

H HET VISSERIJBLAD
HVB
66

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



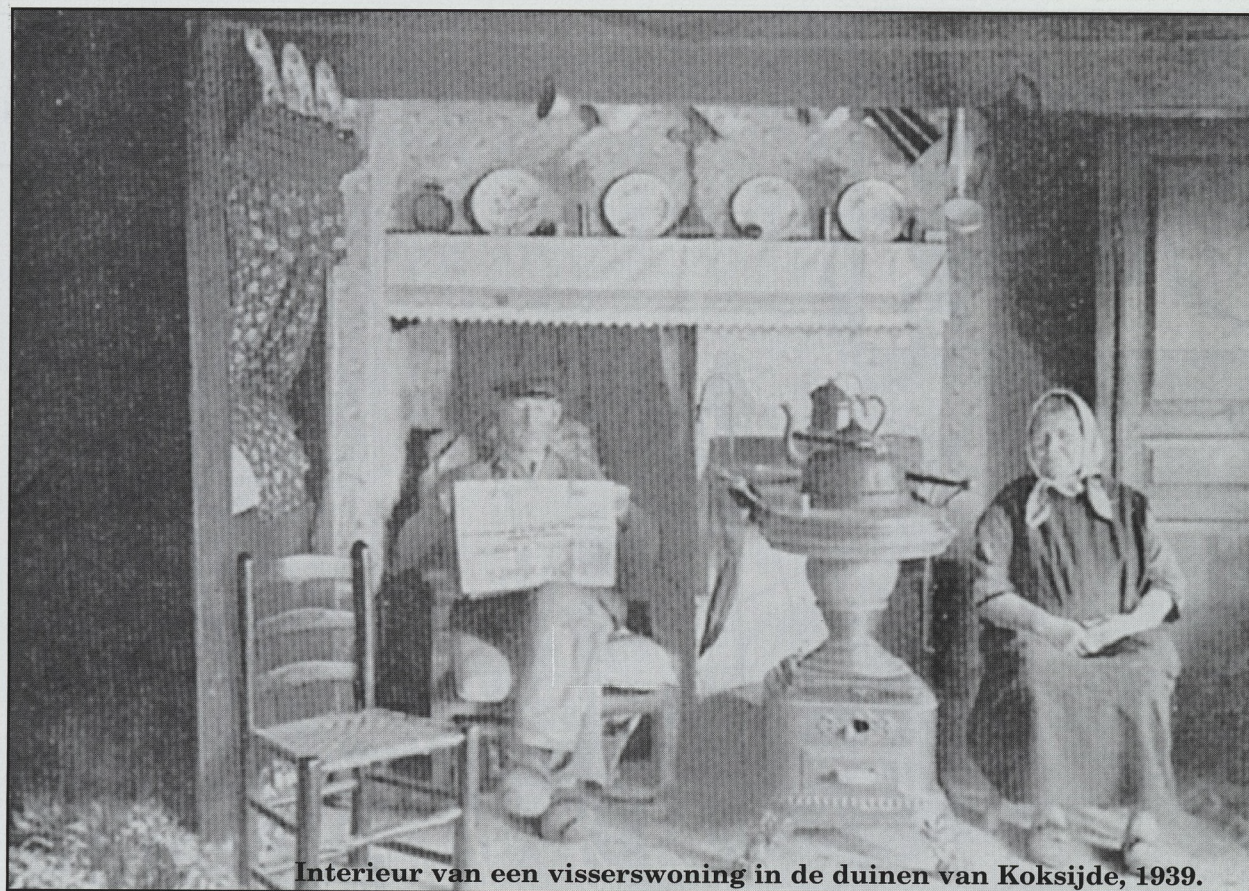
**NAAR 1300 PK
DE DOORBRAAK**

**DE NIEUWE Z-526
DE REPORTAGE**

**ONMISBARE
VISVEILINGEN
DE VRAAG**

**TWERKSTELLING
IN DE VISSCTOR
DE CIJFERS**

66ste jaar-verschijnt maandelijks - nr 7 - 2 juli - 100 bef - afgiftekantoor Oostende I



Interieur van een visserswoning in de duinen van Koksijde, 1939.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 66 jaar het geval.

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

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 66

HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine
van de zee**

Losse nummers 100 bcf
Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausning, Willem Lanszweert, Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters. Verantwoordelijke uitgever: Flor Vandekerckhove, Dorpstraat 121, 8450 Bredene
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,
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

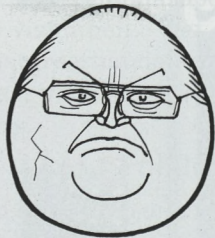
Abonnementen!

* **Jaarabonnement België** (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- bcf op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.
Steunabonnementen:
2 000,- BEF/jaar.

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

Omslagfoto Guido Walters

Voor het telaar is



ER IS EEN STORM over de Belgische politiek geraasd. In het gedonder van de maatschappelijke elementen is de roerganger zelfs overboord gegaan. (Op de kaaien van de kabinetten zal men zich de man eeuwig herinneren als de schipper-loodgieter.) Het schip van staat heeft daarna maar moeizaam de thuishaven kunnen bereiken en de experts zijn het erover eens: de opgelopen

schade is groot. Ook andere schepen uit de partijpolitieke vloot hebben zware averij geleden en ook daar zal het herstel niet gemakkelijk zijn. Hebben sommige politieke vaartuigen hun quota inmiddels niet volledig opgebruikt? Werpen zij de netten niet uit in uitgeputte visgronden? Zou het kunnen zijn dat zij hun vaartdagen overschreden hebben?

(Ja, het schrijft vlot, zo'n leuke vergelijkingetjes. Ik moet me inhouden of ik vul een heel blad met woordspelletjes uit de visserij over de verkiezingen, de crisis die eraan vooraf ging, de resultaten die erop volgden.)

