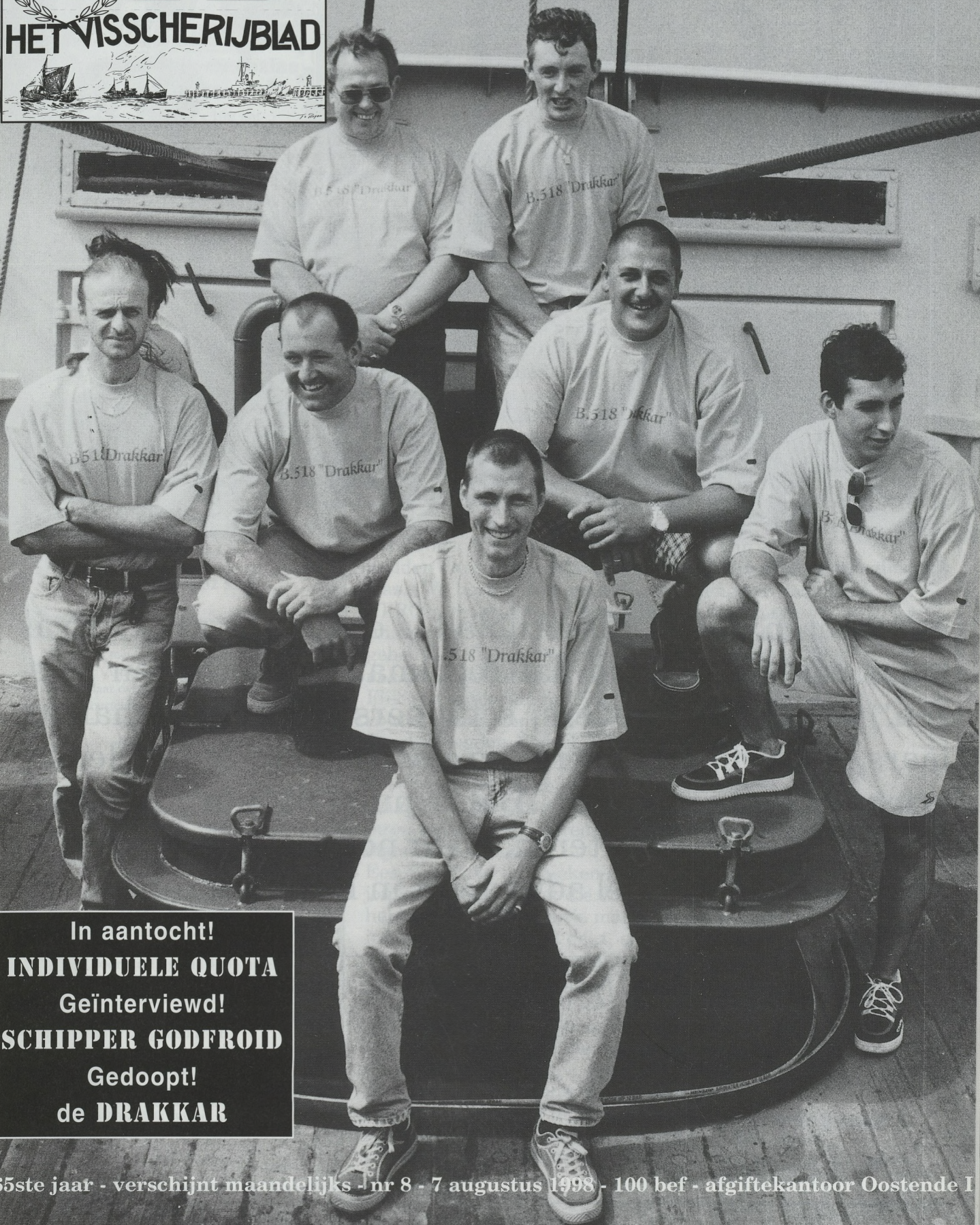


**H** HET VISSERIJBLAD  
**HVB**  
65  
HET VISSCHERIJBLAD

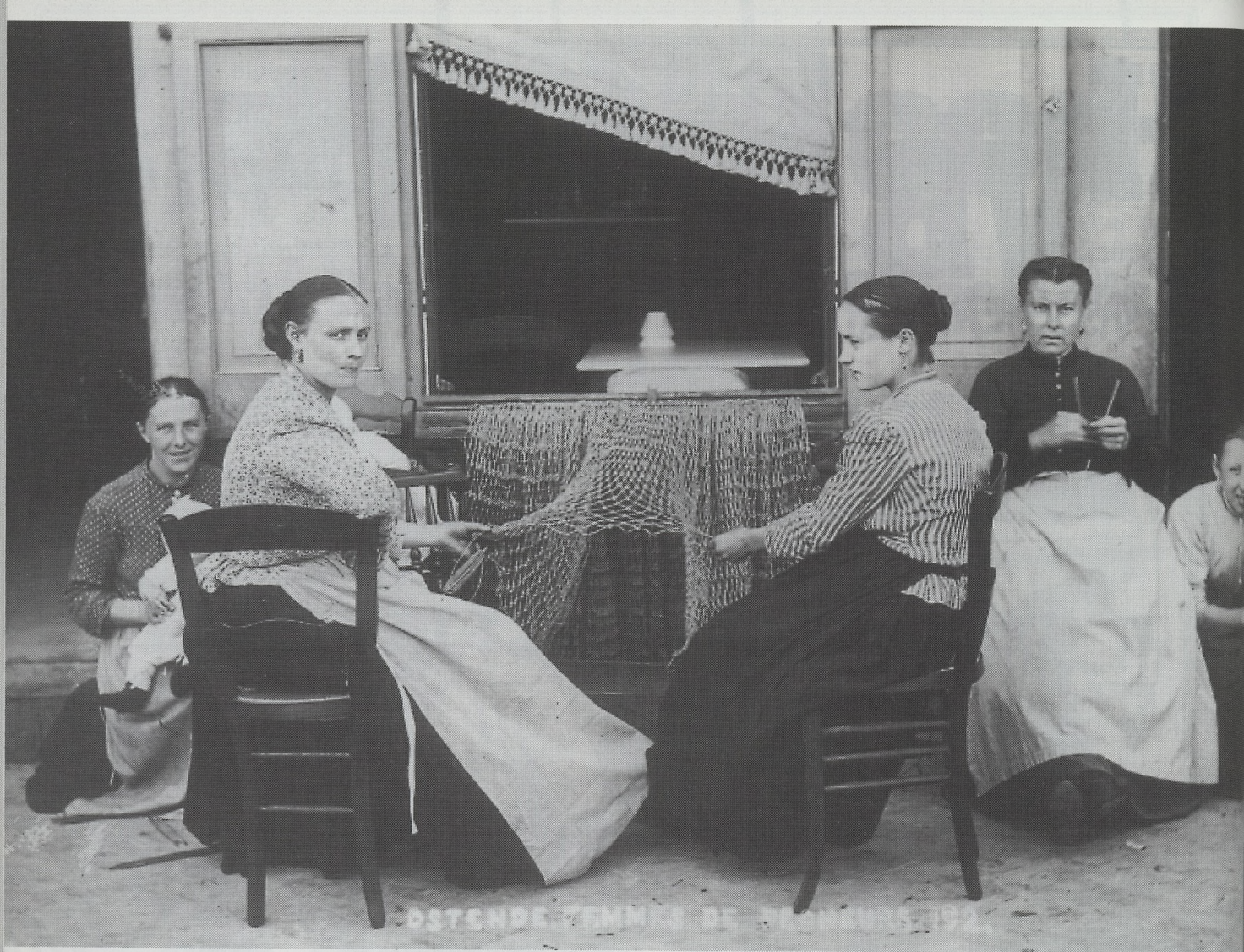


DRAKKAR 98

België - Belgique  
P.B.  
3400 OOSTENDE 1  
3/4637



In aantocht!  
**INDIVIDUELE QUOTA**  
Geïnterviewd!  
**SCHIPPER GODFROID**  
Gedoopt!  
de **DRAKKAR**



Nettenbreisters (circa 1910)

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

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

# HVB 65

## HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine  
van de zee**

Losse nummers 100 bef

### Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert, Fer-

nand Boone, Robert Coelus, Walter

Debrock (†), Juul De Vocht, De

Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ing-

helbrecht, Frank Neyts, Jef Klausung,

Willem Lanszweert, Mac Floo (teke-

ningen), Marc Loy, Annie Vanhee

(tekeningen), Vuurtorenwachter (De

Laatste), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE

UITGEVER: Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

**Redactie, publiciteit en alle  
correspondentie naar HVB,  
p/a Dorpstraat 121,  
B-8450 Bredene.  
Tel. en fax: 059/32 55 59**

De uitgever is niet verantwoordelijk voor standpunten of meningen van auteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.  
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

### Abonnementen!

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

Steenabonnementen:  
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

## O n t r e g e l e n



Peter Flik (60) gaat met pensioen. Het zal u, lezer, waarschijnlijk niets zeggen. Maar ons heeft het bericht een schokje gegeven.

De man met de, althans voor Vlamingen die het Franse bargoens enigszins machtig zijn, eigenaardige naam is een van de spraakmakende media-

mensen uit ons taalgebied. Hij kwam in de jaren zestig bij de Nederlandse omroep VPRO terecht, een rebelse zender. Als we in die tijd een televisie hadden, dan was de VPRO de omroep waar we naar keken. Waren we weer eens in de marge terechtgekomen, dan was het de VPRO waarop de radio afgesteld werd. En er ging (bij wijze van spreken) geen week voorbij of die VPRO stootte een heilig huisje omver. Groot was bijvoorbeeld de ontzetting toen die omroep totaal onverwacht en zo 'live' als het maar zijn kan een compleet naakte vrouw ten tonele voerde. Ontzetting in de huiskamers, want bloot, dat was iets dat exclusief voorbehouden was voor de badkamer. (Zo was er in die tijd in Nederland ook een politieke partij [PSP] die het waagde de verkiezingscampagne met een affiche in te gaan waarop een beeldschone naakte Hollandse meid voor een al even Hollandse koe poseerde. 'Ontwapenend', zo luidde de passende tekst. De partij verloor de verkiezingen en dat zal wel niet door de koe gekomen zijn.)

Maar goed, het was in die tijd dat Flik bij de radio kwam. Hij veroorzaakte er een revolutie. We herinneren ons trouwens de uitzending waarin Flik liet melden dat de revolutie in Amsterdam uitgebroken was. We herinneren ons ook een steengoed wekelijks VPRO-radioprogramma over België, waarnaar we luisterden... om te weten wat er hier bij ons eigenlijk gebeurde! Ook de radioverslaggeving rond het 'live neukende stel' staat in ons geheugen gegrift. Het Flik-radioprogramma 'Het gebouw' stond zelfs model voor elk jong mens dat ooit iets met radio wilde doen. Tegelijk zegden Nederlanders massaal hun VPRO-lidmaatschap op!

U begrijpt het. De mediamensen van hetgeen we gemakshalve de Flik-stal noemen, hebben ons vele jaren geleden geïnspireerd. En ze doen dat vandaag eigenlijk nog steeds.

Een van Fliks technieken heette 'ontregelen'. Een journalistieke vondst die wij in HVB geïntroduceerd hebben: een tijdschriftje maken waarvan de titel de inhoud niet helemaal dekt, een polemiekje uitlokken als het kan, op iemands pik trappen als het moet, tegen de stroom ingaan ('Whatever it is, I'm against it!', zo zei de grote *Graucho Marx* het al in zijn tijd), mensen op de hak nemen, de status quo in vraag stellen, de heersende mening proberen aan het wankelen te brengen... ontregelen dus.

En net op het ogenblik dat we daar zo'n beetje in slagen, gaat Peter Flik met (vervroegd) pensioen. Voorwaar, we zijn oud aan het worden. Het einde van een generatie komt in zicht!

Flor Vandekerckhove

Mini-referendum rond groeppvorming laat er geen twijfel over bestaan

# Individuele quota in zicht



Foto links: RC-voorzitter Bart Schiltz tracht de aanwezigen duidelijk te maken waar het nieuw voorgestelde beheer van de quota om gaat. Op de achtergrond volgt reder Utterwulghe, voorzitter van de quota-commissie, aandachtig de uiteenzetting. (foto gw)

*'ALLE REDERS, ook niet-leden van de Rederscentrale, werden op deze informatievergadering uitgenodigd. De ontwerptekst over de groeppvorming die voor ons ligt belangt immers alle reders aan'. Met die woorden opende Rederscentrale (RC)-voorzitter Bart Schiltz de informatievergadering in het Oostendse Rijksstation voor Zeevisserij. Blijkbaar hadden de reders het ook zo begrepen want de opkomst was groot.*

*DE GROEPPVORMING IMPLICEEFT de invoering van verhandelbare individuele quota; althans voor de reders die daar vrijwillig voor kiezen. Voor de andere reders blijft alles (voorlopig) bij het oude.*

*Daar tegenover staat dan weer dat uiteindelijk evenwel bijna zeker maar één beheerssysteem overeind zal blijven en dat zal zeker niet het huidige zijn.*

Aanleiding voor de bijeenkomst op vrijdagmiddag 10 juli was een nieuwe basistekst waarin beschreven wordt hoe Belgische reders ter zeevisserij in de toekomst zelf hun quota kunnen beheren. Daarvoor zouden zij zich verenigen in een of meer quotagroepen. Vandaar dat het hele onderwerp in de wandelgangen samengevat wordt in één term: groeppvorming. Het onderwerp zelf is niet nieuw, maar een vroeger voorstel stierf eertijds een stille dood. (1) Schiltz noemde het nieuwe ontwerp *'een moeilijk werkstuk waaraan maanden werd gewerkt binnen een gemengde werkgroep, samengesteld uit vertegenwoordigers van de sector, de Vlaamse Gemeenschap, het Ministerie van Landbouw, kabinetsleden en juristen'*.

*'Vandaag wordt niets beslist,'* benadrukte de voorzitter bij herhaling, als had hij schrik dat ook maar iemand enigszins de indruk zou krijgen dat het allemaal al binnenskamers beslist werd. Informeren over de ontwerptekst, dat was de boodschap. Het lukte sommige mensen achter de groene tafel evenwel niet altijd om te verbergen dat zij al voor de groeppvorming ge-



**VOORUITDENKEN IS ERVOOR  
ZORGEN DAT U NAAR  
UW BANK KUNT GAAN  
ZONDER U TE VERPLAATSEN.**

**MY'BANK ... INFO IN UW BBL-KANTOOR  
WIJ GEVEN DE TOEKOMST ALLE KANSSEN**



De vergaderzaal van het het Rijksstation was goed gevuld voor de bijeenkomst waarop 74 vaartuigen of zowat de helft van de vloot vertegenwoordigd was. (foto gw)

wonnen waren.

### Vorbijgestreefd

Het huidige quota- en vlootbeleid wordt geregeld door een aantal voorbijgestreefde KB's, zo meent het gros van de reders. Bijna niemand onder hen is echt gelukkig met de huidige situatie. De zgn. quotacommissie (die de Staat adviseert met kwesties die betrekking hebben op het beheer van de quota) kreeg zoveel kritische opmerkingen — ook van over de grens — waardoor de druk om het over een andere boeg te gooien steeds sterker werd. De RC zoekt dan ook al lang naar een weg om de bestaande regelgeving 'beter af te stemmen op de werkelijkheid' en bracht de *minister van Landbouw* op de hoogte van die verzuchting. De minister gaf zijn administratie

uiteindelijk de opdracht een ontwerp tekst uit te werken in samenwerking met alle betrokkenen. Na lang schuren en schaven kwam een week voor de informatievergadering een tekst tot stand die genade vond in de werkgroep. Volgens *Vanden Bremt* is de *Vlaamse Gemeenschap* gewonnen voor de hierin vastgelegde *individualisering van de quota* omdat 'het een bijdrage is tot de *responsabilisering van de reders.*' *Luc Maertens (Dienst voor Zeevisserij)* wees op de zorg die besteed werd aan de ontwerp tekst om de mogelijkheden tot *kapitalisatie van de quota* minimaal te houden. Een duidelijke verwijzing naar Nederlandse ervaringen waar de prijzen voor het verhuren van quota de pan uitswingen (2).

### Vrije keuze

Het voorstel laat alle reders principieel vrij om te kiezen: ze kunnen kiezen voor individuele quota en zich dus inschakelen in de geplande quotagroep(en) of ze kunnen in het thans bestaande systeem blijven werken en de overheid verder laten bepalen hoeveel, wanneer ze waar mogen vissen. Om die keuze te kunnen maken kregen de aanwezigen de tien basisregels van het alternatief quotabeleid voorgelegd. De aanwezigen wilden duidelijk in de eerste plaats hoogte krijgen van hun eigen quotum. Ze bleven daarbij echter op hun honger. De berekening is ingewikkeld en *voor de helft gebaseerd op historische rechten (volgens het ontwerp de vangsten van de laatste vijf jaar) en voor de andere helft op basis van het geregistreerd vermogen.* Tot zover het principe. In de praktijk moeten er echter nog nauwsluitende afspraken komen rond het op de visvergunning vermelde bijkomend vermogen, gemiddelden voor wie geen vijf jaar onder de Belgische vlag gevaren heeft, stillegperioden en de overbrugging na totaal verlies van een vaartuig tot de vervanging binnen een redelijke termijn...

Bart Schiltz verantwoordde de keuze voor dit *gemengd systeem* als zijnde de gulden middenweg. *'Individuele quota vastleggen moet gebeuren op basis van objectieve criteria. Het zou onjuist en oneerlijk zijn zich daarvoor enkel te baseren op één criterium.'*

### Geen weg terug?

De invoering van 'gecontroleerd verhandelbare individuele quota'

# 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, Costende - Bruggelaan 12, Bredene*

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

zal wellicht een onomkeerbare beslissing zijn. Ieder vaartuig krijgt dan zijn rechtmatig deel, al zal de verdeling niet van een leien dakje lopen.

Eenmaal zover zullen de toegekende quota in elk geval een meerwaarde voor de rederij betekenen, of minstens een waardeverschuiving inhouden ten nadele van huidige criteria die de waarde van een schip mee bepalen: de *vislicentie* en de *pk-waarde*. Meteen ook zet het nieuwe systeem een grendel op de vloot. Daarmee wordt het *quotabeleid meteen* gelinkt aan het *vlootbeleid*. Volgens Schiltz is dat hard nodig omdat er potentieel nog steeds een overcapaciteit bestaat. Overigens is de RC-voorzitter er altijd al voor gewonnen geweest om de productie meer te controleren via de 'input' (vlootomvang) dan via de 'output' (quotacontroles). Het nieuw voorgestelde systeem gaat duidelijk die kant uit.

