestigt hiermee een standpunt dat HVB via een andere benaderingswijze lang geleden al ingenomen heeft (7) en waar we tot vandaag eenzaam & alleen mee stonden. Vandaag blijken ook anderen in die richting te willen denken. Vraag blijft of voldoende rederijen er oren naar zullen hebben. Hetgeen goed is voor de vissersgemeenschap is niet noodzakelijk goed voor een individuele rederij.

Guido Walters

(1) HVB #11, 1997, p. 15

(2) Faculteit Landbouwkundige en Toegpaste Biologische Wetenschappen, afdeling Agro-Marketing o.l.v. prof. dr. ir. Jacques Viaene

(3) De bibliografie vermeldt dat o.m. beroep werd gedaan op de databank van de Balanscentrale van de Nationale Bank van België (jaarrekeningen van vennootschappen), het jaarlijkse verslag 'Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij' (Dienst voor de Zeevisserij) en ... de enquête bij de scheepsjongens en vissers tussen 16 en 30 jaar.

(4) Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1995, een representatief onderzoek gebaseerd op 104 van de 165 actieve vaartuigen.

(5) Motiveringsnota ter herziening van het meerjarig oriëntatieplan voor de Belgische zeevisserij (1993-1996), WES 1993.

(6) Er zijn grenzen!, een pamflet. Flor Vandekerckhove, Oostende 1995.

(7) HVB # IV 1995 p. 16 e.v.

Te koop aangeboden
Zo goed als nieuw (1997)
HARINGSCHOONMAAKMACHINE (maatjes)

merk Fieret

Tel (Nederland): 071 - 402 26 24.

Vanuit België: 00 31 71 - 402 26 24

Privé: 071 - 402 54 31.

Vanuit België: 00 31 71 - 402 54 31

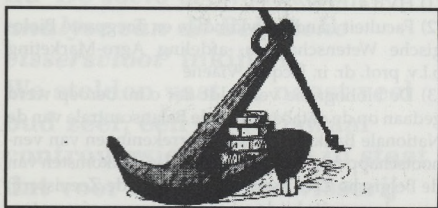
P A T R I M O N I U M

Mijnenveger Breydel wordt museumschip

De mijnenveger M906 *Breydel* werd vorige week op sleeptouw genomen van de Marinebasis in Zeebrugge naar Rupelmonde. De gewezen hoogzeemijnenveger werd vier jaar geleden op non-actief geplaatst en verworven door de *vzw Leuvense Compagnie*, een vereniging die zich inzet voor het behoud van het nautisch patrimonium. De vereniging had het museumschip graag in Oostende gezien, maar moest uiteindelijk vrede nemen met een vaste ligplaats in Rupelmonde.

De M906, gebouwd in Tacoma (1956, 52,70 m.) werd in 1958 door de Amerikaanse regering in bruikleen gegeven aan ons land. De *Breydel* fungeerde ook als commandoschip van verschillende internationale acties en nam deel aan de Operatie Octopus tijdens de Golfoorlog.

Dat het behouden van het maritiem patrimonium in dit land geen bezigheid is die over rozen gaat, blijkt uit de financiële situatie waarin het nationaal scheepvaartmuseum te Antwerpen verkeert. Daarover leest u elders in dit blad.



De LK 450 *Sunbeam* (ex *Kate*) uit 1910. In 1994 lag het nog 'reddeloos' te rotten in het water. Nu staat het schip op het droge en wordt het gerenoveerd tot zijn oorspronkelijke staat.

Nooit te laat om te restaureren

Te Lowestoft werd een 87-jarige houten treiler, die jarenlang verzonken in het slijk lag, terug boven water gehaald en op de wal gezet met het doel het schip in zijn oorspronkelijke staat te renoveren. De *Sailing Smack Association (SSA)* uit Essex wil het vissersvaartuig als museumschip terug laten zeilen en ter beschikking stellen als pedagogisch middel voor de jeugd.