Dat de regeringspartijen schipbreuk geleden hebben is maar een detail in de maatschappelijke crisis (die bijlange nog niet afgelopen is). Wat we gezien hebben overstijgt de politieke carrière van de verenigde staatsmannen: we zijn in een crisis van de voeding terechtgekomen. Want de Belgische dioxinekippen zijn geen alleenstaand geval. Het kleinvee werd in de nieuwsberichten alweer weggeduwd door het verhaal van de giftige colablikjes en in Nederland door iets dat lijkt op een nieuwe dodelijke koeienziekte, met symptomen die volgens de krant lijken op die van aids. Uit het recente verleden herinneren we ons levendig hoe duizenden varkens wegens de varkenspest vernietigd moesten worden en ook vandaag duikt nog steeds hier en daar nog een geval van gekke-koeienziekte op.

Goed voor de vis, is al dat onheil. Maar wie verder kijkt dan de marktprijzen weet dat de crisis van de voeding zich ook tegen de visserij kan keren. Productiviteitsverhoging, winstmaximalisatie, omzetverhoging... allemaal goed en wel, zo heeft de consument tijdens de recente stembusgang gezegd, maar aan de kwaliteit van ons voedsel mag niet geraakt worden!

De afgestrafte politici hebben inmiddels wel geleerd dat ze in het vervolg meer aandacht moeten besteden aan de maatschappelijke ontwikkelingen. De Nederlandse varkensfokkers, de Belgische kippenkwekers en de Engelse veebedrijven hebben ook al de prijs betaald voor een soort ondernemen dat uitsluitend door eigenbelang ingegeven wordt.

Denkt de visserij dat het alleen maar de anderen kan overkomen? De Nederlandse voorzitter van het Productschap Vis is alvast verstandig genoeg om zonder oogkleppen naar de dingen te kijken. Uit de Nederlandse varkenspestepidemie trok hij destijds interessante conclusies: *'Gezamenlijk hebben we in de Nederlandse vissector vastgesteld dat we meer aandacht moeten besteden aan maatschappelijke ontwikkelingen. In toenemende mate worden we geconfronteerd met standpunten vanuit de natuurbescherming dat de visserij, en dat geldt niet alleen voor Nederland, veel meer rekening met de natuur moet houden. Men zal ecologisch vriendelijker moeten vissen.'*

Het is een visie die in elk geval interessanter is dan wat wij bij ons in de sectortop opvangen. Hetgeen in Nederland een maatschappelijke ontwikkeling heet, wordt hier nog al te veel weggelachen als de hobby van vogelwatchers (steuntrekkers, weet je wel, die over teveel vrijetijd beschikken), groene fundamentalisten en een allegaartje dat, gesteund door ruime subsidies, de ondernemer van zijn werk afhoudt. Bij gebrek aan visie kun je hier blijkbaar nog altijd populair maken met cafépraat. Maar intussen tikt de klok.

Flor Vandekerckhove

Worden visveilingen overbodig?



ENIGE TIJD GELEDEN richtten een aantal Europese visafslagen de 'European Association of Fishing Ports and Auctions' (EAFPA) op. Bij de stichters vinden we ook de vismijnen van Zeebrugge en Oostende. Marie-Jeanne Becaus, directrice van de Zeebrugse Visveiling is er zelfs de voorzitter van.

Bedoeling van de nieuwe vereniging is de bewindvoerders ervan te overtuigen dat de veiling een onmisbare schakel is in de ketting die de vis vanuit zee tot bij de consument brengt.

Moet iemand daarvan dan overtuigd worden? Zijn er dan stemmen die het bestaan van de vismijnen in vraag stellen? Ja hoor.

WIE DE VLAAMSE vissershavens bezoekt kan niet naast de vele ateliers van visverwerkers kijken. Je vindt er de ouwe trouwe kust-groothandelaars die als het ware

met de Vlaamse visserij vergroeid zijn, maar evengoed zie je daar grote namen uit de moderne visverwerking en uit de grote distributie.

Wie niet beter weet, vraagt zich af hoe de visverwerkers zich ooit zouden kunnen bevoorraden mochten die vismijnen er niet zijn.

Toch wordt het veilingssysteem al enige tijd luidop in vraag gesteld. Niet in de laatste plaats door de visverwerkers.

Hoe het komt

Onder Europese druk hebben de visverwerkers hun ateliers de jongste jaren grondig vernieuwd. Niet alleen zijn daarbij grote investeringen gebeurd die nu gegarandeerd moeten afbetaald worden, ook de productielijnen zijn dusdanig vernieuwd dat ze hun

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

omzet gevoelig kunnen (en dus moeten!) opdrijven. Met andere woorden: die moderne visverwerkers kunnen hun productie niet langer laten afhangen van de toevallige aanvoer van deze of gene rederij. Zij kunnen bij wijze van spreken de lopende band in hun visverwerkingsbedrijf niet stilleggen omdat enige reders besloten hebben het eens op een andere manier te proberen. Zij kunnen hun (nauwsluitende) kostprijsberekening niet laten afhangen door de grillen van de markt in de vismijn.

Op de markt van de visveiling is niets zeker. De vissers weten maar al te goed hoezeer de prijs die ze voor hun productie krijgen dagelijks kan verschillen, meer zelfs: hoe het schip dat eerst aan de markt komt soms een prijs noteert die hemelsbreed verschilt van de prijs die het laatste schip krijgt. Een of andere dioxinecrisis (met de gelijktijdige hevige prijsverandering van de vis in de veiling) kan in de uitgekende bedrijfshuishouding van dergelijke hypermoderne visverwerkingsbedrijven grote gaten slaan. Hetgeen deze moderne bedrijven dus nodig hebben zijn **leveringscontracten**: *afspraken met de producenten (rederijen) waarbij voor een lange periode vastgelegd wordt hoeveel grondstof (vis) de producent per tijdseenheid aan de visverwerker levert en welke prijs hij daarvoor krijgt.*