Hoelang de twee systemen naast elkaar blijven bestaan is nog niet uitgemaakt. Alles zal afhangen van een eerste grondige evaluatie na de groeppvorming. Na een paar jaar werken zullen de macro-economische effecten van het nieuwe beheersysteem aan een grondige analyse toe zijn. Volgens directeur-generaal Carmeliet van het *Bestuur voor Landbouwbeleid* en voorzitter van de werkgroep is het tweesporenbeleid in elk geval geen lang leven beschoren. (gw)

(1) Zie daarover HVB X, 1995, p.5 Geplande groeppvorming leidt tot spanningen; HVB 1995, XI p.10 De tijd dringt, reders zetten zich schrap; HVB 1996, XI, p. 33 Groeppvorming gaat niet door.

(2) Op een voorlichtingsgesprek die de RC in oktober 1997 hield was al duidelijk dat de Belgische groeppvorming enigszins zou verschillen van de Nederlandse zgn. Biesheuvelgroepen. Toen was er sprake van dat de Belgische overheid een vinger in de pap zou houden en dit om controle te houden op een zgn. *quotabank*. De overheid hoopt in elk geval te voorkomen dat overtollige quota van een of ander vaartuig speculatieve koopwaar worden, zoals dat in Nederland het geval is. (Zie hierover HVB XI 1997, p. 4: Quota privatiseren, maar met mate). Dat ze in Nederland daarmee kunnen leven, blijkt dan weer uit de woorden van visserijvoorman Dick Langstraat (zie HVB XI 1997, p. 8. Nederlandse visserijman Dick Langstraat zet mogelijkheden op een rij).

## Slechts één quotagroep?

DE QUOTA DIE de Belgische vloot vanwege de Europese Unie opgelegd krijgt worden tot vandaag nationaal beheerd. De beheersmaatregelen die genomen worden worden geadviseerd door een *quotacommissie* waarin de reders vertegenwoordigd zijn, dat advies wordt op de *Dienst voor de Zeevisserij* in 'wetteksten' gegoten en de *minister* zet uiteindelijk zijn handtekening onder een *besluit*. Die beheersmaatregelen gelden voor het hele vlootsegment waarop ze betrekking hebben. Vaartuigen die in die periode om een of andere reden niet op de gequoteerde soort jagen, verliezen na afloop ook hun rechten terzake.

In Nederland is dat anders. Daar beslissen de reders zelf hoe/wanneer/of ze hun deel van de quotakoek benutten. Sinds lange tijd probeert ook de Belgische Rederscentrale soortgelijk systeem in te voeren: *quotagroepen* waarin de reders het systeem zelf beheren.

### Tweede poging

De tweede poging om tot dergelijke *groeppvorming* te komen lijkt te lukken. Een eerste aanzet is destijds niet verder geraakt dat een intentieverklaring. Volgens RC-voorzitter *Bart Schiltz* hield die eerst voorgestelde regeling geen keuzemogelijkheid in: het was voor de scheepseigenaars een kwestie van meedoen of de boeken sluiten. Het eerste voorstel bevatte ook te weinig beschermende factoren om *kapitalisatie van de quota af te remmen*. Die kapitalisatie zou ertoe kunnen leiden dat de visserij te duur wordt. De overheid, die daar heel gevoelig voor is, heeft dan ook geadviseerd om de invoering van de groeppvorming opnieuw te bekijken. Binnen de RC-leiding bleef na de eerste poging de wil aanwezig om het systeem opnieuw te lanceren.

Nu lijkt niets nog de groeppvorming in de weg te staan. Weldra kan elke reder voor zich beslissen wanneer hij zijn vangstrechten gebruikt.

### Enquête

Onder de aanwezigen werd een enquête gehouden. Niet anoniem, maar met vermelding van naam en vaartuig. Op de vergadering waren 74 vaartuigen, meer dan de helft van het vloot, vertegenwoordigd. *'De wegblijvers zijn reeds gewonnen voor het groepbeheer'*, was de reactie van Schiltz. *'We zijn er nu ook in geslaagd om de stem te horen van de tegenstanders en de twijfelaars. De uitspraak van de reders heeft mij*

*positief verrast.'* De mini-enquête die onder de aanwezige reders en zaakvoerders werd gehouden leverde een verrassende eensgezindheid op.

### Mini-enquête

59 geldige formulieren werden ingediend met antwoorden op vier vragen, zonder enige verplichting voor de toekomst. Een ruime meerderheid jastemmers op de eerste twee vragen leek voorspelbaar. Het antwoord op de derde vraag wijst op enig vertrouwen in de werkgroep die de ontwerp tekst uitwerkte. Maar het is vooral op basis van het positief onthaal van de vierde vraag dat verder kan gewerkt worden.

De vier voorgelegde vragen waren:

1. *Vindt u dat er iets moet veranderen aan het huidige vlootbeleid?*

Antwoord ja: 57—neen: 2

2. *Vindt u dat er iets moet verandering aan het huidige quotabeleid?*

Antwoord ja: 50—neen: 9

3. *Vindt u dat verder mag worden gewerkt aan het voorstel?*

Antwoord ja: 56—neen: 3

4. *Zou u aansluiting bij een beheersgroep overwegen?*

Antwoord ja: 50—neen: 9

### Eén groep?

Met deze resultaten in de hand zal de RC een signaal geven aan de minister om het beleid te heroriënteren. In de komende maanden zal het werk vooral bestaan uit het verfijnen van de ontwerp tekst en het opmaken van het contract tussen de reder en beheersgroep. De modaliteiten voor aansluiting en de bevoegdheden van een groep moeten vastgelegd worden. Zoals de zaken er nu voorstaan ziet het naar uit dat de RC aanstuurt op één beheersgroep. Theoretisch zullen er meer groepen kunnen gevormd worden, maar wellicht zal de drempel te hoog liggen. Pas als de overheid met de tekst instemt kan hij in een wettelijke vorm worden gegoten. De besprekingen worden gevoerd tussen de RC en de overheid. Deze laatste zal wellicht ook een vinger in de pap willen houden. Ze wil vermijden dat de beheersgroepen autonoom over alles kunnen beslissen. Een van de gevoelige punten zal wellicht altijd de ruilbasis voor quota zijn (in kabeljauw-equivalent). Daarom wordt nu reeds gedacht om de beheersgroepen enkel een adviserende stem te geven in (prijz)gevoelige aangelegenheden. (gw)

# Brieven

De citaten



*'Ik blijf niet koppig in West-Vlaanderen wonen, ik blijf daar wonen. Dat heeft niets met koppigheid te maken. Ik heb mijn microkosmos daar nodig. Ik moet de polders voorbij Diksmuide iedere week zien.'*

Hans Maertens, hoofdredacteur van de krant de Financieel Economische Tijd.

*'Vandaag weten wij dat de boomkorvisserij onder vuur ligt. Als het van de Zuidelijke Europese landen alleen zou afhangen, zou er onmiddellijk een verbod worden uitgevaardigd.'*

Bart Schiltz in de Rederscentrale (juli 1998)

*'Alle mensen hebben het recht erkend te worden als een identiteit van kennis (...) De officieel erkende kennis vertegenwoordigt vandaag slechts een onooglijke minderheid voor alle kennis die actief is (...) Niemand weet alles. Iederen weet iets.'*

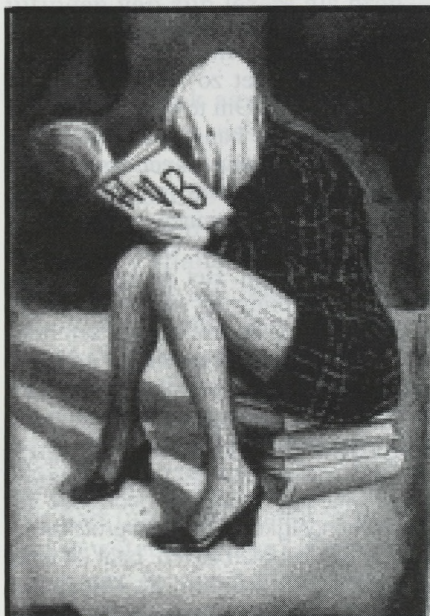
Pierre Lévy in zijn boek 'L'intelligence collective'.

*'"Het goede nieuws is," schrijft Lester R. Brown in de "State of the World 1998", "dat de Europese Unie eindelijk een akkoord bereikte over vermindering van de vangst. Het slechte nieuws is dat deze vangstbeperkingen, zelfs als zij met succes worden uitgevoerd, onvoldoende kunnen zijn om het verval van de Europese visserij een halt toe te roepen.'*

Dr. Jan H. Stel in EOS (juni 1998)

*'De kerk kiest meestal de kant van het politieke establishment. Wat hebben ze gedaan onder Franco en Mussolini? Krek hetzelfde. De scheiding van kerk en staat? Laat me niet lachen. Wat komt het Te Deum erbij doen op 21 juli?'*

Herman-Emiel Mertens, gepensioneerd priester-hoogleraar in de fundamentele en dogmatische theologie aan de KUL in DM (18 april 1998).



Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie van HVB verstuurd: Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden brieven te redigeren en/of in te korten.

## Veel geld, weinig visie

Schipper Mussche uit Oostende leest HVB en hoort zodoende een heel carillon. Ja, via HVB hoort men inderdaad alle klokken. De ene schipper heeft het goed doordat de andere (de kleine eerlijke visser) langzaam wordt dood-

gedrukt of in de folklorehoek terecht komt.

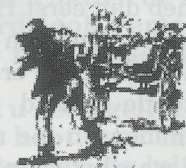
Maar er is meer. Oostendse politici halen weliswaar miljoenen uit Brussel, maar het ontbreekt ze aan visie om deze miljoenen deskundig te investeren. Dus begint men een likje verf te geven en een muurtje te bouwen in de Vismijn. Men begint dus maar een kaai te verdiepen en wat gebouwen te slopen. Men begint dan maar een verbindingsweg aan te leggen waarop nooit vrachtwagens zullen rijden. Als men serieus onderzoek gepleegd had naar de haalbaarheid van al deze plannen dan was men tot de conclusie gekomen dat dat investeren begint met zich internationaal te oriënteren. Dat men zich moet presenteren als een havenstad met visie!

Dan had de Vismijn een eigen vaargeul naar zee gekregen! Dan had men kades opgeblazen! Dan was de eerste prioriteit een veilige wisselaar in de A.10! ter ontsluiting van het havengebied. Met dit beleid echter zullen steeds minder vissers de haven van Oostende binnenlopen, tot de exploitatie van de Vismijn te duur zal zijn geworden en tot sloop zal overgegaan worden. Dit terwijl Oostende een bloeiende, grote Europese vissershaven had kunnen zijn. Daar is het nu te laat voor! Het is om te janken, en dat doe ik ook!

H. de Bruin, Rotterdam.

## N.V. WILLEMS

### Recuperatiebedrijf



### Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

**Container nodig?  
Bel 059 / 51 44 66**

## Pots' post

**Ook omdat we uit ervaring weten dat Daniël er maar moeizaam een einde aan kan maken, zetten we zelf een punt achter het gekrakeel. We geven Pots hieronder graag het laatste woord. (fv)**

Sedert mijn reactie in het visserijblad van vorige maand, sijpelt er ondersteunende fanmail, als ik het zo mag noemen, in mijn brievenbus. Om te begrijpen wat er allemaal aan de hand was ben ik uit armoe verplicht geweest een visserijblad te gaan kopen. Verwijt mij geen hoogmoed als ik enkele zinnen citeer, zinnen waarvan sommige het visserijblad nog nuttig kunnen zijn. Het gedeelte van de zin: het zeer spijtig dat uw medewerking aan HVB ophoudt, trof mij. In een brief lees ik: Artikels en reportages zoals St. Kilda waren voor velen de reden om HVB te lezen. Ontspannende lectuur die niets met heden ten dage nodeloos ingewikkelde visserij te maken heeft, en zelfs na censuur en vermindering door onze gemeenschappelijke vriend, een grote meerwaarde aan het blad gaven. Laat de lezer hier noteren dat van bijv. St. Kilda maar 2/5 van de tekst in het visserijblad mocht verschijnen. Ergens anders lees ik: en vooral omdat hij (Flor) regelmatig de vissers, reders en aanverwanten beledigt. Iemand vindt dat Flor in het visserijblad een burcht rond zich bouwt. In een brief stelt een lezer voor dat ik terug zou komen, desnoods onder een andere naam: Ikzelf en met mij een hele schare lezers zouden je dankbaar zijn. Dezelfde schrijver vindt het spijtig dat vissers te weinig voor hun mening opkomen: Niemand durft zijn bek open te doen, indien wel, dan liefst naamloos. Alhoewel ik vond dat de definitie van de visserij in het laatste editoriaal op maat van de hoofdredacteur werd herschreven, vindt iemand anders: Het zeer genuanceerde editoriaal laat vermoeden dat Flor de boodschap ontvangen heeft. Laat ons hopen. De brieven zijn bij mij thuis ter inzage. Tot mijn allergrootste verbazing werd, 4 dagen na het verschijnen van het vorige blad, bij mij thuis, een redelijk duur bloemstuk (ik zou er geen geld aan geven) afgeleverd. Op het opgespelde kaartje: Uit sympathie met uw reactie in Het Visserijblad. Ik dank de Heer en Mevrouw Z.V.-R. uit Bredene van harte. Zelfs als ze verlept zijn krijgen ze nog jaren een plaats in mijn huis.

Aan de laatste vuurtorenwachter, Met aandacht en in spanning heb ik Uw bijdrage gelezen in HVB van vorige maand. De inhoud ontgoochelde me echter. Het overnemen van de structuur van mijn brief kenmerkt, volgens mij, een gebrek aan creativiteit, tenzij het er ene is met gevonden materialen. In de muzieksector noemt dit plagiaat en wordt vervolgd. Gelukkig zijn we in de visserij

allemaal brave zielen. Wat waarschijnlijk bedoeld is als gedreven spot, komt bij mij over als gebrek aan inventiviteit. Het ergste is dat, afgeleid van Uw wijze van rapporteren, slechts U en ik weten wat U mij diets wilt maken. De lezer wordt hierbij belast met een zinloze pagina. Had U een afschrift van Uw laatste bijdrage gewoon in mijn bus gestopt, dan wist ik ook wat U wou zeggen en had U een blanco bladzijde over om Uw lezers te vergasten op bijv. nuttige informatie, een aangrijpend vissersverhaal, een mededeling van belang, enz.

Verder is het in de achterkamertjes, de keukens, de coulissen, de schaduwplekken en de schuilhoeken van onder andere het genoemde café Over Te Nemen, het verderop gelegen café Pas Overgenomen, het café Wanneer Laten Wij Het Over en het café De Slimme Agent te Oostende, het café Dertig Jaar Ervaring, het café Te Grote Vismijn en het café Groot Lawijt te Zeebrugge en het café Waar Blijven De Klanten en het café Verboden Toegang te Nieuwpoort, dat een deel van het boeiende visserijnieuws te rapen valt dat momenteel in HVB ontbreekt, soms onvolledig of fout wordt vermeld.

Mocht U nog een bedoeling gehad hebben met Uw bijdrage van vorige maand dan denk ik dat ze wel niet voor mij zal bestemd geweest zijn. Net als U ooit, beste Laatste Vuurtorenwachter, heb ik, nu toch al een tijd geleden, naar mijn lichaam geluisterd en alle vochten die de brouwers groot maken, geweerd. Mijn laatste cola in café Over Te Nemen dronk ik nu toch reeds zo'n 14 maanden geleden, niet in het minst omdat de patroon door zijn koppige eigenzinnige houding, inplaats van naar zijn klanten te luisteren, ook zijn zaak om zeep hielp. Wist U dat niet? Kan het zijn dat U al 14 maanden Uw vuurtoren niet meer hebt bezocht en het aan zijn voeten liggend dok niet meer hebt overschouwd?

By the way, mocht U in de coulissen van de wandelgangen van de redactie Uw patroon tegenkomen, dan moogt U hem vertellen dat de schipper die aanleiding gaf tot het schrijven van het essay over journalistiek, het nog altijd niet heeft begrepen. Hij zal zelf zo rond de 15de van de maand bellen. Ik mocht al meegeven dat hij zelf wel kan zien hoeveel boeken er in een bibliotheek voorhanden zijn. De schipper vond ook dat Uw patroon op één bladzijde, met een paar doelgerichte volzinnen in begrijpbare visserstaal, wel een betere uitleg kon geven. De in koppige agressie bijgeschreven vier andere bladzijden vond hij verloren. Liever had hij daar bijv. nuttige informatie, een aangrijpend vissersverhaal, een mededeling van belang, enz. gevonden. Om te sluiten wens ik U, beste Laatste Vuurtorenwachter, het allerbeste en verblijf Hoogachtend,

Daniël Pots, adres gekend, Bredene



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

Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden brieven te redigeren en/of in te korten.

## Stappen

Terwijl ik mijn abonnement hernieuw, wil ik tegelijk de vissers feliciteren met hun beroep. Ik volg in HVB de visserijproblematiek nu een jaar en leer daardoor deze mij voorheen onbekende wereld steeds beter kennen.

Toen ik verleden jaar aan de kust was leerde ik er enkele vissers kennen en regelmatig gingen wij in Blankenberge stappen. Ik had toen absoluut geen idee van hetgeen die jongens voor de kust allemaal moesten doen. Maar ik zag wel onmiddellijk dat het geen gewone waren. Ik heb dan eerst HVB in de winkel gekocht en nadien een abonnement genomen. Zo is er voor mij een onbekende wereld opengegaan die voor mensen die niet van de kust zijn waarlijk zeer boeiend is. Door HVB heb ik nu ook de vissers van andere havens (Oostende, Nieuwpoort) leren kennen en op het filmfestival Viewpoint in Gent heb ik ook de mooie film over de vissers gezien.

Doe vooral voort.

M. De Blauwe, Gent



## Brieven

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

Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieveschrijver deelt. Anonime brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden brieven te redigeren en/of in te korten.

## HVB als uitlaatklep

De twee laatste nummers van HVB bewegen mij ertoe diverse meningen uit te drukken.

In zover dat bepaalde gepubliceerde stukken (cf *Titanic* in juli/98) inderdaad weinig met de Vlaamse visserij te maken hebben, is de beoordeling van sommige lezers inderdaad gegrond.