De *LK 450 Sunbeam* (geregistreerd te Lerwick, 15,5 m lang) werd in 1910 gebouwd op een scheepswerf te Lerwick, Shetlands, als de *Kate*. Het voer aanvankelijk onder zeil. Vanaf 1926 werd het schip voortgedreven door een motor van 25 pk. Het voer tot 1960 onder verschillende eigenaars vanuit een aantal Shetlandshavens. De *Sunbeam* beoefende verschillende soorten visserijen: lijn- en seinetvisserijen, treilen. Begin zestiger jaren werd het schip verkocht aan een reder uit Lowestoft. Halfweg de zeventiger jaren geraakte de *Sunbeam* in verval en belandde tussen een aantal oude smacks in Oulton Broad (de achterhaven van Lowestoft in de monding van de rivier Waveney). Door de werking van de getijden en het schuren van de kielwanden over de rivierbedding zank het schip uiteindelijk. Slechts bij de tweede bergingspoging kreeg men de romp op

het droge.

De SSA kocht het schip voor 3 pond. Het staat nu te drogen en te wachten op restauratie. De vereniging voorziet dat de restauratie een vijftal jaren kan duren. De restauratie zal wellicht duizenden ponden verslinden. De SSA kan ook rekenen op de medewerking van een werf, nml. *Boat World*, te Lowestoft die tevens een school is en gespecialiseerd in het conserveren van oude houten vaartuigen.

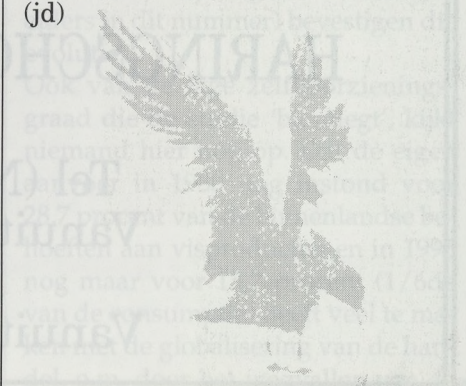
(Tekst en foto dp)

Zeepipe en z'n Zeebrugse terminal

In afwachting dat deze vaartuigen gerestaureerd worden, kan je een bezoek brengen aan de Zeepipe-terminal te Zeebrugge. HVB ging er kijken en was er danig van onder de indruk.

De aardgaspijpleiding die vanuit Noorwegen naar Zeebrugge loopt is 1.300 km lang, heeft een doorsnede van 102 cm en laat onder hoge druk dagelijks 38 miljoen Nm³ gas passeren. Dat gebeurt uiteraard onder water op een diepte die tot 82 meter gaat en naarmate de pijplijn Noorwegen nadert, worden er dieptes van zelfs 365 meter genoteerd.

Al dat gas komt uiteindelijk in Zeebrugge aan land. Daar gaat het ondergronds nog eens 5 kilometer verder naar de achterhaven waar het in de *Zeepipeterminal* terechtkomt. Daar wordt de kwaliteit gecontroleerd. Het wordt er ook gereinigd van eventueel aanwezige vloeibare en vaste deeltjes, debiet en druk worden er aangepast. Deze Zeepipe Terminal is daarom 7 dagen per week gedurende 24 uur per dag actief. In totaal werken er 28 personen. Vervolgens gaat het gas naar klanten in België (Distrigas), Frankrijk en Spanje. (jd)