De verplichte visveiling staat dergelijke aankooppolitiek echter in de weg. De kopers weten nauwelijks hoe groot de productie zal zijn die hun op de marktdag gepresenteerd zal worden; laat staan dat ze hun maandproductie van deze of gene vismijn zouden kunnen laten afhangen. Zelfs relatief kleine kustgroothandelaars kopen vandaag dan ook niet meer in een enkele vismijn. Met de moderne communicatiemiddelen staan zij in verbinding met een ruim aantal (ook buitenlandse) vismijnen. Ze stellen hun aankooppakket samen met leveringen uit vele havens. Een praktijk die ongetwijfeld kostenverhogend en tijdrovend is. Iets dat uitgeschakeld zou kunnen worden mochten ze hun producten kunnen aankopen buiten de 'om-

weg' van de vele, elkaar beconcurrerende (en daardoor ook instabiele) vismijnen. Wat geldt voor kustgroothandelaars geldt des te meer voor industriële visverwerkers.

Folklore?

Op een studieweekend die eind verleden jaar gehouden werd, verklaarden de grote visverwerkers dat de verplichting voor onze vissersboten om de Vlaamse vismijnen te gebruiken een "anomalie" was die kostenverhogend werkt. Er is meer. In een onafhankelijke studie (*) die recent gepubliceerd werd worden het onregelmatig aanbod in de visveilingen, de prijsfluctuaties en de onzekerheden in de aanvoer ronduit bedreigend genoemd voor de Belgische visverwerkende bedrijven.

Vandaar ook wellicht dat de Europese visserijministers hoe langer hoe meer voorstander worden om de verkoop via leveringscontracten te stimuleren. Op het visserijberaad van 30 maart stond de Belgische (ex)visserijminister Karel Pinxten alleen in zijn verdediging van de vismijnen. Alle andere excellenties stonden op het standpunt dat door de grote visverwerkers verdedigd wordt: reders moeten hun productie ook buiten de kanalen van de vismijn kunnen aanvoeren en verkopen. De druk van de grote Belgische visverwerkers op de regering zal toenemen, want ze hebben een doorslaggevend argument. De consument — ook de Belgische — blijkt steeds meer vis te eten. De vraag naar vis stijgt dan ook voortdurend... terwijl de Belgische visservloot jaarlijks minder aanvoert. Een en ander zorgt er dan ook voor dat de machtspositie van de producenten (reders) en de visveilingen voortdurend verzwakt.

De cijfers

De Belgische visverwerkers en de Vlaamse vismijnen, wat hebben ze vandaag nog met elkaar te maken? De cijfers zijn schokkend. In 1997 hadden de Belgische visverwerkende industrie en de groothandel een *input* van 265.197 ton vis en visserijproducten. Hiervan was nauwelijks 19.542 ton afkomstig van de Belgische vismijnen.

Dat cijfer staat voor nauwelijks 7,9% van het totaal. Een getal dat erop wijst erop dat de Vlaamse visveilingen bijzonder zwak staan in hun argumentatie dat zij onmisbaar zijn. Van de beschikbare 265.197 ton wordt 35,4% uitgevoerd, zodat 171.189 ton beschikbaar is voor de bevoorrading van de binnenlandse markt.

Nauwelijks 11,4% daarvan komt via de Belgische visveilingen op ons bord. Dat cijfer (de zogenaamde zelfvoorzieningsgraad) was ooit hoger. Niet zolang geleden was het nog 17% en daarvoor zelfs 27%. De Vlaamse visserij heeft duidelijk hoe langer hoe minder te betekenen voor de visconsumptie in dit land. De Vlaamse vissers en hun vismijnen geraken, zoveel is duidelijk, maatschappelijk gemarginaliseerd.

De bedrijvigheid die we op marktdagen in en rond de Vlaamse vismijnen zien, is maar 'peanuts' meer in vergelijking met de aanvoer die de visverwerkers toegestuurd krijgen uit Noorwegen, Nederland, Denemarken, Spanje... In dit landje landen vliegtuigen met vis uit IJsland, Madagacar, Florida, Rusland en Canada.

En de toekomst? De strategen van de grote Belgische visverwerking zoeken vandaag naar invalswegen om de markten in Griekenland, oostbloklanden, Groot-Brittannië... in te palmen. Bereide gerechten, eenpansmaaltijden, panklare hapjes... dat is de groeiemarkt waar de marketingmensen zich naar richten. Maar die markt moet stipt en aan scherpe berekende, concurrentiële prijzen bevoorraden worden en dat veronderstelt... kwaliteitsgebonden leveringen die jaarlijks contractueel worden vastgelegd. Het ziet er dan ook naar uit dat de nieuwe lobby van visafslagen hard zal moeten werken om het tij van de leveringscontracten tegen te houden. (fv)

(*) Viaene J., Gellynck X., Michiels C., Van der Meersche E., 'Analyse van de visverwerkende sector in België', Westvlaams Economisch Studiebureau, maart 1999.

Scheepswerf v.d. Werff & Visser

Wjitteringswei 3, 9011 WJ Irnsum, NEDERLAND

Tel (uit België): 00 31 566-601493

Telefax: 00 31 566-601136



PROFICIAT AAN DE REDERIJ
BVBA DE FLAMINGO
MET DEZE PRACHTIGE
REALISATIE

WIJ WENSEN SCHIPPER EN
BEMANNING VAN DE
Z.526 'VAYA-CON-DIOS'
GOEDE VANGSTEN EN
BEHOUDEN THUISKOMST

WIJ DANKEN DE REDERIJ BVBA DE FLAMINGO
VOOR HET VERTROUWEN IN ONZE MAATSCHAPPIJ

lincv HULP IN NOOD

VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN

In samenwerking met DSV BELGIUM NV (CDV 10455) voor al uw andere verzekeringen

H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE

TEL. (059) 32 16 89 FAX (059) 32 26 17

GSM (0477) 42 55 68



Tijdens de doopplechtigheid was er onvoldoende plaats aan boord voor alle genodigden en sympathisanten. Met tientallen keken ze vanaf de kaai toe. (foto gw)