Waar zij zich vergissen is het nut van een dergelijk onafhankelijk vaktijdschrift. Een maandelijks forum, open voor iedereen, is een gezonde uitlaat voor niet of slecht vertegenwoordigde mensen. De rellen in verband met tegenstrijdige belangen binnen de visserij hebben ten overvloed aangetoond hoe gesloten de communicatiekanalen blijven. Indien HVB de onrust van de kustvissers voor iedereen kenbaar gemaakt had, hadden er een aantal spijtige uitlatingen niet plaatsgevonden. Dat het ongenoegen van een deel van de vissers aan het groot publiek aangeboden wordt, kan op zichzelf geen kwaad. Dat mensen uit het vak niet meer met elkaar willen spreken is ongezond en gevaarlijk voor de visserij in haar globaliteit. Daar kan en moet HVB iets aan doen.

Als iemand niet akkoord gaat met een artikel in HVB, kan hij of zij nog steeds een commentaar of rechtzetting laten publiceren. Deze die niet handig zijn met pen en papier mogen steeds bij mij

komen om het zo goed als mogelijk te laten schrijven. Dat geldt ook voor mensen die HVB niet genoeg betrouwen om een interview te geven. (Zegelaan 9 te 8450 Bredene, tel: 059 / 32 03 48). En in eer en geweten, zou HVB de uitingen van zijn lezers als bron van moppen beter niet gebruiken. (cf bl 27/juli98).

Over het gebrek aan voldoende echt visserij- en visserijnieuws moeten de vissers in eigen boezem kijken. De enige interviews die verschijnen zijn deze van gewezen vissers of vishandelaars. Een gesprek met een schipper op de brug heb ik al lang niet meer gelezen. Zijn de Vlaamse vissers nu zo zwijgzaam, of hebben zij niets te vertellen, of hebben zij gewoon geen tijd? Of denken zij misschien dat het leven aan boord voor derden niet interessant genoeg is? of niet geweten mag zijn? De winnaars van de verschillende eretekens voor de beste vangst, grootste besomming enz... hebben zeker een en ander te vertellen dat *publiceerwaarde* heeft en als inspiratiebron voor collega's kan dienen! En ik kan me niet voorstellen dat een beroepsjournalist zo een kans zou laten gaan zonder iets ervan te maken. Zodus... à vous la parole!

Als een en ander nogal naïef overkomt, denk er dan om dat de pers een waardevol instrument is om uw overtuiging te laten kennen.

G. Delhase, Bredene.

**N.v.d.R.: U hebt gelijk. De (overigens interessante) reeks interviews met oud-schippers, moet afgewisseld worden met gesprekken met actieve vissers. Zij zijn trouwens hoe langer hoe meer vragende partij om het woord te nemen. Wat dat betreft is er een hoopgevende evolutie bezig in de visserij (en dus ook in HVB).**

**U hebt nog eens gelijk. De pers is inderdaad een waardevol instrument om meningen aan bod te laten komen. Maar wie denkt dat HVB zodoende conflicten kan intomen of voorkomen is inderdaad naïef. Het voorbeeld dat u aanhaalt bewijst dat. HVB heeft steeds de onrust van de kustvissers kenbaar gemaakt, en dat van zodra die kiemde. Dat heeft het conflict niet belet. Dat hangt namelijk**

**af van krachten die los van HVB opereren. Overigens is het niet onze taak conflicten te beletten, maar om deze te rapporteren en er commentaar op te geven.**

**Geén gelijk hebt u wanneer u lezers steunt die klagen omwille van de publicatie van artikels die te 'weinig met de Vlaamse visserij' te maken hebben. HVB is immers al meer dan tien jaar géén vaktijdschrift meer, maar een 'onafhankelijk magazine van de zee' (zoals ook al die tijd in het colofon te lezen staat). Het vaktijdschrift is namelijk in 1987 ter ziele gegaan wegens onvoldoende potentieel.**

**Dit feit bewees dat de Vlaamse visserij te klein geworden is om nog een eigen krantje met alleen maar visserijnieuws te produceren. De nieuwe redactie heeft HVB in 1988 juist weer levenskracht gegeven door de ramen open te gooien en aandachtig te kijken naar de wereld buiten de visserij. Wanneer de redactie dat zou vergeten en (zoals sommige lezers wensen) uitsluitend visserijnieuws publiceren, dan zakt HVB binnen de kortste keren weer onder de leefbaarheidsdrempel. Gevolg: geen onafhankelijk tijdschrift meer waarin elkeen uit de vissersgemeenschap zijn ding kwijt kan. Het is ook in dat kader dat de bijdrage over de *Titanic* (waarnaar u verwijst) moet gezien worden.**

**Wellicht ziet u ook over het hoofd dat heel de discussie over de 'redactionele politiek' van HVB gestart werd door een lezer die vond dat wij van de visserij teveel 'spektakel' maakten. *Titanic* toont de lezers wat dat echt is, een spektakel van iets maken!**

**Overigens past deze optie ook in onze overtuiging dat de Vlaamse visserij het alleen maar kan redden door zich te verbinden met (hetgeen we maar een beetje hoogdravend noemen) *krachten buiten de sector*. Zo iets wordt ook vertaald in artikels die niet 'visserijgebonden' zijn.**

**Ten slotte ga ik u geen gelijk geven waar u het hebt over 'moppen' ten aanzien van de 'uitingen' van de lezers. Wie opmerkingen formuleert ten aanzien van HVB, krijgt, zoals u, een weloverwogen en fatsoenlijk antwoord. Wie evenwel in zijn 'uitingen' een kar stront over ons uitstort, krijgt gegarandeerd van hetzelfde laken een broek. (fv)**



Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie van HVB verstuurd: Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden brieven te redigeren en/of in te korten.

## HVB is goed

Ik kan het niet nalaten een woordje van lof te betuigen aan de redactieploeg van HVB.

Vele jaren ervaring hebben mij de overtuiging bijgebracht dat een neutraal blad met grote aandacht voor de visserijaangelegenheden een noodzaak is voor het evenwichtsbehoud tussen diverse meningen. Personen die niet altijd akkoord gaan met sommige stellingen kunnen zich steeds vrij uitdrukken in uw blad.

Het lijkt me tevens dat de redactie eveneens heel ervaren is voor wat betreft visserijzaken, zowel actueel als historisch.

Heren van HVB, nogmaals proficiat en doe zo voort!

A. Hertsens, Heist.

## Amandine

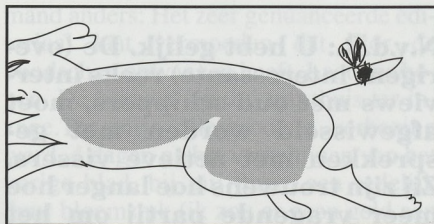
Natuurlijk ben ook ik blij dat de O 129 opgeknapt wordt. De plaats waar zij evenwel zal komen te liggen is potsierlijk! Het getuigt van een 'dorpse' mentaliteit om dit schip als relikwie op een kerkplein te plaatsen! Mijn idee de site 'Vlotdok' in zijn geheel te bestemmen voor een visserij- en scheepvaartmuseum is sinds 1995 alleen maar sterker geworden. Daar zou de *Amandine* pas volledig tot haar

recht komen, tesamen met andere schepen en attributen van de hele wereld! De oude stapelhuizen zijn prachtig te restaureren en in te richten als binnenmuseum.

Nogmaals doe ik hier een dramatische oproep aan alle Oostendenaars om voor deze prachtige site te vechten. Samen met de De Smet - de Naeyerbrug, de Demey-sluizen is dit zo een misdadige en rijke site dat het misdadig zou zijn hier maar iets aan te veranderen. Voor wat de restauratiewerken wil ik nog het volgende kwijt. Werkløzen volgen een cursus om deze uit te voeren. Waarom moeten zij na een half jaar plaats ruimen voor anderen? laat deze mensen dit werk afmaken! Dat levert dan volwaardige scheepsrestaurateurs op die tewerkgesteld kunnen worden in een op te richten scheepsrestauratiewerf. Oostende zou het voortouw kunnen nemen in de ontwikkeling van zo'n werf waar ook buitenlandse klanten hun vaartuigen op een deskundige manier zouden laten behandelen. Laat de opgedane kennis niet na zes maanden — als sneeuw voor de zon — verdwijnen!

H. de Bruin, Rotterdam.

**N.v.d.R.: Lezer de Bruyn heeft HVB slecht gelezen als hij denkt dat de Amandine op een kerkplein komt te liggen. Het plan is om het schip op de Oostendse Visserskaai te leggen (HVB VII 1998, p. 8.)**



## Belgische vloot nog steeds te groot?

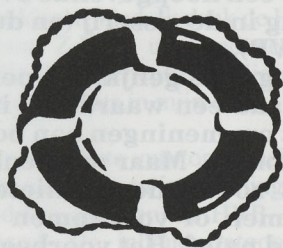
Uit de verklaringen van sommige beleidsmensen kan men afleiden dat de verhouding tussen de beschikbare quota en de vangstcapaciteit niet meer evenwichtig is. Dat wil zeggen dat de leefbaarheid van onze rederijen een kritieke fase bereikt heeft en dat de perspectieven van dergelijke situatie niet beemoedigend zijn. Dat wil ook zeggen dat er radicale maatregelen genomen moeten worden.

**Mogelijkheden:**

- omvang quota opdrijven (onwaarschijnlijk);
  - vangstcapaciteit afbouwen via vermogen;
  - vloot afbouwen via beëindigingspremie;
  - tijdelijk verbod op nieuwbouw of een stop op de subsidiëring nieuwbouw;
  - opletten dat er geen te groot verschil is tussen het wettelijk vermogen, vermeld in de Officiële Lijst, en het werkelijk vermogen.
- Dit zullen de toekomstige doelstellingen moeten zijn. Zo simpel is het, ten minste als mijn analyse juist is.

Reder A. Hertsens, Heist

COOPERATIEVE PRODUCTENTENORGANISATIE



## VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap.

Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

**Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Christa of Liliane  
Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04**

## Dini's mening

Een visser heeft het niet altijd gemakkelijk. Sommigen denken dat een visser maar aan het roer hangt te wachten tot de vis in het net springt. Zelfs sommige jongens uit de visserijschool beweren dat. Maar zo gaat het niet. Dat heb ik gezien toen ik eens mee was in zee.

We voeren eerst over de west en deden een tweetal slepen. Toen we tot de conclusie kwamen dat daar niet veel te vangen viel, moesten we een andere plaats te zoeken. We voeren over d' oost tot voorbij Zeebrugge. Daar zat er al wat meer garnaal in het net, maar toch nog te weinig voor de tijd van het jaar.

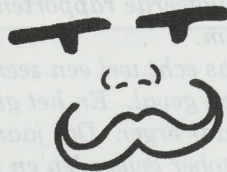
Over 'de tijd van het jaar', valt trouwens nog iets te zeggen. De verkoop aan de vistrap loopt niet al te goed, voor de tijd van het jaar.

De rest van het jaar voorspelt ook al niets goeds. In Oostende leggen ze in september heel de Visserskaai open. De verkoop zal er dan niet op verbeteren. Wat krijgen we dan? Slechte vangsten, slechte opbrengsten, Nederlanders voor de kust en wegenwerken. 'k Hoor het de vissers al zeggen...

Dini Bogaert, Oostende

**N.v.d.R.: U leest het: de kleine Dini kan al klagen als een grote commercçante.**

## Anders bekeken



Toen ik acht was, en dat is nu 34 jaar geleden, kreeg ik vaak de opdracht van moeder om vader op z'n werk te bezoeken met in mijn rugzakje enige flesjes bier. Ik moest dan altijd langs het ijsfabriekje. Een beetje ijs om de pintjes koud te houden. Prijs: 0 frank. Die man van het ijsfabriekje kreeg van vader dan in de kantine een pint getrakteerd. Werkmensen onder elkaar...

Het harde werk dat vader deed, was niet van de poes: het reinigen en schilderen van vissersschepen. Het gebeurde vaak dat hij om vijf uur aan de Vismijn moest zijn om de aangroei in de waterlijn te 'schrappen' van de enorm grote vissersvaartuigen die van IJsland kwamen.

Langoustines, je kon ze krijgen in 'klikjes' van twee of van vijf kilo; opgelegde 'gatjes'... En als vader ermee thuis kwam, was het feest. Maar die feesten zijn verdwenen, en de ijslanders en het werken om vijf uur en het gratis ijs om de pintjes koud te houden.

Moustache (J.-Marie Bolle)

# DE DRIJVENDE KRACHT



D  
E  
B  
E  
R  
I  
J  
F  
S  
Z  
E  
K  
E  
R  
H  
E  
I  
D

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



**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

### STELLEN DAM:

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

### BRUINISSE:

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

**OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER**

## Hoe een jongen uit Ternat visser werd

Philippe Godfroid:

# 'Van de visserij kende ik totaal niets!'

ENKELE MAANDEN GELEDEN ontketende een schipper een regelrechte aanval op de 'negatieve berichten die HVB over de vissers uitstort'. Op de redactie wisten we niet goed wat we meemaakten. Onze verwondering gold niet zozeer zijn argumenten die we al eerder gehoord hadden en overigens met plezier ontkrachtten. Verwonderd waren we wel over de stijl van zijn brief: hier kwam iemand aan het woord die verdomd goed kan schrijven! En het tweede wat ons opviel was dat de man verschrikkelijk veel van de visserij houdt, zoveel zelfs dat hij er geen kwaad woord over wil horen.

**Schipper Philippe Godfroid dus. Wie is die man?**

WANNEER HET GEZIN GODFROID er vierendertig jaar geleden een nieuw kindje bijkrijgt, wijst niets erop dat daar uiteindelijk een visser uit zal groeien. De streek is landelijk, de provincie heet Brabant, er is in de verste verte geen zee of haven te bespeuren. Vader Godfroid is een man van de administratie die de laatste twintig jaar van zijn beroepsleven op het departement van Ontwikkelingshulp doorbrengt. Moeder is huisvrouw in het gezin dat zich beschermd weet in het pastorale Ternat. De twee oudere broers van Philippe lopen mooi in de

gezinspas die voor de ene uitmond in een carrière als landbouwkundig ingenieur en voor de andere als directeur van een middelbare school in het Brusselse. Met andere woorden: het leven lijkt wel een lang, rustig voortkabelend riviertje te zijn.

PROBLEMEN KOMEN ER pas wanneer de jongste telg, Philippe, de leeftijd bereikt die de volksmond zo plastisch als de 'apenjaren' omschrijft. Philippe Godfroid (34): *'Ik liep toen school in het St.-Jozef-instituut in Ternat. En het schoolleven was sááí! Ik wist totaal niet wat ik ermee moest aanvangen, met dat onderwijs en nog minder met de perspectieven die eruit volgden. Eén ding wist ik wel heel zeker, dat wil zeggen: ik wist heel goed wat ik niet wilde. Het was mij zeer duidelijk dat ik niet in de voetsporen van mijn oudere broers zou stappen. Wat mij op die leeftijd dan wél aantrok, dat was eerder vaag. Als ik er toch een woord moet op plakken dan is dat: avontuur!'*

Dat kennen we wel: je bent jong en je wilt wat. Maar dat brengt Ternat niet dicht bij de zee en het Brusselse ambtenarengezin niet nader tot de vismijn. Philippe: *'Mijn rebellie was uiteraard niet bevorderlijk voor mijn*

*schoolcijfers. Ik zag dat onderwijs totaal niet meer zitten en ik deed er dan ook niets meer voor. Het gevolg was dat ik met erbarmelijk slechtgequoteerde rapporten naar huis kwam.'*

*'Ja, ik was echt wel een zeer problematisch geval. En het ging van kwaad naar erger. Dat jaar was het al oktober geworden en ik, een schoolplichtige puber, had me nog steeds niet in een school ingeschreven. De toestand leek wel hopeeloos.*

*Mijn ouders waren goed bevriend met een kapitein uit de koopvaardij en die man had ook al zo'n probleemkind thuis. Hetgeen de vrienden stof genoeg gaf om menig gesprek mee te vullen. Het is tijdens zo'n gesprek dat die kapitein eens tot mijn vader zei: "Weet je wat je zou moeten doen? Je zou hem eens een tijdje op een vissersvaartuig moeten laten meevaren, hij zou dan wel anders piepen; hij zou dan gauw weer zin krijgen om naar school te gaan!". Nu moet ik zeggen dat mijn ouders niet de mensen zijn die zo'n drieste maatregel meteen ten uitvoer brengen, maar ik maakte het vervolgens zo bont dat mijn vader het dreigement daadwerkelijk uitte: de visserij! Hij had het woord nog niet goed uitgesproken of ik dacht al: dat is het!'*

Er restte overigens geen tijd meer om er lang over na te denken, want het was inmiddels al eind oktober. De scholen waren dus al geruime tijd bezig en de jonge Philippe zat nog steeds thuis. 'In Ternat woonde ook Hugo Depaep van de zeevaartinspectie. Hij legt voor mijn ouders de contacten met de inmiddels verdwenen Oostendse visserijschool Paster Pype.