BOLNES

BRONS

CATERPILLAR

CUMMINS

DAF

DETROIT

DEUTZ

INDUSTRIE

KROMHOUT

LISTER

MAK

MAN

MERCEDES

MTU

MWM

PERKINS

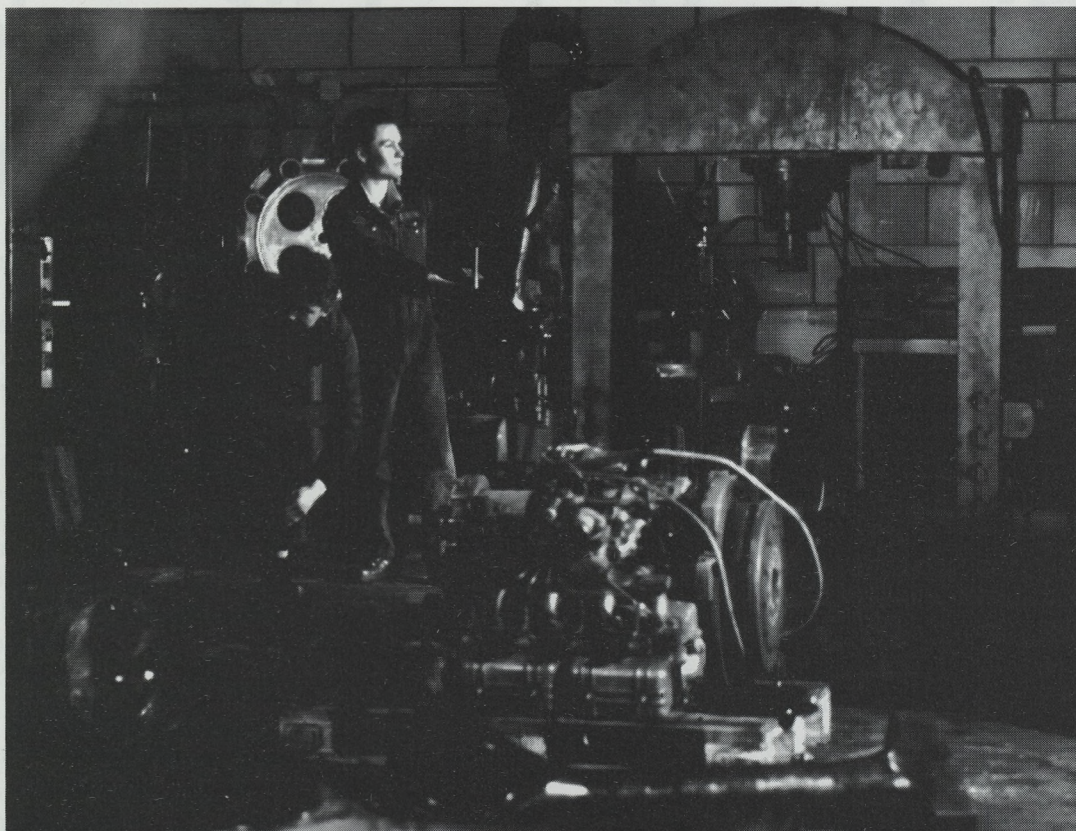
SCANIA

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.



BOGENDA
MOTOREN

Bogenda Motoren B.V. Mandenmakersstraat 4, 3334 KE Zwijndrecht, Holland.
Telefoon +31 78 610 15 11. Telefax +31 78 610 03 70.

Pieters Visbedrijf verkocht voor één miljard frank?

Het is al enige tijd duidelijk dat Gilbert Pieters zijn visverwerkingsbedrijf systematisch overnamerijp heeft gemaakt. De laatste stap werd enkele maanden geleden gezet: Gilbert Pieters trok zich terug uit het management. Vorige week bevestigde de directie dat er onderhandelingen lopen met een financiële groep.

Volgens de krant De Morgen gaat het over het Scandinavische investeringsfonds Industri Kapital dat in Londen gevestigd is. Volgens de krant is de transactie vrijwel rond en is er een bedrag van ruim één miljard mee gemoeid. Dat geeft aan het bedrijf een uitzonderlijk hoge waardering van 7,7 keer de netto-winst van 1996.

Zoals wel meer gebeurt in de cruciale fase van dergelijke gesprekken worden de berichten slechts gedeeltelijk bevestigd.