Z.526 Vaya Con Dios vist al in de Golf Nieuw vaartuig voor de Zeebrugse familie Luickx

DE OP ZATERDAG 19 juni gedoopte Z.526 *Vaya Con Dios* zat al met een dag verlet opgescheept vooraleer de eerste reis begon. Het is alsnog immers niet mogelijk om officiële documenten waarop zegels kleven per fax te bekomen. Dat mocht de rederij *De Flamingo* ondervinden. Reder *Geert Luickx* moest het onontbeerlijke document eerst in Brussel

ophalen. In plaats van maandagavond is de nieuwste aanwinst van onze vloot uiteindelijk pas dinsdagnamiddag opgestoomd

naar de Golf van Biscaje. De grote boomkortreiler was twee weken voor de contractuele opleveringsdatum bedrijfsklaar. Elf

Foto rechts: Mede-eigenaar Ivan Eyland en zijn echtgenote, peter dr. Thomas Vandamme, meter mevr. Marie-Louise Flitser en haar echtgenoot reder Henri Luickx en eigenaar Geert Luickx verenigd voor de nieuwe Z.526 *Vaya Con Dios*. (foto gw)



maanden na de ondertekening van het bouwcontract in juni vorig lag het nieuwe vaartuig vertrekkenklaar in de Zeebrugse vissershaven. De jonge werfdirecteur *Cor Visser* was om meer dan één reden opgetogen. Voor *Van der Werff & Visser* uit Irnsum was het meteen ook het grootste vaartuig dat de Friese scheepswerf afleverde in het bijna 250-jarige bestaan van de onderneming. Hij ziet ook al uit naar de start van de drie Belgische zusterschepen (ter vervanging van de Z.50, Z.60 en O.231) die hij mag bouwen als de subsidiedossiers rond zijn. Net als voor de nieuwe Z.526 zullen de casco's opnieuw uit Polen komen. De Poolse werfdirecteur *ir. Ireneusz Cwirko* was overigens in Zeebrugge aanwezig. Dezer dagen tekende hij met de betrokken eigenaars reeds de contracten. De Poolse casco's zijn nog altijd een stuk goedkooper. Dat scheelt enkele miljoenen bij de eindafrekening.

155 miljoen

Het lag niet direct voor de hand dat de familie van *Henri Luickx*, ook reder van de eurokotters Z.85 *Morgenster* en Z.548 *Flamingo*, zich aan een dergelijk nieuwbouwproject zou begeven. De vergunning van de oude Z.526 *Flamingo II* (500 pk) was al doorverkocht aan *Benoit Beernaert* die het vermogen gebruikte voor zijn nieuwe Z.579 *Mare Nostrum* die volgende week wordt opgeleverd. Uiteindelijk kon de Zeebrugse rederij voldoende vermogen vergaren door het opkopen van de documenten van de Z.403 *Stern* (221 kW), Z.580 *Poseidon* (206 kW), allebei eigendom van *Marie-Louise Flitser* en *Marleen Molderez*, van de N.12 *Arthur* (210 kW, gezonken in september 1997) en de N.22 *Zeester* (216 kW). Dat heeft de familie enkele tientallen miljoenen gekost. Opdrachtgever voor de bouw was de rederij *De Flamingo BVBA* van *Geert Luickx* en waarin ook de schipper van de Z.85, *Ivan Eyland*, een participatie heeft. Vooraf had de BVBA *De Flamingo* orde op



De bemanning van de Z.526: schipper Yvan Eyland, reserve-schipper Marc Ackx, machinist Eric Anderson, stuurman Steve Eyland en de matrozen Eddy Samijn, Sören Couwijzer en Rudi Savels (foto gw)

zaken gesteld. De twee vaartuigen werden in afzonderlijke vennootschappen ondergebracht. De tien jaar oude Z.548 ging naar de BVBA *Vaya Con Dios* van *Geert Luickx* en de bij Scap gebouwde Z.85 (1987) werd eigendom van de BVBA *Morgenster* van *Alex Decor-dier*, schoonbroer van *Geert Luickx*. Daardoor kwamen financiële middelen vrij om een groot vaartuig te leggen. De totale investering bedraagt uiteindelijk 155 miljoen frank, waarvan bijna

tachtig procent naar de nieuwbouw gaat.

Familie Flitser

Het nieuwbouwproject van de 60-jarige *Henri Luickx* en zoon *Geert* verraste de Zeebrugse vissersgemeenschap. Het strekt hen tot eer dat zij de kapitaalverslindende onderneming tot een goed einde brachten.

Het leven van *Henri Luickx* speelde zich nu eenmaal niet af in het groot vlootsegment. Als zoon van

een arbeider van de Zeebrugse glasfabriek trok hij als 14-jarige scheepsjongen naar zee. Hij werd matroos, motorist en uiteindelijk ook schipper. In 1969 begon hij voor eigen rekening te werken. Samen met *Jozef Martony* kocht hij de vorige *Z.548 Flamingo* (bouwjaar 1953) van weduwe *Savels-Haerinck* en *Raymond Claeys*. Een jaar later verwierf hij het volledige vaartuig. in 1985 nam hij de *Z.526 Venus* (bouwjaar 1968) van *Hubert en Michel Vantorre* (voorheen *Leopold Neyts-Vlietinck*) erbij en doopte die om tot

Foto onder. De drie vaartuigen van de Zeebrugse familie Luickx: de Eurokotters Z.548 Flamingo en Z.85 Morgenster naast de nieuwe Z.526 Vaya Con Dios. (foto gw)



Foto boven: Reder Geert Luickx (38) heeft er enkele hectische weken opzitten, maar het nieuwe vaartuig kwam ruim op tijd klaar. . (foto gw)