*In oktober 1980 kom ik dus terecht in het derde jaar van een studierichting die voor mij totaal vreemd is. Ik weet echt niets over de visserij: ik weet niet wat een knoop is, ik weet niet wat een cul is... Ik word er evenwel goed opgevangen, onder meer door Henri Laplasse die er de praktische vakken doceert. Ik eindig dat schooljaar 1980-1981... als eerste en haal er mijn brevet voor aspirant schipper.'* De jonge Philippe Godfroid is blijkbaar op zijn poten terechtgekomen. Het lijkt erop dat hij zijn roeping gevonden heeft: 'Het enige dat mij op dat moment nog van de visserij had kunnen weghouden was de zeeziekte. Telkens ik aan

*boord van het schoolschip De Broodwinner kwam, had ik het aan mijn been. Ik heb dan ook heel levendige herinneringen aan schipper Van Craeynest op de brug van de O 29 en vooral aan de door-dringende geur van zijn sigaartjes die er borg voor stond dat mijn maag keerde. En keerde. En keerde'*

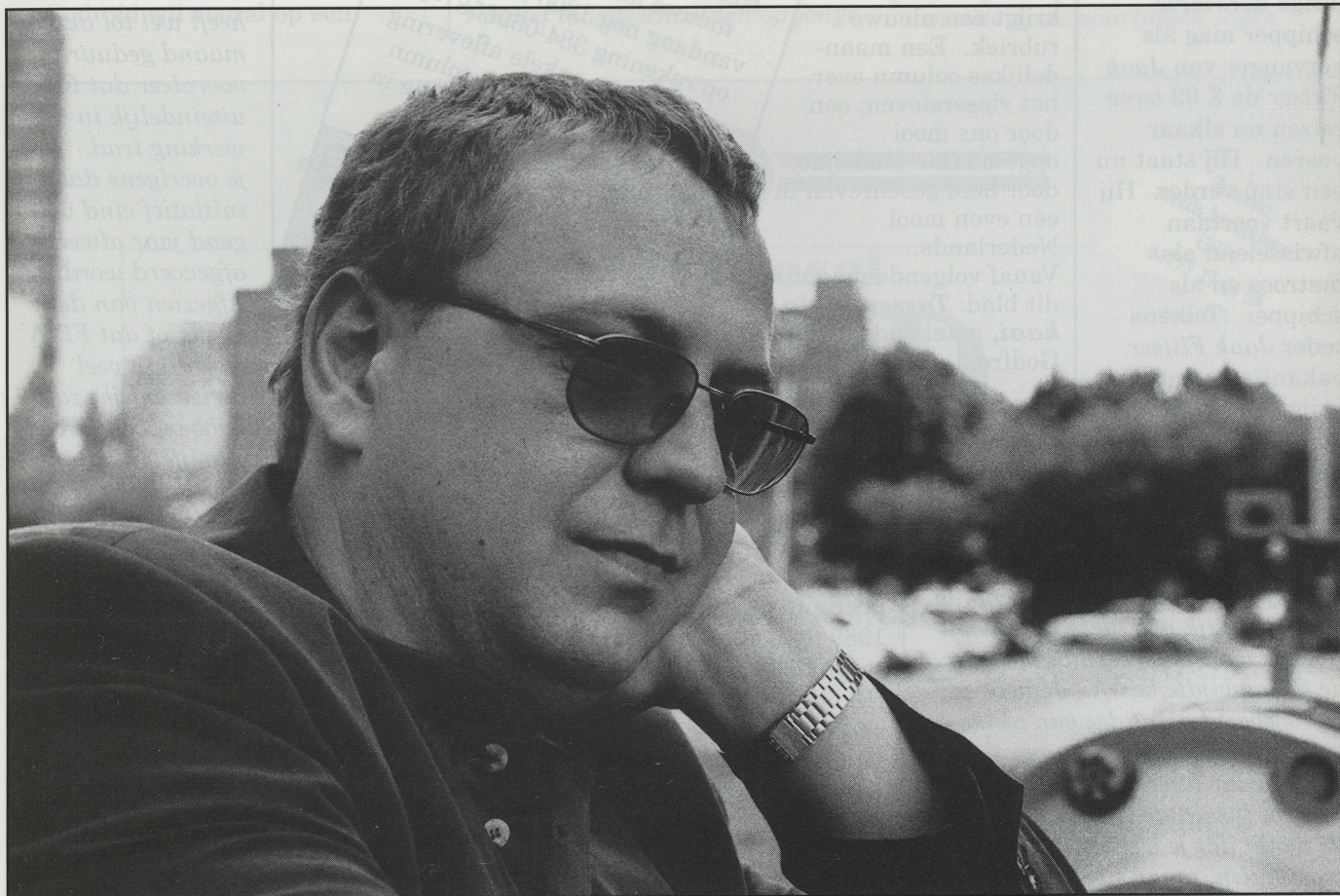
### Het beroep

DIE ZEEZIEKTE LAAT HIJ in het beroepsleven al vlug achter zich. De zeventienjarige Godfroid vindt in september '81 vaart op de O 83 'Surveyor' (1) van Henri Pintelon. Vier maand vaart hij nog scheepsjongen, als achttienjarige wordt hij lichtmatroos. De eerste vier jaar van zijn vissersleven blijft hij de O 83 trouw. 'Ik had het niet gemakkelijk. Eerst heb ik nog twee, drie maanden met de zeeziekte geworsteld, je mag ook niet vergeten dat ik uit het binnenland afkomstig ben en dus het dialect van de kust niet ken. Daar komt nog bij dat er nogal wat vissersjargon bestaat en je zult begrijpen dat er

*alleen al op het vlak van de taal enige problemen waren. Komt daar nog bij dat er aan boord ook een Spanjaard en een Portugees meevoeren. Mijn ouders waren dan ook bevreesd dat ik ook dat zou opgeven.'*

Een en ander belet niet dat Philippe zich weet te integreren: 'Ik heb enorm veel hulp gekregen van Louis Van Hove, de walkapitein van Pintelon. Vooral de morele steun was groot. Louis had een zeer deugdelijk opvoedkundig principe: in plaats van je verwijten toe te sturen telkens je iets verkeerd aanpakte, gaf hij je een schouderklopje als je eens iets goed deed. Ik heb er ook een hele serie schippers leren kennen. Vooral Ludo Flitser, die sindsdien een vriend gebleven is, maakte op mij een goeie indruk.'

De jonge visser Godfroid krijgt niet alleen de smaak te pakken, maar ook de ambitie om hogerop te komen. Hij wil zo vlug mogelijk schipper worden. Maar eerst moet hij het nog 60 maanden op zee uitzingen.



**Schipper Philippe Godfroid: levendige herinneringen aan schipper Van Craeynest, Henri Laplasse, Louis Van Hove, wijlen Jaak Flitser, Ludo Flitser... allemaal mensen die hem begeleiden in de wondere wereld van de zeevisserij. (Foto gw)**

## Ambitie

GAANDEWEG EVOLUEREN OOK de ambities van Godfroid. Hij is nu al enige jaren schipper en wil hogerop de sociale ladder: hij wil reder worden. Hij was dan ook heel tevreden toen hij meer dan twee jaar geleden een ontwerp tekst voor het FIVA (Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij en Aquicultuur) (5) in handen kreeg. 'Dat FIVA werd met veel blabla aangekondigd als zijnde de manier bij uitstek om jonge schippers de kans te geven een schip te verwerven. Maar het heeft wel tot deze maand geduurd vooraleer dat FIVA uiteindelijk in werking trad. Weet je overigens dat het initiatief eind volgend jaar alweer afgevoerd wordt? Afgezien van de vraag of dat FIVA tegen dan veel verwezenlijkt zal hebben, ben ik ook

alweer beginnen twijfelen aan de waarde van het initiatief zelf. Je mag niet vergeten dat het FIVA de geïnteresseerde schipper aan banden legt. Overigens is het me nog steeds niet duidelijk hoe schippers die op geen steun van derden kunnen rekenen aan de nodige eigen middelen komen, want afgezien van het geleende geld, wordt er toch nog altijd een eigen inbreng van vele miljoenen gevraagd. Een groot tweedehands boomkorvaartuig dat bijvoorbeeld op zeven miljoen frank geschat wordt, vraagt afgezien van de lening bij de bank en de borgstelling via het FIVA nog altijd tien miljoen frank

Een nieuwe rubriek in HVB

## TUSSEN SCHIP EN KAAI

## Schipper Godfroid vervoegt HVB-ploeg!

DE VISSERIJ IS een harde wereld. Het is dan ook normaal dat in HVB soms harde woorden vallen; dat zowel het blad als zijn criticasters harde taal spreken.

Godfroid heeft/had dus veel op- en aanmerkingen op HVB. Voor wat één punt betreft heeft hij groot gelijk. Ja, uit de aard van de zaak komen vooral klachten en klagers aan het woord in dit blad. HVB is immers al vele tientallen jaren een oppositioneel blad! Dat was zo onder de vorige uitgever, en dat is nu nog altijd zo. En als het van ons afhangt, zal dat ook zo blijven. Ja, uit de aard van de zaak hoor je dus vooral kritiek op hetgeen er in de visserij gebeurt. Ja, de redactie zou daar eens moeten over nadenken, want het lijkt wel dat er niets goed over de visserij te melden valt.

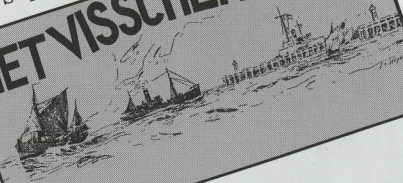
En erover nadenken, dat deden we. Klagers moeten kunnen klagen, maar mensen die zogenaamd de positieve kant van de zaak willen benadrukken, moeten even goed aan de bak komen.

We vonden er uiteindelijk een receptje voor. Men neme een jonge, positief ingestelde man die kan schrijven. Laat deze gemarineerd zijn tot een ervaren schipper ter zeevisserij. Voeg daaraan toe: dezelfde man die zich sterk maakt al de kritiek in HVB van antwoord te kunnen dienen. Versier dat gerecht met een aantal voorbeelden uit zijn praktijk. En je krijgt een nieuwe rubriek. Een maandelijks column over het vissersleven; een door ons mooi opgemaakte bladzijde, door hem geschreven in een even mooi Nederlands...

Vanaf volgende maand in dit blad: **Tussen schip en kaaï**, getekend Philippe Godfroid.

Het Visserijblad zoekt vijftig nieuwe abonnees. Schrijf vandaag nog 1200 frank over op rekening 384-0596581-18 en mis geen enkele aflevering van de nieuwe HVB-column **Tussen schip en kaaï** die in september van start gaat.

**HET VISSCHERIJBLAD**



hoor. Je leert dat eigenlijk allemaal maar al (zelf) doende, met vallen en opstaan.' Aan boord van de *Lundy Gannet* blijft hij nog tot juni 1989. Wanneer zijn vriend *Ludo Flitser* in 1989 de *Z 66 Nelson* (3) koopt, stapte Godfroid bij hem aan boord. Hij blijft er in allerhande functies varen tot de zomer van 1990. Vanaf dan vind je Godfroid steevast aan boord van de *Z 284 Vicky* (4) van NV Rederij Fox. 'Ik heb er een negental maanden afwisselend als matroos, schipper en machinist gevaren tot de schipper plots wegviel. Sindsdien ben ik de vaste schipper van de *Z*

In 1985 komt hij op de *Z 92 Lundy Gannet* (2) terecht, bij wijlen schipper-reder *Jaak Flitser*, die hem erg stimuleert. 'De motorist aan boord van dat vaartuig moest niet teveel van de machinekamer hebben. Schipper *Flitser* stelt er mij de facto verantwoordelijk voor en ik leer honderduit over de technische aspecten aan boord van een vissersvaartuig. *Jaak Flitser* belooft me tegelijk dat ik, van zodra ik mijn schippersbrevet binnenhaal, mijn eerste strepen mag halen op zijn vaartuig.'

In januari 1987 is het zover. De 23-jarige kersverse schipper mag als vervanger van *Jaak Flitser* de *Z 92* twee reizen na elkaar voeren. Hij staat nu een stap verder. Hij vaart voortaan afwisselend als matroos en als schipper. Telkens reder *Jaak Flitser* vakantie neemt, krijgt hij het bevel en het roer in handen. Godfroid: 'Zo'n jonge schipper, dat is nogal wat. Er gaat een droom in vervulling en je denkt dat je een hele piet bent, maar je bent vooral onervaren. Je weet eigenlijk nog niets. Je neemt risico's waarvan je achteraf maar de draagwijdte beseft. Je hebt er bijvoorbeeld geen idee van welke gevolgen het kan hebben om tijdens zwaar weer op een rotsachtige bodem, tussen de stenen, te vissen. Je denkt dat je weet waar je de vis moet halen, maar eigenlijk weet je het niet. Op zee ligt er een grote kloof tussen het zien doen en het zelf doen. In 't begin breng je er dan ook maar weinig van terecht



De O 83 'Surveyor' van de rederij Pintelon-Versluys, het vaartuig waarop Godfroids visserscarrière startte.

*eigen inbreng vanwege de jonge schipper. Hoeveel jonge mannen kunnen dat bedrag zonder steun van derden ophoesten, denk je?*

ONS GESPREK LOOPT naar z'n einde en Godroid wil vooral op een

positieve noot eindigen. Niet voor niets schreef hij enige maanden geleden een lezersbrief waarin hij aankloeg dat HVB teveel negatieve informatie bracht.

*'Noem mij eens een beroep waarin relatief laaggeschoolden op jonge*

*leeftijd evenveel geld kunnen verdienen als een visser. Wáár aan de wal krijgen jonge mensen de verantwoordelijkheid over een kapitaal van vele tientallen miljoenen? En dus de kans te bewijzen wat ze waard zijn? Schippers in de visserij zijn nog geen dertig als ze daarmee te maken krijgen. Ik weet wel dat er ook geklaagd wordt, maar dat gaat dan veelal over zaken die toch niet op te lossen zijn. Goed, op de grote boomkorvaartuigen zijn we een maand van huis weg, maar dat komt door de quotabeperkingen in de Noordzee. Daardoor moeten we verder gaan vissen en lossen we de vangst ook in vreemde havens. Als er iemand is die me kan zeggen wat je daaraan kan doen, dat hij het me dan ook zegt. De vissers zouden er goed aan doen een beetje minder te klagen en zich een beetje meer betrokken te voelen bij wat er in de sector gebeurt. Neem nu de studiedag over veiligheid (6) die op 28 mei doorging. Daarvoor was door de organisatoren met zorg een dag uitgekozen waarop heel veel vissers aanwezig zouden kunnen zijn. De meeste grote vaartuigen lagen*



Scheepsdiesel

**RENAUD**

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud  
steeds bereikbaar:  
GSM  
04777 27 46 58

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| - leidingwerk         | - schroefassen  |
| - slipwaywerken       | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk   | - plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren           |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling                        |
| - kraanverhuur        | - <b>STEEDS! BEREIKBAAR: 0477 27 46 58</b>                |



**De Z 284 Vicky, het vaartuig waarop Philippe Godfroid vandaag schipper is.**

*binnen om voorbereid te worden op de campagne in de Golf. De vissers waren dus thuis. Resultaat: ik denk dat er nog geen vijftien vissers aanwezig waren!'*

**WE NEMEN AFSCHIED.** Terwijl ik de auto start, denk ik na over posi-

tieve en negatieve berichten in HVB, over de slotzinnen van schipper Philippe Godfroid. En over een probleem: hoe komt het nu weer dat de optimistisch bedoelde woorden van de schipper mij enigszins pessimistisch stemmen?

## N.V. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren  
en verhuur viskisten

Vismijn 2 - 8400 Oostende -

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

Gedelegeerd bestuurder:

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

GSM 075 / 44 67 88 — GSM 075 / 55 22 58

Ploegbazen-sorteerders:

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

Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan

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



40

40

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

Door de achteruitkijkspiegel zie ik de schipper in de tuin staan. Morgen gaat hij weer aan boord, richting Ierse Zee. De rest van het gezin begint aan 'De Grote Vakantie'. Echtgenote Godfroid, kleuteronderwijzeres in het beroepsleven, harkt een perkje. De kinderen *Niek* en *Goedele* lijken me inderdaad de schatten te zijn waar vader Philippe zo trots op is. Het leven lijkt zowaar weer een lang, rustig voortkabbelend rivierviertje te zijn. En ik rij vervolgens verloren tussen de villa's in de Beernemse verkaveling waar het gezin Godfroid zijn nieuwbouw heeft staan.

Interview Flor Vandekerckhove

- (1) De stalen O 83 Surveyer van de rederij P.V.B.A. Pintelon-Versluys werd in 1970 gebouwd op de werf Deweert, Nieuwe Werfkaai Oostende. Het schip van 150,23 BT had een ABC-motor van 500 pk.
- (2) De 34,54 meter lange Z 92 Lundy Gannet, destijds van de rederij Flitser P.V.B.A. meet 260,32 BT. Het Boomkorvaartuig werd in 1980 op de Scheepswerven van Langerbrugge gebouwd. Bolnesmotor van 1200 pk.
- (3) De Z 66 was daarvoor eigendom van de rederij P.V.B.A. Nelson. Het schip (bouwjaar 1985, scheepswerf Seghers Oostende) weegt 224 BT, is 30,58 meter lang en heeft een A.B.C.-motor van 900 pk.
- (4) De Z.284 Vicky van de bekende reder Paeye werd in 1982 bij het Oostendse IdP gebouwd. De 1448 pk-sterke A.B.C.-motor maakt van de 35,05 meter lange Vicky (BT 259,56) meteen een van de sterkere schepen van de Vlaamse vloot.
- (5) Over het FIVA, zie HVB IX 1997, p. 33. en HVB V 1998, p. 20.
- (6) 28 mei, in het Gemeenschapshuis te Zeebrugge; dag van de veiligheid, 'GMDSS ten voeten uit', organisatie: nationale gemengde commissie ter voorkoming van arbeidsongevallen in de visserij.

**Container nodig?**  
Bel 059 / 51 44 66

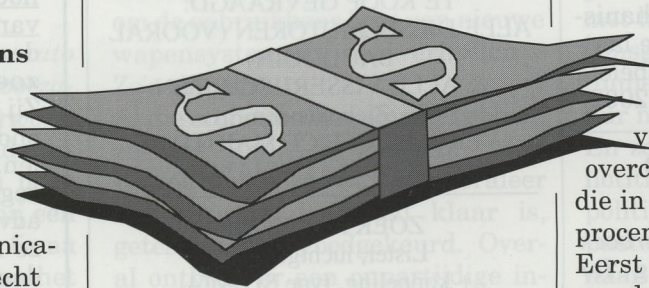
In het septembernummer van HVB: interview met oud-schipper Roger Vantorre

# Internettend de armoede tegemoet?

**DAT HET SPAARBOEKJE vandaag niets meer opbrengt, weten we allemaal. Dat er op de beurs superwinsten gemaakt worden, daarover hebben we ook al veel gehoord. Maar daar houdt het voor ons zo'n beetje op. Want, wat wil het allemaal zeggen? Wil dat zeggen dat het met de economie de goeie richting uitgaat? Of juist niet? En wat houdt dat vervolgens voor ons in? Daarover verschillen de meningen al eens. We gingen dus maar eens luisteren naar mensen die het kunnen weten.**

**DOOR REUSACHTIGE VER- NIEUWINGEN** in de communicatie-industrie is de wereld echt een dorp geworden: babbel je vandaag via Internet niet met je correspondent in New York... tegen de prijs van een lokaal telefoongesprek? Wat waar is voor bovenstaand voorbeeld is waar voor de hele economie: stormachtige ontwikkelingen waar je ook maar kijkt! Alle markten zijn vandaag wereldmarkten geworden, de vismarkt, de reismarkt, de financiële markt en de arbeidsmarkt inbegrepen. Reislustigen hebben het daarvoor lastig. Blankenberge was voor hen destijds een zekerheid. Vandaag wordt het *moeilijk kiezen* tussen de Dominicaanse Republiek en Cuba. Voor mensen die 'op de beurs spelen' zijn er ook problemen: is 10 procent een goede opbrengst of niet? Wie kapitaal heeft, zit er ook mee: waar in de wereld investeer je dat? Wie iets wil produceren moet minstens even goed uitkijken: waar in de wereld poot je je onderneming neer? Doe je dat in Polen? Of in Rusland, waar

de lonen nog lager liggen? In Thailand misschien? (waar onlangs 'helaas' een minimumloon ingevoerd werd) of in China waar sommige bedrijven hun arbeiders een maandloon van 490 frank (!) betalen? Voor mensen die het van een loon moeten hebben, ziet het er dus weer niet zo rooskleurig uit. Voor de ondernemingen die wij kennen zijn er evenwel nog tal van redenen om niet te verhuizen naar de



andere kant van de wereld, maar ze dreigen er rechtstreeks of onrechtstreeks wel mee. Waardoor 'het werkvolk' zich de jongste jaren toch wel bijzonder koest houdt.