De grootste visverwerker van het land staat al langer dan vandaag in de etalage, maar de vraagprijs is hoog. Patrick Depuydt, al tien jaar in de raad van bestuur, heeft een belangrijk aandeel in de uitbouw van Pieters Visbedrijf tot een aantrekkelijke groep met Europese dimensies. Hij werd enkele jaren geleden eens uitgeroepen tot 'manager van het jaar' maar na de debacles van zetelfabrikant Velda en kristalfabriek Val-Saint-Lambert werd zijn managerstalent wat minder hoog aangeslagen.

Het staat vast dat Pieters niet verkocht wordt aan een industriële groep. De verkoop is gebaseerd op een typische Depuydt-constructie waarbij de managers eigenaar worden van het bedrijf. De financiële middelen om de overname mogelijk te maken komen van een risicokapitaalverschaffer. In vakjargon spreekt men van een leveraged management buy-out (LMB). De onbekende in de operatie is precies de

kapitaalverschaffer. *Industri Kapital* dat in dit verband wordt genoemd is een onbekend fonds. Volgens De Morgen gaat het om een van de grootste Europese buy-outfondsen dat over tientallen miljarden beschikt om participaties te nemen in niet-beursgenoteerde bedrijven. Ook de GIMV zou voor enkele miljoenen ecu participeren in het fonds. Van die participatie vonden we echter geen spoor terug in de prospectus die verscheen naar aanleiding van de beursgang van de Gimv in juni dit jaar.

Vast staat dat de overname nakend

is en dat we de volgende weken duidelijkheid kunnen verwachten. Pieters kende de laatste jaren een explosieve groei en rekent voor dit jaar op een geconsolideerde omzet van 4,2 miljard frank (3,6 miljard in '96). De netto-winst bedroeg 'maar' 130 miljoen frank, maar de winstmarges liggen nu eenmaal aan de lage kant in de vissector. De ondernemingen van de groep verschaffen werk aan 350 mensen in ons land en nog een 300 in IJsland, Noorwegen, Schotland en Frankrijk. (gw)

Openbare verkoop scheepswerf Polyship

Volgend jaar worden de installaties en de gebouwen van de failliete scheepswerf Polyship openbaar verkocht. De curatoren hebben sinds het faillissement in februari '94 geen geschikte overnemer kunnen vinden voor het industrieel complex. De curatoren rekenen op 10 tot 25 miljoen frank uit de veiling van roerend goed. Het onroerend goed was eerst nog op 143 miljoen frank geschat, maar aangezien dat nu niet als scheepswerf verkocht zal worden, verwacht men dat de opbrengst beduidend lager zal liggen.

De enige potentiële koper was SKB, maar de Antwerpse scheepsbouwer vindt de prijs te hoog en acht de gebouwen niet helemaal geschikt voor de bouw van vier nieuwe mijnenvegers. SKB verwierf de erfpacht voor een industrieterrein naast Polyship om er een nieuw bedrijf op te richten. De bouw- en milieuvergunning zijn al aangevraagd.

SKB hoopt de dubbele constructiehal met rechtstreekse toegang tot de scheepslift tegen eind volgend jaar klaar te krijgen. Medio '99 zou de bouw van de eerste polyester-

casco kunnen beginnen. De laatste mijnenveger zou volgens de voorlopige planning in 2004 beschikbaar zijn.

Het raamcontract ter waarde van 12 miljard frank werd toegewezen aan SKB, bedrijf dat moet instaan voor geschikte infrastructuur. Voor SKB betekent dat een investering van 120 miljoen. De curatoren wilden 175 miljoen voor de gebouwen van Polyship. SKB-afgevaardigde-beheerder *Leopold Longueville* vindt dat te hoog gegrepen.

Intussen staat het casco van het SES-schip *Alexandros* nog steeds naast de werf te verkommeren. De eigenaar, de Nederlandse *shipbroker* Dick van der Kamp uit Hellevoetsluis, heeft blijkbaar nog steeds geen koper gevonden. Het casco werd in gespecialiseerde tijdschriften te koop aangeboden voor 950.000 dollar (32 miljoen frank).

HV6B
HET VISSERIJBLAD