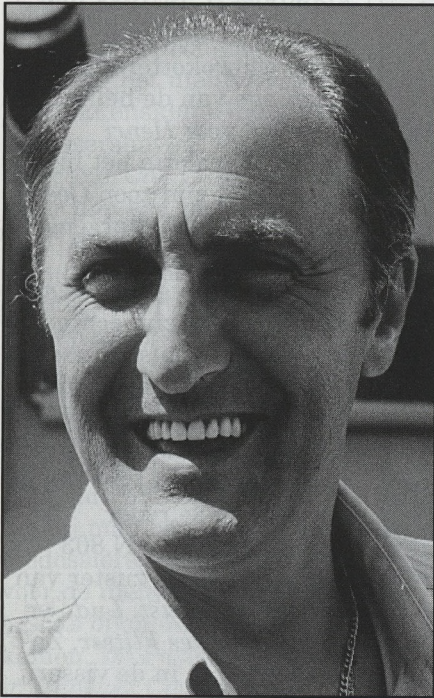
Flamingo II. In 1988 liep bij *Scap* in Oostende een nieuwe eurokotter *Z.548 Flamingo* van de helling, gebouwd voor *Henri Luickx*. Tenslotte liet hij samen met zijn zoon *Geert* in 1987 de *Z.85 Morgenster* bouwen door *Scap*. In tegenstelling met *Henri Luickx* kwam zijn echtgenote *Marie-Louise Flitser* wel uit een vissersmidden. De meter van de nieuwe *Z.526 Vaya Con Dios* is een van de drie dochters van de Nieuwpoortse reder *Maurice Flitser* (N.803 *Ster der Zee*) en zuster van de reders *August, Ludo* en wijlen *Jacques Flitser*. Zij is opgegroeid in de visserij en ook vandaag nog volop betrokken bij het reilen en zeilen van de familiale ondernemingen.

De opvolger

De rederij *De Flamingo* wordt nu vanop de wal geleid door vrijgezel *Geert Luickx* (38), oudleerling van de Heistse visserij-school en houder van certificaten. Net als zijn vader begon hij zijn visserscarrière als scheepsjongen (op de

oude *Z.548 Flamingo I*). Hij heeft op verschillende schepen gevaren tot hij zich enkele jaren geleden terugtrok als schipper van de *Z.548 Flamingo* en zich meer met de bedrijfsvoering ging bezighouden. De nieuwe *Z.526 Vaya Con Dios* wordt nu gevoerd door mede-eigenaar *Ivan Eyland*. De bemanning bestaat voorts uit reserve-schipper *Marc Ackx*, machinist *Eric Anderson*, stuurman *Steve Eyland* en de matrozen *Eddy Samijn*, *Sören*





**Schipper en mede-eigenaar
Ivan Eyland. (foto gw)**

Couwijzer en Rudi Savels.

Felicities

Onder een stralende zon en grote belangstelling vond de overdracht van de nieuwe Z.526 plaats. De gebruikelijke inzegening van het vaartuig door de Veurnse pastoor *Hubert Fraeyman* werd gevolgd door het heien van de vier traditionele paasnagels in het dek.

Zowel meter *Marie-Louise Flister* als peter *dr. Thomas Vandamme* uit

Zeebrugge mochten een van de symbolen in het dek kloppen. Daarna ging de vlag van de werf naar beneden en de wimpel van de eigenaars naar de masttop onder het geloei van de scheepshoorn en het applaus van de aanwezigen. De familie *Luickx* mocht voor en na de plechtigheid heel wat felicitaties in ontvangst nemen. Voor de genodigden was er nog een natje en een droogje in het Zeebrugse Gemeenschapshuis. De feestelijke dag

werd uiteindelijk afgesloten met een gezellig diner in Ten Bos in Knokke.

Drie dagen na de overdracht vertrok de Z.526 naar de Golf van Biscaye. Dinsdagnamiddag werd de bemanning uitgezwaaid. Ze hopen tot eind juli in de Golg aan hun trekken te komen. Langer zal het tongquotum daar niet meegaan. (gw)

Technische fiche Z.526

- * Eigenaar: BVBA De Flamingo, Zeebrugge
- * Casco: Scheepswerf Crist, Gdansk (Polen)
- * Bouw: Scheepswerf Van der Werff & Visser, Irnsum, Friesland (Nederland)
- * Scheepsbouwkundig bureau: Herman Jansen BV, Monnickendam (Nederland)

- * L.O.A.: 36,25 m.
- * B.O.A.: 8 m.
- * Holte: 4,6 m.
- * Hoofdmotor: MaK 9M20, 853 kW (1.160 pk)
- * Hulpmotoren (3): Caterpillar
- * Keerkoppeling: Masson
- * Schroef (3.000 mm): Van Voorden
- * Straalbuis: Hodi (Van Voorden)
- * Boegschroef: Van Voorden
- * Winch: Brusselle, Nieuwpoort
- * Stuurmachine: Brusselle, Nieuwpoort
- * Trekkkrachtbeveiliging: Marelec, Nieuwpoort
- * Visverwerker: Wisse-Krame
- * Scheepselectro: Electro Service Urk
- * Generator: Geveke
- * Pneumatiek: Sempres
- * Navigatie-apparaat: Ines en Vlaamse Coöperatieve
- * Netten: De Gruyter, Vlissingen
- * Kettingen: Crevits
- * Koeling visruim: Promac
- * Scheepstimmerwerk: Ijtama BV, Stelendam
- * IJsmachine: Promac
- * Verzekeraar: Hulp In Nood, Oostende



**SCHEEPBOUWKUNDIG BUREAU
HERMAN JANSEN B.V.**

Galgeriet 4b
1141 GK Monnickendam
Holland
tel: 0031 299 65 19 41
fax: 0031 299 65 23 52
E-mail: hjansen@xs4all.nl

Wij wensen schipper en bemanning goede vangst en behouden vaart



Zorgt u voor de vis?

Wij voor uw gezondheid!