Want daarbovenop komt nog eens de *productiviteitsrevolutie*. De assemblagetijd van een Chrysler daalde van 41 uren in 1979 tot 29,5 uren in 1993. Het maken van een Toyota-Lexus vereist dan weer slechts 18,4 arbeidsuren. In de nieuwe Michelinfabriek van *Clermont-Ferrand* in Frankrijk werken nog maar vijftig personeelsleden tussen de robots. Datzelfde Michelin dankte dan ook 15.000 mensen af!

Daarbovenop komt dat die robots nog eens veel meer fabriceren dan de ontslagen arbeiders ooit voor mogelijk hielden. De vijfhonderd grootste bedrijven ter wereld produceren nu zeven keer meer dan in de jaren zeventig.

Volgens sommigen moet dat allemaal wel slecht aflopen. Langs de ene kant zien ze dat er almaar

meer volk aan de dijk gezet wordt (China alleen al verwacht dat het binnen tien jaar 268 miljoen werklozen zal tellen). Wie wèl nog werk heeft zal daar minder geld voor krijgen (in 1979 kon de gemiddelde Amerikaanse loontrekker zich een auto kopen met een loon van 18 weken; in 1995 had hij daar een loon van 28 weken voor nodig). Langs de andere kant produceren de winnende bedrijven almaar vlugger producten... die ze evenwel aan

de straatstenen niet kwijt kunnen.

Daardoor zit bijvoorbeeld de autonijverheid vandaag met een globale overcapaciteit van 30 procent die in 2000 zal oplopen tot 36 procent.

Eerst dacht ik, simpele ziel, nog dat de oplossing eenvoudig was. Mocht een Chinese Toyota maar 999 frank kosten, in plaats van enige honderdduizenden, dan konden al die Chinezen toch ook een auto kopen, hetgeen de overcapaciteit in minder dan geen tijd zou wegwerken. Het ei van Columbus? Neen, want dan zou Toyota geen winst meer maken en er ginder tegelijk de brui aan geven. Gevolg: geen Chinese fabriek meer die Toyota's maakt en dus ook geen Toyota voor de Chinese bandwerker om ermee naar zijn Toyotafabriek te rijden.

U begrijpt het al, wij zien er geen oplossing voor. Hetgeen niet kan gezegd worden van de twee ondervermelde economen die er een boek over schreven. (fv)

\* William Greider, *One world, Ready or Not. The Manic Logic of Global Capitalism*, Simon & Shuster, New York.

\* Robert Went, *Grenzen aan de globalisering*, Het Spinhuis, Amsterdam 1996.



## Eurowaanzin aan megakostprijs?

# De bodemloze put van Eurotunnel

**De Amerikaanse professor Robert Bell (46) vindt de tunnel tussen Frankrijk en Engeland maar niets. Economisch niet verantwoord! En gevaarlijk: auto's daarin zijn potentiële brandbommen.**

**Volgens Bell zou er helemaal geen Kanaaltunnel moeten zijn, behalve voor de Eurostar, alleen passagiers en geen auto's.**

'DE BENZINETANK VAN één auto kan een kettingreactie veroorzaken en de Kanaaltunnel verwoesten'. Omdat hij dat ook had durven neerschrijven in zijn boek *De bodemloze put*, kreeg hij een proces aan zijn been. De firma Eurotunnel voerde aan dat het boek grote financiële schade zou toebrengen aan de exploitant van de tunnel onder het Kanaal. Het boek zou de aandelenkoers kelderen en de passagiers zouden wegblijven. En het ding kost al zoveel! De Kanaaltunnel werd uiteindelijk immers twee keer duurder dan oorspronkelijk was voorspeld.

In kortgeding vond de rechter het allemaal zo erg niet en het boek mocht voorlopig in de winkel blijven liggen. Zo komt het dat we vandaag via *De bodemloze put* op de hoogte zijn van vijf zinloze megaprojecten van het Verenigde Europa. Zoals de eerste Ariane-5-raket die een halve minuut na de start in een grandioze vuurbal ontplofte. Of de snelle kweekreactor *Superphénix* in Frankrijk die na vijftien jaar proefdraaien nog niet werkte en dan werd... gesloten. Ook is er nog de Europese straaljager *Eurofighter*, de Duitse magneettrein *Transrapid* en ten slotte de Eurotunnel. Al die projecten lijden onder dezelfde wanpraktijken die of tot enorme overschrijdingen van het

budget geleid hebben of uitmondten in fiasco's.

Niet dat Europa het monopolie heeft op dergelijke mislukkingen, want Bell heeft al eens een boek gepubliceerd (*Impure science*) dat het over fraude heeft in de Amerikaanse wetenschap: hartkleppen waarvan men wist dat ze niet deugen en die toch maar in patiënten aangebracht werden; het Amerikaanse ministerie van Defensie dat 720 miljard frank (!) per jaar betaalde aan wetenschappelijk onderzoek dat voornamelijk was bedoeld om de onbruikbaarheid van nieuwe wapensystemen te verhullen... Zo'n dingen.

Al die economische rampen hebben, zo stelt Bell, iets gemeen. Men begint steeds te bouwen vooraleer het ontwerp helemaal klaar is, getest werd en goedgekeurd. Overal ontbrak er een onpartijdige instantie die de kwaliteit, de kosten en de veiligheid controleerde.

### Twee petten

Zo ook was er bij de Kanaaltunnel geen enkel extern orgaan voor controle toen het werk begon. De mensen die Eurotunnel hebben opgezet bleken niet los te staan van de banken en de bouwbedrijven die de concessie voor de tunnel hadden gekregen. En dezelfde mensen werden vervolgens weer de hoogste bestuurders van Eurotunnel. Ze wa-

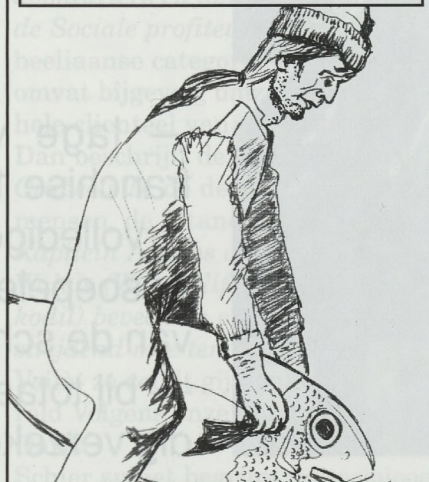
ren dus nog steeds verbonden met hun bedrijven, maar zaten tegelijk aan de andere kant van de tafel, onderhandelend over de contracten. Volgens Bell *wordt het geld dan ook alleen verdiend bij het bouwen, niet bij de exploitatie.*

Als die mannen van pet veranderen, komen ze uiteraard voor de dag met de meest bizarre toekomstvoorspellingen. Iedereen in Engeland en Schotland zou voortaan met de trein naar Parijs gaan, niet meer met de boot of met het Vliegtuig. Maar wie uit Glasgow neemt er nu de Eurotunnel naar Parijs als je er in één uur naartoe kunt vliegen?

En zoals we inmiddels ook via de notitieboekjes van een Vlaamse politicus weten, wordt er 'ten gepaste tijde' veel geld gegooid naar de mensen die zo'n project een duwtje kunnen geven. Bell rekende uit dat de Britse Conservatieve Partij in vijf jaar tijd meer dan een miljoen pond aan *Kanaaltunnelbijdragen* had ontvangen.

Volgens Bell leidt het allemaal tot een veel te duur en bovendien zeer onveilig project. Theorieën van een zwartkijker? Er is in elk geval al een nare ervaring. In november 1996 brak brand uit in een van de treinen in de Chunnel. Het veiligheidssysteem was wel hypermodern, maar werkte helaas niet. De treinbestuurder kreeg een vals signaal (over een instabiele lading in een van de wagons) en reageerde erop volgens het boekje: hij stopte de trein midden in de tunnel. Het valse signaal was echter veroorzaakt... door de brand. Met andere woorden: een brand belette dat het brandalarm ging werken. Had hij geweten wat er aan de hand was, dan had de machinist de trein in vliegende vaart uit de tunnel weggereden. Nu was het daarvoor te laat: een deel van de trein was al vastgesmolten aan de rails. Alles zat muurvast. (fv)

Er is meer dan één manier om in Engeland te geraken.



# 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.

# DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

**HET ZIET ER HELEMAAL NIET GOED UIT** voor deze rubriek. Van de heer HVB-directeur *Versluys W.* mag ik geen kwaad woord meer nederpennen over de heer bioloog *Declerck R.*, de heer schipper *Godfroid P.* wil niet dat ik alhier nog de heer reder *Schiltz B.* (en via zijn persoon alle vissers!) door het slijk sleur, de heer hoofdredacteur *Vandekerckhovitch F.* verzoekt mij dwingend mijn muil te houden over de heer *Pots D.*, deze laatste zal dan weer niet dulden dat ik het bloemrijke echtpaar *Z.V.R.* (ZeVeRaar?) uit Bredene een hak zet, de heer globetrotter *De Vocht J.* bidt mij zelfs om gewoon *nergens* nog enige aandacht aan te besteden, de heer *Lezer Die Onbekend Wenst Te Blijven* snoert mij de mond betreffende lezers die onbekend wensen te blijven, de heer *Staf Medewerker* neemt het niet dat ik mijn licht laat schijnen op de directie van het Vlaams Visserijinformatiecentrum, de heer *Paus van Rome* wil niet dat ik nog 1 keer zijn visserijzaamloezener quets, de heren *Inrichtende Macht* van de visserijschool snoeren mij voortijdig het bakkes wanneer ik in die richting begin te stoken en de *Mevrouw de Bazin* van de Z.V. weigert door mijn toedoen totterdood nog enig leesvoer tot zich te nemen. Maar, waar al die mensen natuurlijk weder niet aan gedacht hebben is aan de volgende vraag: **wie moet ik dan nog uitlachen?** Voorwaar, zowaar, de spoeling begint stijf dun te worden. Gelukkig is daar nog *Dr. Crabeels D.*, hoofdscribent van de onovertroffen *Oostendse Havenkrant* (OHK), met wien wij al enige tijd vol vreugde in onmin leven. Nadat ik deze redacteur-de-luxe in mijne ontluisterende rubriek destijds ontmaskerd had als zijnde het brein achter columnist *Bestenbustel* in dezelfde OHK, wilde het schrijven aldaar niet zo

goed meer lukken. *Bestenbustel* verdween geruisloos uit de kolommen van de OHK en de vrijgekomen plaats werd ingenomen door 1 machtig interessante potsiaanse reeks van elvendertig afleveringen over de *Schotse Titanen van de White Swan op onze fuel farm.*

Onlangs, helaas, nam redacteur *Dr. Crabeels D.* de pen weder ter hand. In 1 voorwoord (OHK, juli 1998) liet hij zijn groot licht op de mensheid schijnen. Hij ontwaart daar beneden hem drie soorten mensen: 'groenten, dwergen en Titanen.' (Gij moet niet denken dat ik zever hoor, dat staat daar echt!) 'De groenten zijn de realisten,' zo vervolgt de OHK-antropoloog, 'Zij huldigen het hobbit-principe "Vivons heureux, vivons caché". Zij verzamelen aanzien en welvaart. Zij stapelen geld en bezittingen op doch blijven op weg van "niets" naar "niets" en moeten soms "en fin de compte" tot hun grote spijt vaststellen dat een lijk-wade geen zakken heeft.' Deze eerste categorie dekt zo te zien 1 welbepaalde soort advocaten wiens lochtingkarakter ook tot uiting komt doordat het veelal wortels betreft met 1 bloemkoolneus. Vervolgens: 'De dwergen, dat zijn de fantaisisten, de dromers, de stuurliu op de wal die het altijd beter weten doch nooit iets realiseren. Tot deze categorie behoren ook de escapisten, de avonturiers en last but not least, de Sociale profiteurs.' De Cra-beeliaanse categorie 'dwer-gen' omvat bijgevolg omzeggens het hele clientele van de 'groenten'. Dan beschrijft de heer socioloog *Crabeels D.* de derde categorie mensen, de Titanen. 'Het zijn de Kapitein Achabs die hun Witte Walvis (Witte Olifant, Witte Krokodil) bevechten en er soms strijdend mee ten onder gaan.' Voilà, zo zoudt gij denken, De Wereld Volgens onze plaatselijke Garp! Schier subiet begrijpt de socioloog van de OHK echter dat hij zijn

achterban hiermede danig quetst, want die wordt maar ongaarne geplaatst bij de wortels, laat staan bij de Sociale profiteurs en nog minder bij Ahabs die ook maar ergens aan ten onder gaan. Daarom voegt hij voor de gelegenheid 1 vierde categorie toe aan zijne driedeling die hiermee ophoudt 1 driedeling te zijn: de kapitein Ahabs die NIET ten onder gaan aan hun Witte Walvis, met name, DE HAVENGEBRUIKERS!

Waardoor *Dr. Crabeels D.* zichzelf tegelijk ontmaskert als zijnde 1 ideoloog van de commerce. Literatuur mag nu eenmaal niet verlaagd worden tot op het niveau van het zelfbeeld van de plaatselijke middenstand. Tenzij gij er propaganda van maakt, hetgeen de heer *Crabeels D.* dus doet. Want de werkelijkheid gebiedt ons te zeggen dat wie op de Witte Walvis jaagt, uiteindelijk, verstrikt in de harpoenlijn, met het stervende beest onvermijdelijk naar de diepte getrokken moet worden. Zo wil het immers de welhaast ondraaglijke schoonheid van het boek *Moby Dick*. Laat mij dus, voor het slapen gaan, nog 1 goede raad geven aan mijn oude vriend, met wien ik eertijds menig lief (en weinig leed) gedeeld heb. Laat het schrijven over aan onafhankelijke geesten, zoals aan bijvoorbeeld de man die het beroemde boek over de Witte Walvis opent: 'Noem mij *Ismaël*. Een aantal jaren geleden — het doet er niet toe hoe lang precies — toen ik weinig of geen geld in mijn beurs had, en niets dat me aan de wal speciaal interesseerde, besloot ik (...) aan het natte deel van de wereld te bekijken. (...)'. Het is deze *Ismaël* die het spel uiteindelijk overleeft en ons laat delen in het verhaal van de dwangmatig jagende kapitein Ahab. (Ter lering: als *Ismaël* geen Titaan was, geen groente en geen dwerg, wat was hij dan wel?)

# Boekbesprekingen

## Recente Dockland-publicaties

De voorbije jaren verschenen tientallen boeken over de Londense Docklands. Dat moet geen verwondering wekken gezien het gebied de voorbije eeuw een cruciale rol gespeeld heeft, niet alleen in de sociaal-economische geschiedenis van Londen als wereldstad, maar ook in de mondiale maritieme en handelsontwikkelingen. De voorbije decennia gaat alle aandacht daar naar prestigieuze urbanisatie-projecten die het gebied op hoog niveau herwaarderen.

Geen wonder dus dat er meer dan gewone belangstelling bestaat voor dit havengebied langs de Theems. De reeks publicaties werd onlangs nog aangevuld met twee boeken van de hand van James Page-Roberts. In 'Dockland Buildings Old and New' neemt hij de lezer mee op een nostalgische trip door de Docklands. Aan de hand van foto's, een onderhoudende tekst vol anekdotes schets hij de geschiedenis van de Docklands en zijn gebouwen. Een tweede boekje, 'Guide to a Dockland of Change', is bedoeld als een fotografische gids voor de 'riverside docks and wharves between the Tower of London and Limehouse'. Al wie interesse heeft voor Londen zal uit beide boeken een nieuwe kijk krijgen op de (maritieme) geschiedenis van deze fascinerende stad.

Beide boeken werden uitgegeven door The Mudlark Press, PO Box 13729, London W6 9GN. De boeken kosten respectievelijk £6.95 en £ 5.95, inclusief verzendingskosten.

## Inleiding voor scheepsbouwers

'Basic Ship Theory', Vol 1 en Vol 2 door

K.J. Raxson en E.C. Tupper is aan de vierde editie toe. Deze uitgave van Addison Wesley Longman uit Londen groeide, sinds het in 1968 voor het eerst verscheen, uit tot het algemeen aanvaarde, inleidende standaardwerk voor scheepsbouwkundigen. De twee boekdelen bieden een evenwichtige balans tussen theorie en praktijk. Alle aspecten van 'Ship design' komen erin aan bod, van basisprincipes tot geïntegreerde ontwikkelingsprocessen. Steeds wordt de relatie tussen theorie en vigerende regelgeving in acht genomen. 'Basic Ship Theory' is een onmisbare syllabus voor studenten scheepsbouwkunde en een nuttig naslagwerk voor mensen die beroepsmatig te maken hebben met het uitbaten van, of het ontwerpen van schepen.

Beide auteurs zijn eminente wetenschappers binnen het vakgebied scheepsbouwkunde. K.J. Rawson is Ere Vice President van de Royal Institution of Naval Architects (RINA), terwijl E.C. Tupper het Vice Presidentsschap van dezelfde instelling waarneemt. De boekdelen tellen samen 702 pagina's.

Samen kosten de werken (ISBN 0-582-21922-1 en ISBN 0-582-21925-6) £59.98. Bestellen kan bij Addison Wesley Longman, Fourth Avenue, Harlow, Essex CM19 5AA, United Kingdom. Tel 0044/1279-623 928, fax 0044/1279-414 130.