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

**Wij regelen uw overstap naar ons
ziekenfonds zonder wachttijd.**

Nieuwpoort
Kaai 41

Oostduinkerke
Dorpstraat 38

Oostende
Vindictivelaan 5

Blankenberge
Luikstraat 31

Bredene
Gentstraat 11

De Haan
Nieuwstraat 20

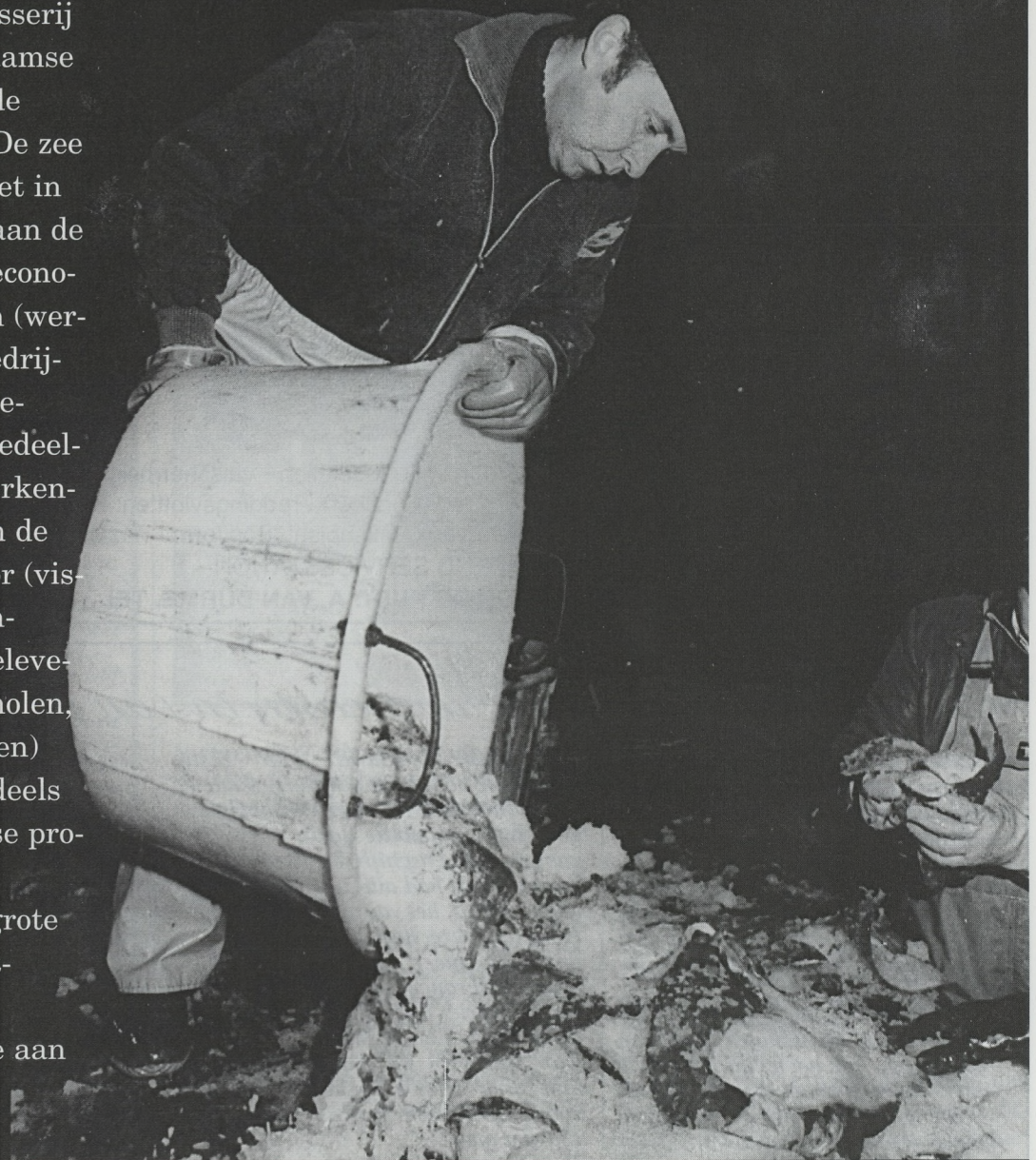
Heist
H. Liebaertstraat 1

Knokke
Gemeenteplein 35/37

West-Vlamingen verdwijnen massaal uit de vissector

33% minder tewerkstelling

Dat de Vlaamse visserij een puur West-Vlaamse zaak is, blijkt uit de aard der dingen. De zee ligt nu eenmaal niet in Brabant. Ook de aan de visserij verwante economische activiteiten (werken en reparatiebedrijven, diverse toeleveringsfirma's, een gedeelte van de visverwerkende nijverheid...) en de zgn. tertiaire sector (visgroothandel, -kleinhandel, diverse toeleveringsbedrijven, scholen, beroepsverenigingen) moeten we grotendeels in de West-Vlaamse provincie zoeken. De vis is dus een grote werkgever in West-Vlaanderen. Maar wat is ermee aan de hand?



ONLANGS WERD EEN studie (*) gepubliceerd waaruit blijkt dat de tewerkstelling in de zeevisserij en de aanverwante sectoren in enkele jaren spectaculair gedaald is. In 1991 verdienden nog 3.537 mensen hun boterham in en rond het visje. Dat cijfers was in 1997 tot 2.366 teruggelopen: een daling van maar liefst 33%.