## Maritieme Kijkboeken

Bij de uitgeverij Europese Bibliotheek bv in Zaltbommel verschenen sinds 1966 honderden boekdelen in de serie 'in oude ansichten'. De lijst met beschreven steden en dorpen is waarlijk indrukwekkend. Naast de Nederlandse dorpen kwam ook Vlaanderen ruimschoots aan bod. Bij ons verschenen de fraaie boekjes onder de titel: 'in oude prentkaarten'. Heel wat lezers zullen er herinneringen uit vervolgen kinderjaren hebben teruggevonden. Maar de uitgebreide serie bleef niet alleen tot geografische lokaties beperkt, ook tal van andere onderwerpen werden met behulp van oude prentkaarten in beeld ge-

bracht. Wie zich aan het maritieme interesseert zal heel veel kijk- en een beetje leesplezier hebben aan volgende titels waarvan onlangs nog een recente herdruk verscheen. Het betreft de boekdelen: 'De Nederlandse Noordzeevervisserij in oude ansichten', 'De Scheepvaart in Nederland in oude ansichten' en 'De Koninklijke Marine in oude ansichten'. Voor het overgrote deel zijn de boeken geïllustreerd met zeldzame en anders niet gepubliceerde prentkaarten.

De boekjes kosten 675 Belgische frank en kunnen in de boekhandel worden gekocht. Bestellen kan ook bij de Europese Bibliotheek, BV, Waalkade 34, 5301 CJ Zaltbommel (Postbus 49), tel 0031/418-513.144, fax 0031/418-515.515

## 'Waypoints, Noordzee, van Helgoland tot Wight

GPS-ontvangers hebben de navigatie op zee veranderd en bestemmingen in Engeland, Duitsland of Frankrijk binnen het bereik van iedere watersporter gebracht. Met 'Wayports Noordzee, van Helgoland tot Wight', een uitgave van de Uitgeverij C. Heijnen uit Rotterdam, is het plannen van zo'n reis eenvoudiger geworden. De routes worden door auteur Ruud Kattenberg beschreven met hun waypoints of routepunten en kunnen direct in de GPS-ontvanger worden geprogrammeerd. Vele handige overzichtskaarten ondersteunen de routeplanning. 'Waypoints Noordzee' neemt u mee naar een groot aantal populaire vakantiebestemmingen vanuit Nederland en België, aan beide kanten van de Noordzee, van het Duitse Helgoland tot het Engelse Wight. 'Waypoints Noordzee', een waardevolle gids voor elke watersporter die zee kiest.

Het boek (ISBN 90 75449 02 ) telt 96 pagina's. De paperback kost 550 frank en is verkrijgbaar bij de erkende boekhandels en bij de betere watersportwinkels in Nederland en België.

# SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

## Schooluitslagen visserijonderwijs

### PMI

**Behaalden het certificaat van scheepsleerjongen:** Bryan Biliët, Glenn Bonje, Gianni Calcoen, Christophe D'Haeyere, Steve De Graeve, Kevin De Groote, Tom De Meulemeester, Lino Dury, Jeremy Everaert, Johnny Lemberechts, Sven Mathys, Lorenzo Piasente, Hendrik Rappé, Glenn Schottery, Bartje Van Dycke, Mike Vandierendonck, Kenny Verminck.

**Behaalden het getuigschrift van aspirant beperkte visserij:** Mario Bosmans, David Couhysder, David Creve, Johan De Backer, David De Raedt, Steven Geldof, Joffrey Hollebeke, John Meyers, Thomas Pierar, Sven Vandamme, Hendrik Vantorre.

**Behaalden het getuigschrift van aspirant ter kustvisserij:** Arwan Mathys, Christophe Paulet, Kevin Vandewalle.

**Behaalden het getuigschrift van aspirant-motorist:** Bart Arts, Winnie Bracke, Pieter De Baets, Tim De Ridder, Jean-Marie Devarrewaere, Jürgen Duyve-

jonck, Kristof Jacob en Farid Langens.

**Behaalden het getuigschrift van aspirant onbeperkte visserij en aspirant motorist:** Jimmy Goossens, Hans Schmidt, Tanguy Theys, Tom Van Troye.

**Slaagden in het zesde jaar motoren en komen op termijn in aanmerking voor een brevet van wachtofficier**

**werktuigkundige:** Glenn Beuse-  
linck, Frank Braet en Stefaan  
Couttenier.

**Behaalde het brevet van stuurman beperkte visserij:** Stephane Couhysder.

**Behaalden het brevet van schipper ter kustvisserij:** Willy Arents, David De Lobel.

### IBIS

**Behaalden het certificaat van scheepsleerjongen:** Sébastien Lejuste, Jerome Saussez.

**Behaalden het getuigschrift van aspirant beperkte visserij:** Christoph Goossens, Luc Stienne, Jona Vanbillemont.

## Aantal certificaten scheepsleerjongen op historisch dieptepunt

Aan de Vlaamse visserijsscholen behaalden dit jaar slechts 19 leerlingen het *certificaat van scheepsleerjongen*. Hiermee duikt dat getal voor het eerst onder de twintig. Indien dit een criterium kan zijn om de interesse bij de jongeren voor de visserij in te schatten dan ziet het er niet goed uit. Tot de vroege jaren negentig haalden jaarlijks nog een veertigtal leerlingen het certificaat. Vanaf 1993 halveerde dat getal bijna en bleef een aantal jaren tussen de twintig en de vijfentwintig hangen. Dit jaar mogen we voor het eerst maar negentien scheepsjongens tellen.

### Certificaat scheepsleerjongen

Jaar	aantal (*)
1990	42
1991	40
1992	43
1993	21
1994	25
1995	22
1996	25
1997	24
1998	19

(\*) op basis van de gegevens jaarlijks verstrekt door de verschillende visserijsscholen.

- \* 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 



## Oostendse visserijschool krijgt andere bestemming

Het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI), de instelling die ontstond na fusie van de verschillende Vlaamse visserijscholen heeft twee vestigingen. Een daarvan bevindt zich in de vroegere visserijschool van het Gemeenschapsonderwijs (De Golfbreker) te Heist, de andere in hetgeen voorheen de Oostendse visserijstadsschool (John Bauwens) was. In een voorwoord bij het jaarverslag van het PMI legt directeur *Marc De Winter* uit dat 'de vestigingsplaats te Knokke-Heist zich duidelijker zal profileren naar de zeevisserij toe, resulterend in getuigschriften die na het behalen van de vereiste vaartijd leiden tot het brevet van schipper en motorist.' Tegelijk krijgt de Oostendse John Bauwensschool stilaan maar zeker een andere bestemming. De Winter: 'Het dubbel aanbod dat tot op vandaag bestond zal — jaar na jaar — worden afgebouwd.' In Oostende zal het accent 'in hoofdzaak liggen op niet-visserijgebonden kustvaart in de studierichting DEK (Technisch Secundair Onderwijs) en scheepswerktuigkundige - 3000 kW in de studierichting MOTOREN (Technisch Secundair Onderwijs).' Dat betekent dat de vestiging te Oostende binnenkort geen vissers meer zal afleveren.

*Gerrit Defreyne*, Gedeputeerde voor Onderwijs in het Provinciebestuur liet tegelijk weten dat er op vraag van de maritieme industrie (bagger-, sleep- en kustvaart) vanaf september vanaf de tweede graad (14 jaar) twee nieuwe studierichtingen aangeboden worden: aspirant-stuurman ter kustvaart en aspirant-scheepsbouwwerktuigkundige - 3000 kW).

Meer info op tel.nr: 050 / 51.10.01 of 059 / 70 40 19. (jd)

## Ibis-leerling wint internationale prijs

IBIS-leerling *Sven De Winne* heeft de eerste prijs gewonnen in een Internationale tekenwedstrijd die de Europese Commissie ingericht heeft. Thema was: *De oceanen, erfgoed voor de toekomst*. Eind juli is leerling *De Winne* samen met leerkracht *Frank Borrey* te gast geweest op de wereldtentoonstelling Expo '98, waar hij de prijs in ontvangst mocht nemen.

## Praktijkleraar Julien Germonpré op rust

Oud-ijslandvaarder *Julien Germonpré* (° 1932) is sinds 1976 lesgever praktijkvakken aan de Oostendse stedelijke visserijschool *John Bauwens*. Hij maakte in die functie ook de overstap naar het PMI mee. Na 22 jaar lesgeven heeft *Germonpré* (die in 1959 Schipper Eerst Klas werd) de pensioengerechtigde leeftijd bereikt. Over schipper *Germonpré* zegt zijn collega *Frank Decerf*: 'De zee heft hem nooit losgelaten. Ik

herinner me dat ik met hem in zee trok aan boord van de *Broodwinner*. Ik moest vaststellen dat deze leraar nog altijd in hart en nieren visser was. Op het water bloeide hij open.'

We vernamen het overlijden van *André Viaene*, schipper ter zeevisserij Eerste Klas op rust, echtgenoot van *Denise Cogghe*. Schipper *Viaene* werd geboren te *Stene* op 18 oktober 1932 en overleed te Oostende op 13 juli 1998. De begrafenisplechtigheid greep plaats op 20 juli.

# 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

# 11 juli-viering op nieuwe B.518 Drakkar

ZES WEKEN NA de tewaterlating vond de officiële overdracht, en doop, van de nieuwe boomkortreiler B.518 Drakkar plaats in Zeebrugge. Ondertussen is de nieuwste aanwinst van de Vlaamse visserijvloot al terug van de eerste reis.

*DE VOLKSTOELOOP OP de scheepswerf De Graeve ter gelegenheid van de doop van de B.518 kon een vergelijking met betere visserijtijden best doorstaan. De opkomst was zó groot dat meer dan de helft van de*

*aanwezigen de plechtigheid vanop de wal moest volgen. Het weer was winderig, maar zonnig en dat was toch een meepakkertje. Net als het feit dat de doop samenviel met de feestdag van de Vlaamse Gemeenschap waardoor de gebeurtenis ook een beetje een 11 juli-viering was, Vlaamse Leeuw inclusief.*

*De reders André en Eddy Crevits werden bedolven onder de felicitaties. De onlangs grootvader geworden Eddy kreeg extra gelukwensen ter gelegenheid van de geboorte van zijn eerste kleinzoon. Of daarmee de opvolging verzekerd is zal de toekomst uitwijzen.*

## Blankenbergers

Met als symbolische thuishaven Blankenberge was het geen toeval dat het peterschap aangeboden werd aan burgemeester Ludo Monset. Christa, de jongste dochter van André Crevits, trad op als meter. De inzegening gebeurde door pastoor Hubert Fraeyman en visserijaalmoezenier Dirk De-maeght.

Ook scheepsbouwer Roger De Graeve verhefde zijn stem. Hij wees op de goede verstandhouding tussen de werf en de familie Crevits. Die samenwerking gaat terug tot in 1951. Louis Crevits en vader Leon De Graeve deden toen al zaken met elkaar. 'En het is nog niet gedaan,' galmde het over de hoofden van de aanwezigen. 'De politici hebben de mond vol

## GOEDE VAART

MaK Nederland B.V. wenst de familie Crevits en de bemanning van de nieuwe B 518 'Drakkar' veel succes en feliciteert de werf De Graeve met dit prachtige eindresultaat, waarvoor wij de voortstuwingsmotor van het type 6M25 hebben geleverd.



**MaK** B-518 **NEDERLAND B.V.**

Grevelingenweg 21  
Postbus 215  
3300 AE Dordrecht

Tel: 00 31 - (0)78 - 6163301  
Fax: 0031 - (0)78 - 6210393



Als haringen in een ton opeengepakt op het dek van de nieuwe B.518. De familie Crevits, peter en meter staan ergens in het midden. (foto gw)

## Eerste verkoop B.518 brengt 30.000 fr op voor Lionsclub

Op maandagmorgen 27 juli werd de vangst van de maidentrip van de B.518 Drakkar geveild in Zeebrugge. De reders Crevits stonden de opbrengst van de eerste kist af aan het Fonds voor Weduwen en Wezen van op zee omgekomen vissers van de Lionsclub Brugge-Maritime. Koper was de Visgroothandel Gerrit die 30.000 frank neertelde voor het lot.

De serviceclub organiseert ook een visbarbecue op de terreinen van de Zeebrugse Visveiling op zaterdag 22 augustus waarvan de opbrengst integraal naar hetzelfde sociale doel gaat.

*over tewerkstelling, maar het zijn tenslotte de onze familiebedrijven die de werkgelegenheid verzekeren. Tot spijt van wie 't benijdt, gaan wij door,' riep de laatste actieve visserijscheepsbouwer aan de Vlaamse kust. De Graeve is dus duidelijk niet van plan om te ontwapenen. Er vielen ook woorden van waardering aan het adres van het werfpersonnel en allen die de vlotte afwerking van*

het schip mogelijk maakten. Maar over de op stapel staande nieuwbouwprojecten hield de werfbaas wel de lippen op elkaar. Begrijpelijk als men weet dat de definitieve overeenkomst voor de bouw van de Z 576 Ostara pas op 14 juli getekend werd. De

Wij wensen schipper en bemanning goede vangst en behouden vaart.

Wij leveren de schroefaskoker-afdichtingen en lagers.



### IHC LAGERSMIT

Postbus 5, 2960 AA Kinderdijk  
Telefoon 0031 (0) 78 6910472  
Fax 00 31 (0) 78 6910477



De bemanning van de B.518: schipper Yves De Mey, machinist Bernard Dierckens, hulpmachinist Piet Ryheul, stuurman Lorenzo Meyers en de matrozen Luc Lambert, Franky Moens en Eddy Vandebussche. (foto gw)

De B.518 is opnieuw een fraai zusterschip van de reeks 38 meter-vaartuigen die de laatste jaren de werf verlieten.

De bouw van dergelijke vaartuigen wordt ook steeds duurder. Alhoewel daar officieel geen mededelingen werd over gedaan, wordt aangenomen dat het prijskaartje toch de 180 miljoen frank benadert. De bouw mag dan al met 30 miljoen ondersteund zijn door de Vlaamse overheid, het blijft een forse investering.

De bemanning staat onder het gezag van de 34-jarige schipper Yves De Mey. De zevenkoppige crew vaart in een beurtrol van zes. Om beurten blijft een van de vissers thuis. De B.518 maakt reizen van tien tot twaalf dagen en verkoopt steeds in Zeebrugge. Ook als de vangst in het buitenland, doorgaans Engeland, wordt afgezet gaat de vis per container richting ZV. (gw)

**Nog nieuwbouwprojecten in de Belgische vloot? Zie op bladzijde 31 in dit blad!**

**B.518 Drakkar Technisch**  
 # L.O.A.: 37,80 m. # Breedte: 8,50 m. # Diepgang: 4,70 m. # Tonnage: 450 t # Hoofdmotor: 6M25 / Vermogen: 1.200 pk # Hulpmotoren (3): Caterpillar # Stuurmachine: Van Voorden # Schroef, straalbuis, boegschroef: Promac/ Van Voorden # Vangstverwerker: Van Rijn # Instrumenten: Ines # Centraal smeersysteem: VDV # Diverse onderdelen: Vlaamse Visserij Coöperatie.

Reder, schipper en bemanning van de B 518, Van Voorden - Promac wenst u een goede vaart en een behouden thuiskomst



## VAN VOORDEN-PROMAC

### VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven  
 HODI straalbuizen  
 Industrieel 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  
 Redding boten

**EEN VOORSPRONG IN  
 KWALITEIT EN TECHNIEK**

**VAN VOORDEN-PROMAC**

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

# De 'Blankenbergse' vloot



De belangstelling voor de doop van de B.518 Drakkar was bijzonder groot. Meer dan de helft van de genodigden geraakte niet aan boord. (foto gw)

Met de komst van de B.518 Drakkar telt de 'Blankenbergse' visserijvloot opnieuw drie vaartuigen. De twee an-

dere zijn de eurokotter B.65 Artevelde van Jozef Vandewalle en de Belgisch-Nederlandse eurokotter B.601 Van Maer-

lant. De drie Blankenbergse vaartuigen hebben echter geen ligplaats meer in hun thuishaven.

Het was ooit anders. In 1790 waren er 73 visserssloepen waarop honderden vissers werkzaam waren. Oostende telde toen 22 vaartuigen en Nieuwpoort 27. Een vissershaven of steiger was er echter niet in Blankenberge. Die kwam er pas in 1865. De sloepen en garnaalschuiten werden al die jaren gewoon op het strand getrokken en de vis in de Breydel- of Weststraat verkocht. Een echte vismijn kwam er uiteindelijk in 1886. In 1952 werd de vismijn afgebroken.

Tijdens de tweede wereldoorlog telde de Blankenbergse vloot nog een vijftigtal vaartuigen (1942-43), nadien nog een twintigtal (1947-48).

In 1955 werd de vissershaven opgeheven en alle vaartuigen moesten in Zeebrugge verkopen. Daardoor verdwenen ook een aantal B-vaartuigen die zich lieten vernummeren naar Zeebrugge en Oostende.

## De laatste (houten) Blankenbergse vaartuigen waren:

B.113	Pharailde	(1926, Panesi, Oostende)	Albert Govaert
B.603	Jean-André	(1950, Hillebrandt, Oostende)	Engelbert Goderis
B.606	Victorine	(1932, Reyns R., Blankenberge)	Albert Goes
B.613	Marie-Thérèse	(1927, x, Oostende)	Louis en Albert Populier
B.796	Marie-Jeanne	(1943, De Graeve L., Zeebrugge)	Jozef Cattoor.

In de loop der jaren waren er toch nog enkele reders die om sentimentele redenen voor Blankenberge kozen. Ook het eerste vaartuig van Blankenbergenaar Louis Crevits droeg de "B". Het waren/zijn:

B.181	Mayflower	(1965, Panesi, Oostende)	Gilbert Ponjaert
B.190	Maria Hulp der Kristenen	(1923, x, Oostende)	Marie-Louise Thoon
B.551	De Kaper	(1957, Bocher, Zeebrugge)	Freddy Cattoor
B.601	Van Maerlant	(1962, De Graeve L, Zeebrugge)	Emiel Ackx-J. Deplancke
B.602	Zilvermeeuw	(1964, De Graeve L., Zeebrugge)	D. Wittewrongel - M. Bogaert
B.604	Ibis	(1954, x, Nederland)	Lucien Ponjaert
			(later: mevr. Boussemaere-Cattoor)
B.5	Drakkar	(1957, x, St.-Nazaire)	Louis, André en Eddy Crevits

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

# Nieuwe UK 224, als alternatief voor de boomkorvisserij

**OP ZATERDAG 18 juli werd de nieuwe UK 224 'Tunis van Luut' door de Nederlandse scheepswerf Maaskant aan de opdrachtgevers overgedragen. De Urkse rederij T. de Boer & Zn. (van de vier gebroeders de Boer) had een voor Nederlandse (en dus heel zeker ook voor Vlaamse) normen revolutionair vaartuig besteld.**

DE 33 METER LANGE kotter van schipper Luut de Boer is het eerste Nederlandse vissersvaartuig dat speciaal ontworpen werd voor zowel de snorrevisserij (\*) (Icelandic seining) als de dubbele trawlvissersrij. (\*\*). Een bewuste keuze, omdat de vissersfamilie de Boer weet dat de boomkorvisserij hoe langer hoe meer onder vuur komt te liggen. Hun nieuwe vaartuig is dan ook een ondernemend antwoord op de roep naar een milieuvriendelijker visserij.

Niet alleen schaden de vistechnieken van de UK 224 de zeebodem niet, ze leveren ook een mooier product af: de vis wordt met het seinevissen gaaf aan boord gebracht. Ten slotte vergt hun visserij een vaartuig met een veel minder motorvermogen dan een boomkorkotter. Een bokkentreiler die op tong jaagt mag dan grotere besommingen maken, door de lage bedrijfskosten hoopt de Boer netto meer over te houden. De gebroeders hebben dan ook hun tongquotum weggeruild voor kabeljauw. In het Nederlandse blad Visserijnieuws zegde schipper Luut de Boer het zo: *'Tong vangen we niet meer, de dure vis moet bij ons de ongequoteerde rode poot en mul worden. Dat is in de zomer bij het snorren voor de Hollandse kust. 's Winters gaan we in de Noorse Zone met de twinrig op schol, tong-schar, kreeftjes en tarbot'*. Het ruim van de UK 224 werd overigens speciaal ingericht om de kwaliteitsvis in kleine kisten van 5, 10, 15 en 20 kg te bewaren. Daarboven wordt de vangst extra voorzichtig gespoeld in een lang-

zaam draaiend bubelbald -spoelmachine, waardoor de slijmlaag intact blijft en de versheid gegarandeerd. De UK 224 past volledig in de nieuwe trend om de Nederlandse vloot te verkleinen. Deze zit immers nog ver boven de streefcijfers die door de EU in een Meerjarig Oriëntatieplan opgelegd werden.

Vermelden we ten slotte nog dat ook in België stemmen opgaan om het pad van de energieverblindende grote boomkorkotters te verlaten en te kijken hoe iets kleinere vaartuigen een grotere rendabiliteit kunnen ontwikkelen. De Rederscentrale diende daartoe onlangs nog een studieproject in. Volgens RC-man Georges Vanquaethem (in HVB VI 1998, p.12) moet de nieuwe tendens vermijden dat er in het grote vlootsegment nog lang schepen gebouwd worden van 387 GT *'waardoor onze vloot qua GT's enkel maar uitbreiding neemt wat strijdig is met het MOP'*.

(\*) In Nederland is men volop ervaring aan het opstapelen i.v.m. alternatieven voor de boomkorvisserij. Zo werd het 'Belgisch' vaartuig (met uitbating in het Nederlandse Wieringen) N 350 in 1986 reeds aangepast om de snurrevaadvisserij uit te oefenen. Meer hierover vindt u in HVB III 1996 p. 15 en HVB IV 1996, p. 6.

(\*\*) Ook de Urkse 'Belgische' boomkorkotter Z 571 werd destijds al voor de dubbele trawlvissersrij omgebouwd. Ook toen was het de bedoeling om een visserij op niet-gequoteerde soorten te organiseren. Zie hierover HVB VI 1996, p. 20.

## WESTELIJKE WATEREN — Strengere controles

De handleiding in verband met de beheersregeling van de visserij voor de Westelijke wateren, zoals die in 1996 aan alle rederijen werd overgemaakt, dient aangepast te worden.

Voortaan zal immers ook de aan boord gehouden vangst bij elke grensoverschrijding overgemaakt dienen te worden. De vangst moet erin vermeld worden naar soort, in kilogram levend gewicht. Dit zal samen met het nu reeds bestaande positierapport dienen te gebeuren. De rapporten kunnen gestuurd worden per telex, fax, telefoon of via het VMS. De Dienst voor de Zeevisserij laat weten dat er door de buitenlandse controlediensten een leerperiode zal gedoogd worden.

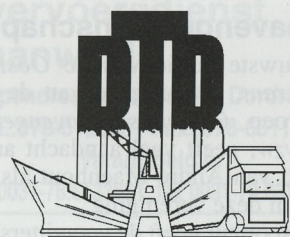
Directeur Martens: *'We kunnen echter de schippers van betrokken vaartuigen niet genoeg op het hart drukken om de nieuwe regelgeving zo snel mogelijk stipt na te leven. Recent werden vaartuigen in het buitenland geverbaliseerd voor het niet doorsturen van de (positie)inspanningsrapporten.'* Hij vervolgt met de niet mis te verstane woorden: *'Het moet voor iedereen duidelijk zijn dat met de huidige regelgeving de buitenlandse controlediensten op zee de nodige gekruiste controles zullen kunnen uitvoeren tussen de werkelijk in het ruim aanwezige vangsten, de opgaven in het logboek en de doorgestuurde vangstopgaves in de inspanningsrapporten.'*

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

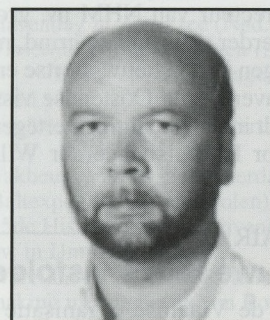
Maritiem

VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

**ABVV**

OOSTENDE - VEURNE -  
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

VISSERS OPGELET

**Inruilen getuigschriften**

Oud-leerlingen van het visserijonderwijs die in het bezit zijn van een getuigschrift van *aspirant schipper ter visserij* behaald na 31 december 1985 dienen dit getuigschrift zo snel mogelijk om te ruilen tegen het *getuigschrift van aspirant-stuurman beperkte visserij* op het Hoofdwaterschoutsambt te Oostende. Ze moeten zich daarbij ZELF aanbieden, in het bezit van een uittreksel uit hun geboorteakte, een bewijs van nationaliteit, een origineel geldig doktersattest (groene briefje), een voor eensluidend verklaard afschrift van brevet radiotelefonie (of GMDSS), een afschrift van hun diploma van aspirant-schipper ter visserij (behaald na 31 december 1985). Bovendien moeten ze het bewijs kunnen leveren van 24 maanden effectieve vaart aan dek aan boord van vissersvaartuigen (dat uittreksel kan ter plaatse bekomen worden).

HAVEN OOSTENDE

**Nieuwe voorzitter  
Oostendse  
havengemeenschap**

De nieuwste editie van de *Oostendse Havenkrant*, een uitgave van de drukingsgroep *Oostendse Havengemeenschap* vzw, geeft veel aandacht aan het afscheid van André Maenhout als voorzitter van deze vereniging.

De transporteur geeft de voorzittershamer over aan Patrick Degryse (45). Deze laatste is directeur van NHM nv, groothandel-invoerder van zand en grind, met o.a. vestigingen in de Nieuwpoortse en Oostendse havens. De Oostendse vissershaven wordt in de vereniging vertegenwoordigd door Pakhuisbeheerder Willy Van Waes.

CULINAIR

**Nieuwe reeks visfolders**

VLAM, de Vlaamse organisatie die de vispromotie verzorgt, lanceerde in juli een nieuwe reeks visfolders. Daarin worden de vijftien landen van Europa op hun visspecialiteiten getest. Maar dan wel op basis van in ons land verkrijgbare vissoorten. Het eerste land dat aan bod komt is... België. De folder geeft een aantal recepten op basis van vis en bier. Er wordt onder meer gewerkt met Brugs Tarwebier, La Chouffe, Blonde Leffe, artisanale Gueuze en kriekbier. De (nieuwe!) recepten steunen op enige traditie. In het begin van de eeuw begonnen ze in Vlaanderen paling klaar te maken me jenever en blond bier, in Brussel viel de 'anguilles à la Gueuze' in de smaak en later, in Wallonië, de 'carpe à la mode d'Orval'.

Na de tweede wereldoorlog ging brouwer Wielemans zich in de keuken moeien. Resultaat was een kookboekje 'La cuisine au pays de Gambrinus', vrij vlug werden daaruit de paling Uilenspiegel (met

gueuze), de zeetongfilets Sainte-Catharina (met pils), de baars Vieux temps (met oude bruine) en de kreeft Franco-Belge (met abdijbier) internationaal bekend. Ten slotte nog dit. De initiatiefnemers van de VLAM verwittigen ervoor dat koken met bier niet makkelijk is. Dus: eerst folder lezen!

TIHANGE

**Geslaagde viskweek in  
koelwater kerncentrale**

Al van 1983 wilde visverkoper Robert Gabriel, afgevaardigd-bestuurder van de NV Gabriel uit Malmedy tropische vissen in het koelwater van de kerncentrale van Tihange kweken. En het lukte. In 1997 maakte zijn bedrijf voor het achtste opeenvolgende jaar winst.

Gabriel gebruikt enkel het water dat in de centrale voor een derde keer voor koeling zorgt. Water voor de eerste koeling zou immers te warm zijn. Het water komt van de drie torens en is steeds 25°C warm. Vooral in de winter biedt de 3 hektare grote onderneming een surrealistisch spektakel. De kweekbakken in open lucht dampen in de vrieskou. Onophoudelijk stroomt er 1.000 liter water per seconde doorheen. Naar eigen zeggen deden zich nooit radioactieve problemen voor.

Jaarlijks wordt daar 250 ton vis gekweekt die soms luistert naar de meest exotische namen: tilapia, claria, koi... De koi zit

**Jaarlijks verlaat Juul De Vocht, oud-directeur van de visserijschool in Heist, voor een keer zijn Noordzeeland en trekt zich terug in een of ander gebergte. Daarna neemt hij telkens de pen ter hand om ons ons te laten delen in een belevenis waar voor een keer geen zee, geen vis... aan te pas komt. Volgende maand in HVB: WAT ZOEKT EEN ZEEMAN IN DE BERGEN?**

achter grendel, want sommige exemplaren kosten meer dan 100.000 frank.

BRESKENS

**45 jaar Visserijfeesten**

In dit weekend van 9 augustus gaan in Breskens voor de 45ste keer de Visserijfeesten door. Op zaterdag staat de traditionele vlootshow met vissersvaartuigen centraal in een overvol programma. Tijdens deze vlootshow (14 u.) kunnen de liefhebbers gratis een tochtje in zee maken met de deelnemende kotters. Op zaterdag en zondag is een bezoek aan het visserijmuseum boven de vimijn trouwens evengoed gratis.

# CREVITS

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

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

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

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

**Telefoneren vanuit Nederland:  
09/ 32 50 54 48 33  
Fax 050/ 54 79 11**

# Tegen eind volgend jaar vijf nieuwe grote boomkorvaartuigen in bedrijf

De B.518 *Drakkar* was de eerste in een reeks van vijf nieuwbouwvaartuigen voor de Vlaamse visserijvloot. De vier anderen eenheden komen nog voor het einde van volgend jaar in de vaart. Het gaat telkens om grote boomkorvaartuigen met een vermogen van om en bij de 1200 pk.

OOK VOOR DE Z.576 *Ostara* (600 pk) die op 9 februari nabij het Kanaaleiland Guernsey zonk komt een vervangingsvaartuig. De BVBA *Mare Nostrum* van mevrouw *Denise Vantorre* en haar zoon *Benoît Beernaert* is de opdrachtgever. Het schip staat momenteel in de steigers bij de *De Graeve* in Zeebrugge en de tewaterlating wordt verwacht in juni '99. Het bijkomend vermogen werd gevonden bij de Z.526 die eind '96 gesloopt werd. Bij *De Graeve* staat ook een nieuwe Z.462 in het orderboek, een vervangingsvaartuig voor de Z.462 *Zeeparel* (600 pk) waarvoor het nodige bijkomend vermogen werd verworven. De *Zeeparel* was tot vorig jaar eigendom van de *Rederij Het Zeepareltje NV* (Groep *Witgeers*). Het vaartuig

werd gekocht door de NV *Scheepswerven De Graeve*.

Vergevorderd is de nieuwe Z.198 *Kees Korf* voor NV *Rederij Noordpas* uit Knokke-Heist van de Urker redersfamilie *Korf*. Het schip is op de Friese werf *Van der Werff & Visser* in Irnsum aan afwerking toe en komt zeer binnenkort in de vaart.

Ook de nieuwe Z.526 *Vaya Con Dios* voor de BVBA *Flamingo* uit Zeebrugge wordt bij *Van der Werff & Visser* gebouwd. De nieuwe rederij *Vaya Con Dios BVBA* (*Geert Luyckx en Ivan Eyland*) kreeg het vrije nummer Z.526 toegewezen (zie hoger) en kon via aankoop van documenten van enkele kleinere vaartuigen, o.a. Z.403, Z.580 en N.12, het nodige vermogen verwerven. Het schip krijgt net als de B.518 een MaK-motor aan boord.

Navraag bij de BVBA *Rederij De Klauwaert* in Knokke-Heist leverde de bevestiging op dat er van een nieuwbouwproject voor de Z.84 *De Klauwaert* eigenlijk nooit sprake is geweest. Toch staat de rederij vermeld met een bouwproject in het Nederlandse Stendam bij de 'Vaartuigen in opbouw' in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1998. (gw)



## SCHEEPSSCHROEVEN B.V.

Sinds 1959 uw vertrouwde adres voor reparaties en leveringen van sloopschroeven

- \* Slijtplaten leverbaar
- \* Reparatie op afspraak mogelijk (terwijl u wacht)
- \* Levering van nieuwe en gebruikte sloopschroeven
- \* Eigen vervoersdienst aanwezig

Papendrechtsestraat 2a, Dordrecht  
Tel.: 078-6133831 Fax.: 078-6311795

Vanuit België:

Tel 0031-78.6133831, fax 0031-78.6311795

- 22 Visbarbecue in Zeebrugge (Lions Club)  
22 Havendag in Zierikzee (Ned.)  
26-30 Visserijdagen in Harlingen (Ned.)  
29-1.10 Flora- en Visserijdagen in Den Oever (Ned.)  
31 Vis '98, vakbeurs in Amsterdam  
**SEPTEMBER**  
1 Vakbeurs Vis '98 in Amsterdam  
1-4 Baltexpo 98, Gdansk (Polen)  
1-6 15de Hiswa te water, drijvende bootshow in IJmuiden (Ned.)  
4-6 Wereldhaven Festival Rotterdam, kennismaking met de haven van Rotterdam  
6-9 InterCool, vakbeurs voor diepvriesproducten in Düsseldorf (Dui)  
9-11 Mini-cruise met Vrienden Noordzee-Aquarium Oostende naar Leeds (Schot.)  
19-20 Garnaalfeesten in Boekhoute  
20 Garnaalpelwedstrijd, Visserskaai Oostende

## Aktiviteitenkalender voor vissers

### AUGUSTUS

In de museumhaven van het nationaal scheepvaartmuseum (Steen) te Antwerpen kan van dinsdag tot zondag (tussen 10 u en 16 uur) het lichtschip *West-Hinder III* gratis bezocht worden. Ook het maritiem park naast het Steen is dan vrij toegankelijk.  
6-7 Hoe de Vliegende Hollander Amerika

Ontdekte en al de Rest, wagenspel van Flor Vandekerckhove, opgevoerd door Theater Creabelleman. Venetiaanse gaanderijen Oostende, 15 uur. Gratis toegang.

7-8 Visserijdagen in Colijnsplaat (Ned.)

8-9 Visserijdagen in Breskens (Ned)

15 Dag van de Visserij (Zeewijding) in Heist

15 Festival van het Vlaamse Visserslied in Heist (Heldenplein, 16 uur)

15 Mosseldag in Yerseke (Ned)

## B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

# O.129 Amandine museumschip in 2000

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten



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

Tegen de zomer van het jaar 2000 moet de volledig tot museumschip gerestaureerd O.129 *Amandine* een nieuwe toeristische attractie zijn op de Oostendse Visserskaai. Dat is de visie van een stuurgroep die de restauratie van de laatste ijslander begeleidt.

HET EERSTE RESULTAAT IS dat het parkeers aan boord van het schip nagenoeg vastligt. Het uitgangspunt was dat de laatste ijslander zo origineel mogelijk moet behouden blijven. Daarom worden zoveel mogelijk originele stukken en instrumenten teruggeplaatst. Toch zijn er enkele ingrijpende aanpassingen nodig om het bezoek vlot en veilig te laten verlopen. Een eerste ingreep was het aan-

brenge van doorgangen in de wanden van het visruim waardoor de bezoekers een mooi zicht zullen krijgen op de werking van de opslagplaats die in de vispraktijk enkel vanop het dek toegankelijk is.

De stuurgroep zal de komende maanden de verschillende compartimenten op een optimale doorloopbaarheid bestuderen. Ook voor de toegang tot het schip zal wellicht een opening in de romp nodig zijn. De renovatie van de laatste Vlaamse ijslander kan wellicht tegen volgende lente rond zijn, maar het werk is dan nog niet af.

## Mijlpaal

Ondertussen leveren de VDAB-cursisten bij de vzw *Maritieme Site Oostende* goed werk. Alle overtollige rommel is reeds uit het schip verwijderd en tal van delen zijn grondig geschuurd en in de antiroestverf gezet. Een eerste mijlpaal in de realisatie van het project is het terugplaatsten van de mast op 7 augustus. Naar aloude



De VDAB-cursisten op de Maritieme Site Oostende in de gewezen Scheepswerf Seghers hebben al goed werk geleverd. Op de laatste werkdag van de bouwvakkers werden ze getraceerd op een barbecue op de werf. In tegenstelling met de bouwvakkers werken zij echter door. Rond de goed gevulde tafel zitten Ronny Mahieu, Rudiger Fertinel, Claudia Larsen, Jimmy Strubbe, Jaak Dekeyser, William Delanoye, Arlette Vanhille, André Nolf, Tinne Brown, Cliff Tanghe, Willy Devrome en Johnny Lydou.

## Scheepsdiesel Service

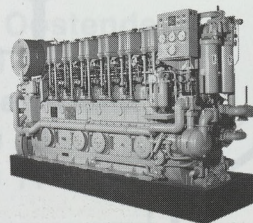
Alle dieselmotoren:

Leveren, plaatsen, revisie en herstelling  
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen, waterpompen en compressoren e.a.  
Opgieten van motoren met Chockfast  
**DROOGDOK**  
Schroeven en schroeffassen  
Las- en leidingwerk

**Bureel - werkplaatsen:**

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 03 67  
bij afwezigheid Tel. 09 / 379 98 82  
of semafoon Hugo 07 / 300 47 81

**SDS** n.v.



traditie zal de plaatsing gepaard gaan met het inwerken van een muntstuk onder de mast.