Erg is dat voor de tewerkstelling in West-Vlaanderen, maar nog erger is het voor de gebieden die in de onmiddellijke omgeving van de vissershavens liggen, want in de provincie is de visserijtewerkstelling uiteraard nog eens geconcentreerd rond de drie vismijnen. In Bredene, de thuishaven van HVB, zijn de hogervermelde sectoren bijvoorbeeld goed voor 8,8 % van de totale tewerkstelling. In de streek rond Oostende werkten in 1997 nog 748 mensen in en rond de vis; een catastrofale val, want dat cijfer lag zeven jaar gele-

den nog flink boven de duizend (1.391!). De Oostendse vissector noteerde een spectaculaire daling van maar liefst 46% minder tewerkstelling, bijna een halvering in zeven jaar tijd. Nog erger is het in Nieuwpoort gesteld: daar is de visserijtewerkstelling méér dan gehalveerd (-62%). Maar ook Zeebrugge deelt in de klappen. In en rond de oude Zeebrugse vismijn konden destijds nog 1.630 mensen hun boterham verdienen. Vandaag telt men in de vissector en haar aanverwante ondernemingen van de regio Zeebrugge nog maar

1.195 tewerkgestelden . Hieruit blijkt dat ook het grootste Belgische viscentrum 27% aan arbeidsplaatsen moest inleveren.

(*) Viaene J., Gellynck X., Michielssen C., Van der Meersche E., 'Analyse van de visverwerkende sector in België', Westvlaams Economisch Studiebureau, maart 1999.

Bezoldigde tewerkstelling in de zeevisserijsector en aanverwante sectoren in 1997

West-Vlaanderen - Aantal bezoldigde werknemers

	Zeevisserij	Aanverwante sectoren		Totaal	1997 t.a.v. 1991
		Industrie	Tertiaire sector		
Regio Z	374	372	449	1.195	-435
Regio O	236	437	75	748	-643
Regio N	35	49	40	124	-199
Rest W.-VI.	32	116	151	299	+106
Totaal W.-VI.	677	974	715	2.366	-1.171

Bron: RSZ + berekeningen GOM, West-Vlaanderen (tabel opgenomen in hogervermelde studie op p. 22.)

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.

CURSIEF

Van schepen, van mensen en van de zee

TELKENS WE TERUGKOMEN van Zeebrugge, en met de tram het Oostendse zeemanshuis voorbij rijden, denken we eraan dat als Godtschalck destijds niet na een maandenlange reis (IJsland, Doggerbank, de Schetlands) in de Stronthoek had aangelegd, hij zijn Eulalie — naar wij vermoeden een hupse engel — nooit zou hebben ontmoet.

Toeval is het ook dat wij ons in 't leven van deze Godtschalck zijn gaan interesseren. Aan het tehuis voor oude vissers dat zijn naam draagt, hadden we evengoed voor het eerst kunnen denken tegen de tijd dat we zelf gekweld worden door fleuricijn en de duistere kwalen van oude knoken.

't Hangt allemaal van kleine dingen af. Wat heeft het zeemanstehuis te maken met de driemastbark van Godtschalck die op een zonnige dag, terug uit IJsland, aanlegt in de Oostendse haven? Wat heeft het te maken met lange traversen van zeilschepen en afscheid en wachten en liefdeverdriet?

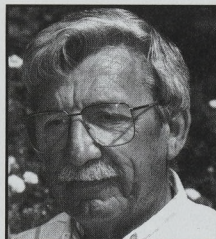
We hebben daarover diep nagedacht. In gedachten hebben we lange dagen doorgebracht met de koppage van de Louise-Marie, stoere knapen overlopend van dadendrang, timmerend aan de weg van België, de nieuwe natie, een eeuwigheid geleden. 'De zeevisserij moet voort een bron van welvaart blijven', had de eerste koning gezegd en het eerste Belgische visserij-

wachtschip, omstuwd door zestig Oostendse bidders en schovers, zeilde de grijze Noordzee op, voor de kabeljauw; geen andere ambitie dan vangen. Het schip De Kleine Henri had alle zeilen verspeeld, het vaartuig Albert Broere had geen proviand meer en de schokker Francis verloor de boegspriet door slecht weer. En de Louise Marie was erbij. En we zitten dan stil op de stoel bij het raam en denken aan de tijd van toen.

De goeie vrienden Peetje en Lapon waren toentertijd ook van de partij. 'Peetje bootsman stond aan de helmstok', zei Lapon, 'op die warme, gouden middag dat de Belgische vissersvloot uitvoer en hij sloeg een kruis als het wachtschip hem danig dicht bovenwinds voorbijzeilde. Stuurman Godtschalck stond daar hoog op het dek altijd maar naar de windzot op de mastkloot te staren. Hij ging maritieme ontdekkingen tegemoet en het echte zeemansleven.'

'Lapongsje', had Peetje eens plechtig gezegd, 'je moet Edmond, je zoontje, naar de broedersschool sturen. Daar zal hij goed begeleid worden.' De jonge Edmond Lapon had inderdaad talent dat niet verloren mocht gaan. En dat gebeurde ook niet. De schitterende muziek van zijn concert, tweede prijs van Rome,

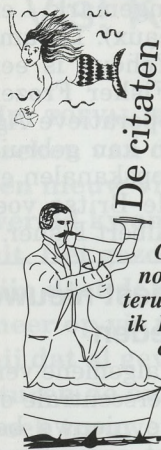
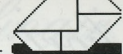
weerklonk uiteindelijk luid in en rond het Oostendse kursaal, rendez-vous van de welstand. De wereld van de muziek, het was een mooi leven voor een jongen van de kaai. Maar hij greep wel naast een directeursbetrekking in z'n eigen stad, het visserskind werd verloochend door zijn stadsbestuur ten voordele van een 'Fransman' uit Brussel. Een straatnaam, de Edmond Laponstraat, werd de troostprijs voor de Oostendse visserszoon.



't Hangt allemaal van kleine dingen af. Als je daaraan zit te denken laat je je eitje koud worden, je gedachten zitten hoog boven de sterren. We zijn met de donkeren te kooi gegaan. We voeren die nacht uit naar de kreeftepit met een nieuwe bokker van Versluis. Godtschalck in uniform werkte aan de klok van de voorste galg en Eulalie, een dun meisje met een frambozenmondje, de grote ogen neergeslagen over haar vrouwelijke zachtheid, stond voor het clearviewscreen. Sombere tonen uit de cello van Edmond Lapon liepen over 't dek. Duizenden kabeljauwen staken hun koppen met ogen als bollekettens boven.