Rond het hele Amandine-project hangen ook nog veel vraagtekens. De redding van de oproestende ijslander — aangekocht door de stad — is alleen maar mogelijk door het modelopleidingsproject scheepsrenovatie van de VDAB. Ook de budgetten voor het project zijn nog niet sluitend. De vzw mag al rekenen op 2,1 miljoen frank Europese steun in het kader van het 5B-programma voor het inrichten van de opleidingsplaats. Het *Europees Sociaal Fonds* (ESF) is bereid veertig procent te betalen in de werklozenopleiding renovatie- en schepsherstellings-technieken. De aanleg van de *put* waarin het schip uiteindelijk zal komen te liggen is een onderdeel van de heraanleg van de Oostendse Visserskaai die ten laste valt van de stadsbegroting. De plaatsing en de *audio-visuele uitbouw* als museumschip met een compacte tentoonstelling rond de geschiedenis van de IJslandvisserij zal nog enkele miljoenen vergen. Om daar een beter inzicht in te krijgen luisterde de stuurgroep vorige week naar deskundige *P. Chielens*, die de geslaagde inrichting van 'In Flander's Fields' in Ieper met de modernste technieken voor zijn rekening nam. Tenslotte is er nog de *uitbating* van het museumschip. De stad zal niet voor die uitbating instaan. Er is nog wat tijd om een formule te vinden voor een niet-verlieslatende uitbating van de nieuwe toeristische blikvanger op de Visserskaai. (gw)

## FAILLIET

✘ IBER FISH BVBA, Koningsstraat 36, 1080 Brussel, groothandel in vis en visserijproducten (omzet 20 miljoen). Failliet verklaard op 22 juni 1998.

✘ NV AGENSEA, Vismijnstraat 17, 8380 Zeebrugge, groothandel in petroleumproducten, oliën en toebehoren voor schepen en scheepsbevoorrading. Failliet verklaard op bekenenis op 14 juli 1998.

✘ NV ZEEBRUGSE TANKVAARTMAATSCHAPPIJ (Z.T.M. NV), Vismijnstraat 17, 8380 Zeebrugge. Failliet verklaard op bekenenis op 14 juli 1998.

✘ VISVERWERKING IJMUIDEN BV, Egmondstraat, IJmuiden, visfileerbedrijf. Failliet verklaard in juni 1998.

## NEDERLAND

### Nieuwe visserijminister

De vorming van de tweede paarse regering in Nederland zorgde ook voor een andere minister voor *Landbouw, Natuurbeheer en Visserij* (LNV). Jozias van Aartsen (VVD) verhuist naar Buitenlandse Zaken. Op Landbouw wordt hij opgevolgd door Harm Haijo Apotheker (D66). De 48-jarige Apotheker is burgemeester van het Friese hoofdstad Leeuwarden. Hij studeerde sociologie en planologie met ruimtelijke ordening als specialisatie.

Naast 15 ministers telt het nieuwe kabinet ook 14 staatssecretarissen. Staatssecretaris voor LNV is de 45-jarige Geke Faber (PVDA), tevens burgemeester van Zeewolde (Flevoland).

## QUOTA

### Makreelquotum uit Noordzee

Omdat het Belgisch quotum van 120 ton makreel in de Noordzee geacht wordt benut te zijn, wordt de bijvangst van makreel streng beperkt. Daarom is het vanaf 1 augustus tot het einde van het jaar verboden om meer dan 200 kg vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die zeereis aan boord te hebben.

### Beperking tong in Ierse Zee

Vanaf 1 augustus tot 30 september worden de tongvangsten in de Ierse Zee (VIIa) beperkt tot 5 kg per vol uur aanwezigheid voor vissersvaartuigen van 300 pk en minder; 10 kg per vol uur voor vissersvaartuigen van meer dan 300 pk.

## CONTROLE

### Marine mag tweedehandsschip voor visserijwacht aankopen

De ministerraad gaf het Ministerie van Defensie toelating om op zoek te gaan naar een geschikt tweedehandsschip voor

de marine. Het vaartuig zou permanent beschikbaar moeten zijn in de marinebasis van Zeebrugge voor opdrachten als visserijwacht, reddingsoperaties, bijstand aan overheidsdiensten als rijkswacht en douane en controles op sluikstortingen op zee. Tot zover een korte mededeling die op 24 juli werd vrijgegeven.

De aankoop of de bouw van een visserijwachtschip kwam de voorbije vijftien jaar al ettelijke keren in de media. Een korte bloemlezing volstaat om dit duidelijk maken dat ondanks vele intenties en beloften het dossier nooit van de grond geraakte.

✘ Het Volk 20.5.83: "Snelboot tegen piraatvisers" ✘ Het Volk 31.1.84: "Het ministerie van Landbouw geeft aan de Zeemacht een speedboot cadeau, die moet ingezet worden in de strijd tegen tongstropers." ✘ Het Laatste Nieuws 18.5.85: "Het ministerie van Landbouw zal een degelijk uitgeruste en snelle boot laten bouwen om Nederlandse vissers uit de 12-mijlszone te houden." ✘ Het Nieuwsblad en De Standaard 30.7.85: "Zeemacht krijgt snel schip voor strijd tegen tongstropers." ✘ Rederscentrale 10.8.85: "Krediet visserijwachtschip goedgekeurd, het vaartuig zal ongeveer 250 miljoen kosten." ✘ Het Nieuwsblad 1.9.88: "Staatssecretaris De Keersmaecker laat weten dat er weldra een aanbesteding zal uitgeschreven worden voor de aankoop van een visserijwachtschip." ✘ Het Laatste Nieuws 31.1.89: "In 1990 een snel waachtschip (4.000 pk) voor controle Belgische visgronden." ✘ Het Laatste Nieuws 11.2.89: "Met de bouw van een noodzakelijk visserijwachtschip zou nog dit jaar kunnen begonnen worden." ✘ Rederscentrale 15.6.89: "De eerste schif van 150 miljoen bestemd voor de bouw van een nieuw visserijwachtschip zou van de begroting van Landbouw geschrapt zijn." ✘ Het Nieuwsblad 8.3.90: "Bouw visserijwachtschip laat nog steeds op zich wachten." ✘ Het Laatste Nieuws 22.6.90: "Krijgt België dan toch een eigen visserijwachtschip? Er werd alvast een totaal dossier 'Middelen voor interventies in de Belgische zone van de Noordzee' opgemaakt. Ook al is daartoe geen cent voorhanden." ✘ De Lloyd 22.1.91: "België krijgt geen patrouilleschip." ✘ Het Nieuwsblad 15.4.91: "Kustwacht krijgt snel patrouillevaartuig". (gw)

### Scheepsbouwcontract

Eindelijk is het FIVA operationeel. Dat dit financieringsinstrument van de Vlaamse regering jonge schippers op ideeën kan brengen, is de bedoeling van het hele opzet. Dat zo'n jonge schipper daarbij in theorie zelfs aan de vervanging van een oud vaartuig kan denken, is zeer wel mogelijk. Maar voor het puntje bij paaltje komt, stroomt er nog veel water naar de zee. Voor er geld op de nieuwbouwtafel komt te liggen, wil zo'n schipper bijvoorbeeld weten wat het contract met een scheepsbouwer om het lijf heeft. Oud-scheepswerfdirecteur Guy Delhasse (Beliard) zette het voor ons op een rijtje.

### Volgende maand in HVB!

(Neem toch 'n abonnement!)

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

Bureel - werkplaatsen:

Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37  
bij afwezigheid GSM 0477-412093  
Werkkaai 9-11 (vissershaven)

Verheye Joël n.v.



## Overzicht januari - juni KWART MINDER TONG AANGEVOERD!

De trend die zich na het eerste trimester aankondigde zet zich door. *Zowel aanvoer als besomming liggen na zes maanden visserij lager dan vorig jaar.* Het snel opvissen van het kabeljauw-quotum (zie vorig nummer HVB) verhinderde evenwel dat de balas al te zwaar om kon slaan. Tegenover een toename van 605 ton kabeljauw staat echter een vermindering van de tongaanvoer met 604 ton. Er werd nauwelijks minder schol aangevoerd. Voor de meeste andere demersale soorten daalde de aanvoer. De daling lag boven het gemiddelde voor wijting, tarbot, griet, rog en zeeduivel. (gw)

### TOTALE AANVOER JANUARI-JUNI (in ton)

	1997	1998	+/-	%
Kabeljauw	1.060	1.665	+ 605	+ 57.1
Schol	1.668	1.650	- 18	- 1.1
Tong	2.367	1.763	- 604	- 25.5
andere dem.	3.435	3.215	- 220	- 6.4
Pel. soorten	10	7	+ 3	+ 30
Schaaldieren	176	170	- 6	- 3.4
Weekdieren	320	423	+ 100	+ 32.2
TOTAAL	9.035	8.893	- 142	- 1.6

### Kabeljauwopbrengst: + 68 procent

Voor de meest courante vissoorten vertaalde de lagere aanvoer zich in een prijsverhoging. Ook de massale kabeljauwaanvoer ging gepaard met betere prijzen. De tongbesomming daalde met 116 miljoen frank. Ten opzichte van de totale besomming daalde de opbrengst van de edele platvis van 60 procent vorig jaar tot 55 procent voor dit jaar. De meer dan verdubbeling van de kabeljauwaanvoer resulteerde in een besommingstoename van niet minder dan 68 procent. (gw)

### TOTALE BESOMMING JANUARI-JUNI (in miljoen frank)

	1997	1998	+/-	%
Kabeljauw	70	119	+ 49	+ 68.2
Schol	120	110	- 10	- 8.5
Tong	874	758	- 116	- 13.3
andere dem.	330	322	- 8	- 2.4
Pel. soorten	0	0	0	- 8.6
Schaaldieren	36	36	0	+ 2.1
Weekdieren	18	29	+ 11	+ 60.2
TOTAAL	1.447	1.374	- 73	- 5.1

## Tong goedkoper dan in het voorjaar

De tongprijs zit nog steeds op een hoog niveau, maar is toch al wat goedkoper dan begin dit jaar. In januari bedroeg de gemiddelde vismijnprijs 444 frank. In mei was de prijs gedaald tot 402 frank en in juni opnieuw wat gestegen tot 416 frank. Dat is een stuk lager dan de 454 frank in juni vorig jaar. In juli kan er nog een stijging optreden. Dat is een normaal verschijnsel omdat de vraag tijdens het toeristisch seizoen toeneemt. In juli vorig jaar bereikte de gemiddelde maandprijs een absoluut record van 474 frank. Daarna ging het geleidelijk lager (ook dat is een jaarlijk weerkerend verschijnsel), maar de gemiddelde marktprijs zakte nooit onder de 400 frank. Uiteindelijk kwam de gemiddelde prijs op jaarbasis uit op 391 frank, dankzij goedkopere tong in het eerste trimester.

Voor dit jaar ligt de gemiddelde prijs over de voorbije zes maanden op 430 frank (369 frank vorig jaar). Die hoge prijs is verklaarbaar door de lagere tongaanvoer. De aanlandingen in de kusthaven verminderde met 25 procent. Het is niet duidelijk of er in werkelijkheid minder tong werd gevangen. De daling kan ook veroorzaakt zijn door meer aanvoer in buitenlandse afslagen of door een beter spreiding van de vangsten. De ware reden zullen we pas kunnen achterhalen als de volledige vangstcijfers voor '98 bekend zijn. (gw)

## Oostende verliest aan Zeebrugge en Nieuwpoort

De procentuele verdeling per haven laat zien dat Oostende zowel in aanvoer- als in besommingaandeel terrein verliest aan Zeebrugge en zelfs aan het kleine Nieuwpoort. De verschuiving duurt al enkele jaren. Ter vergelijking hebben we de cijfers van het eerste semester van vijf jaar geleden (1993) toegevoegd. Opvallend is de kleine toename in Nieuwpoort, terwijl het aantal vaartuigen in de IJzerhaven in dezelfde periode verminderde. (gw)

### Verdeling aanvoer en besomming per haven

(in ton en in miljoen frank, op basis van halfjaarcijfers)

AANVOER	1997	1998	+/-
Oostende	3.017 33.4 %	2.740 30.8 %	- 2.6 %
'93		3.883 35.0 %	- 4.2 %
Zeebrugge	5.653 62.6 %	5.748 64.6 %	+ 2.0 %
'93		6.776 61.1 %	+ 3.5 %
Nieuwpoort	365 4.0 %	404 4.6 %	+ 0.6 %
'93		439 4.0 %	+ 0.6 %
TOTAAL	9.035 100 %	8.893 100 %	

BESOMMING	1997	1998	+/-
Oostende	441 30.5 %	381 27.7 %	- 2.8 %
'93		368 32.0 %	- 4.3 %
Zeebrugge	945 65.3 %	934 67.9 %	+ 2.6 %
'93		727 63.1 %	- 4.8 %
Nieuwpoort	61 4.2 %	60 4.4 %	+ 0.2 %
'93		56 4.9 %	+ 0.5 %
TOTAAL	1.447 100 %	1.374 100 %	



## OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene

32.08.08



Bredene

Oostende

*het taxibedrijf voor de visserij*



een hart van ***goud***

**Q8  Oils**

Kuwait Petroleum (Belgium) N.V., tel.: 02 - 511 38 87, fax: 02 - 512 80 05

## EU-vangsten noordwesten Atlantische Oceaan gedaald

Het noordwesten van de Atlantische Oceaan leverde de grote Europese vloten traditioneel aanzienlijke hoeveelheden vis op. Tussen 1950 en 1968 verdrievoudigden de geregistreerde EU-vangsten in dit uitgestrekte gebied van 374.000 tot 1,24 miljoen ton. Kabeljauw was goed voor tachtig procent van de vangsten. De volgende jaren ging het echter steil bergaf tot 32.000 ton in 1996. Dat is maar 2,5 procent meer van de visserij in 1968. Die daling is een gevolg van de invoering van uitgebrede *exclusieve economische zones* door de oeverstaten. Die maatregelen waren ingegeven door de achteruitgang van de visbestanden.

Vooraf de kabeljauwvangsten werden getroffen. EU-vaartuigen zagen deze van 1.030.000 ton in 1968 verminderen tot 2.000 in 1996. De vermindering treft Spanje het hardst. De grote Spaanse schepen vissen nog steeds 65 procent van de EU-vangsten in het gebied op.

## INDIA

### Aquacultuur en milieu

De helft van de aangeboden scampi's en roze garnalen worden in de derde wereld in aquaculturen gekweekt. De diertjes krijgen daarbij vismeel gevoerd terwijl ze rondzwemmen in een chemische cocktail van pesticiden om de algengroei tegen te gaan, en van antibiotica om vooral niet ziek te worden.

Het verlies aan voedingsstoffen in deze aquacultuurvorm is desastreus: er is maar liefst vijf ton vis nodig om één ton vismeel te produceren en dat is dan weer net voldoende om 100 kilo scampi's mee te voeren. Bij een mondiale jaarproductie van 700.000 ton is het duidelijk dat de visbestanden in de zeeën hiervoor duchtig worden geplunderd. Daarnaast leggen de kwekerijen in de kuststreken steeds meer beslag op de ecologisch waardevolle mangrovegebieden en daarmee tasten ze de stevigheid van oevers aan. In India heeft men de gevaren al ingezien en zijn de aquaculturen in de kuststreek intussen verboden.

## JAPAN

### Walvisvangst gaat door

Het bij de Japanners felbegeerde walvisvlees blijft daar te koop. Volgens milieuorganisaties is dat vlees afkomstig van walvissen die door Japanse vissers gestroopt werden. Volgens de Engelse krant *The Times* vonden Nieuw-Zeelands wetenschappers vlees van twee beschermde walvissoorten: de Noordse vinvis en de bulrug.

Een dwergvinvis brengt in Japan ongeveer 2 miljoen frank per exemplaar op.

Vanaf september in Het Visserijblad

EXCLUSIEF

# De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

Hetgeen Hugo Claus voor *De Morgen* gedaan heeft, doet Flor Vandekerckhove voor *Het Visserijblad*.

Vanaf september start in HVB het feuilleton *De slag der sporen van hormonen in het vlees*. In een meeslepende roman (nu nog steeds een 'work in progress') volgen we gedurende vierentwintig hoofdstukken de tragische belevenissen van de vissersfamilie Van Bethune.

Vreemd genoeg wordt het lot daar minder door de visserij bepaald dan door het slachthuis dat de zelfkant van het kuststadje domineert.

Terwijl de visserskinderen Dolf en Machteld hun eigen spoor in het leven zoeken, gaan de hormonen bij hen hun onverbiddelijke werk doen. Wat erger is: ook in het slachthuis spelen hormonen een bijzonder grote rol. Al dat hormonaal geweld — of toch het geld dat ermee te maken heeft — sleept de lezer mee in een grijze wereld van doortrapte blauwers; in een parallelle economie waarin rundvlees bij voorkeur zwart verhandeld wordt. Een verhaal over leugens, prostitutie, ander zwartwerk en moord in het Vlaanderen van 2002!

Zullen de kinderen Dolf en Machteld erin slagen zich van hun familie los te maken? Welke banden hebben de vissers Robbe en Willem met het slachthuis? Welke rol speelt Jaak, de IVK-keurder? Waarom spreekt het hoertje van estaminet 't Kasteel van Wijnendale een soort Vlaams dat op ouderwetse weerberichten lijkt? Hoe vergaat het de relatie van moeder Johanna en pastoor Pierre Flotte? En waarom besluit filmmaker Jan Bucquoy zo rond het negentiende hoofdstuk al om deze roman te verfilmen... daar waar het feuilleton dan toch nog vijf hoofdstukken te gaan heeft?!

Langzaam krijgt de lezer inzicht in het werk dat hij in HVB onder ogen krijgt. Is het een 'Bildungsroman'? Een naturalistisch epos zoals Zola dat placht te schrijven? Een postmoderne vertelling misschien? Een parodie op de historische roman? Een satire op het streekverhaal? Een sleutelroman: wie is wie? Is het dat alles tegelijk? Of gewoon een brok lekker leesvoer? U zult het de komende maanden hormonendruppelsgewijze te weten komen... indien u een abonnement neemt op HVB.

Het Visserijblad zoekt vijftig nieuwe abonnees. Schrijf vandaag nog 1200 frank over op rekening 384-0596581-18 en mis geen enkele aflevering van het nieuwe HVB-feuilleton dat in september van start gaat.

HET VISSCHERIJBLAD