Levens zoals dat van u en mij, levens die voorbijgaan. Vage figuren, vergeeten gestalten. Het sterfbed van de tijd.

lin



'Hoe is het mogelijk dat iedere generatie zich steeds weer massaal in een nieuwe, frisse wereld waant?'

Anna Dillard in haar essay 'De tijd gestrand'.

'Waarom woon ik in Oostende? Ik weet het nog steeds niet. Bij mijn terugkeer uit de States vond ik Brussel ineens provincialistisch. "Als ik dan toch in een gat moet wonen," dacht ik, "dan liever in een gat aan zee".'

Filmmaker Guy Lee Thys in Humo.

'Ons achterhaald quotasysteem leidt immers tot de meest absurde toestanden. Zie maar wat we nu weeral meemaken in de Golf van Gascogne. Het is een schrijnend voorbeeld van hoe het niet moet. Zo'n twintigtal vartuigen lopen er gelijktijdig in de armen van hen opwachtcende controleurs.'

RC, juni 1999.

'De geschiedenis wordt niet bepaald door rationeel uitgewerkte plannen, maar door collectieve drijfden. (...) Die drift zal nog tot veel haat, nijd en leed leiden. Maar de beweging gaat wel door. Onherroepelijk.'

Bisschop Muskens in DM

'Vast staat dat we meer moeten doen rendement moeten halen uit de beheersgroepen (...) Wanneer we dat niet doen weet ik zeker dat we geslagen worden door de stok van de Europese Unie (...) In dit kader bericht ik u dat de berichten in de Duitse, Britse en Belgische pers doorgaans negatief zijn over de Nederlandse visserij. Dat hoeft maar door één vissersschip te worden veroorzaakt. De desbetreffende bestuurders van die Beheersgroepen zullen op zijn minst moeten begrijpen dat zoiets de hele nederlandse visserij raakt. Dat geeft een hele grote verantwoordelijkheid aan alle Nederlandse vissers.'

Nederlandse Vissersbondvoorzitter Johan Nooütedagt tijdens zijn jaarrede te Akersloot.

'Onder de jodenlikkers heeft zich nu ook het zwijn der Fransche letterkunde, de vuile Zola voorgedaan; die is daar in een gezelschap dat hem past.'

Het katholieke dagblad Het Volk op 30.11.1897(!).

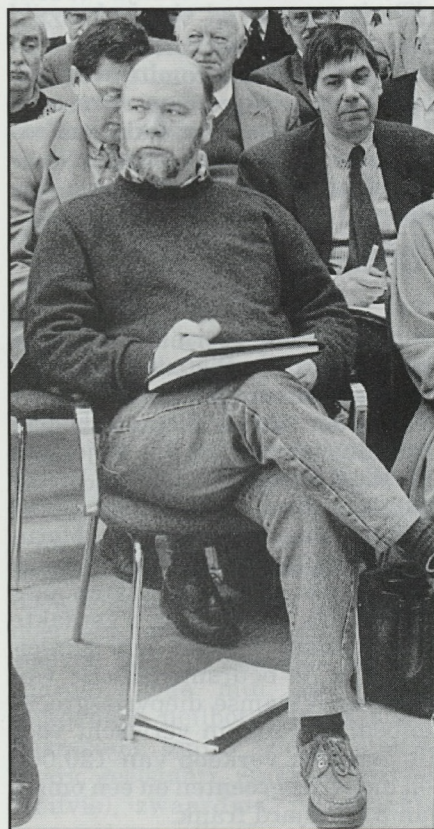
'Literatuur moet altijd verankerd zijn in de echte wereld en haar problemen (...) Maar de hedendaagse literaire productie in de rijke industrielanden is te frivol en degradeert de literatuur tot lichte ontspanning.'

Auteur Vargas Llosa in Humo.

'Al wie geen haar heeft is een puid.'

(Een lezer die onbekend wenst te blijven.)

Tot de laatste visser



Victor: 'Als "dank" zij de dioxine-Pinxten de visprijzen weer de pan uitswingen, hoor je géén grommende visser meer tot... aan de volgende prijsinstorting.' (foto gw)

In de vorige editie van HVB vatten we een tekst samen van Ivan Victor, secretaris van de socialistische vissersvakbond. Het was een tekst die bij ons enige vragen opriep. Die vragen hebben we dan ook open en bloot in HVB gesteld. Victor geeft er vandaag een antwoord op.

1. Als het wáár is dat het waterschoutsambt onwettelijke zaken op de monsterrol inschrijft, waarom worden die ambtenaren dan niet op de vingers getikt? Het is niet van vandaag dat wij ons rood ergeren aan wat soms op de monsterrol staat. Helaas ergeren vissers zich hier veel minder aan. Vissers denken dat het, omdat het van de waterschout komt, allemaal wel in orde zal zijn. Slechts heel sporadisch bereikt ons een afschrift van de monsterrol en dan meestal nog op onze eigen uitdrukkelijke vraag. In onze ergernis hebben wij in het verleden ook alle bevoegde instanties, politici inclusief, opgetrommeld om aan dit euvel paal en perk te stellen... zonder resultaat! Zou het kunnen zijn dat onze sector te klein geworden is om politieke carrières te maken of te kraken

en dat dit de oorzaak is van die algemene desinteresse voor dat probleem?

2. Als het wáár is dat dat er ook voor vissers al jaren een gewaarborgd minimumloon bestaat, hoe komt het dan dat sommige 'sociale partners' dat niet eens weten?

Dat sommige van mijn sociale partners geen weet hebben van het gewaarborgd minimumloon komt wellicht doordat men zich in de zeevisserij teveel verlaat op de zogenaamde 'gebruiken', waardoor de wetgeving niet meer geconsulteerd wordt... of het kan natuurlijk ook een tactische onwetendheid zijn.

3. Waarom is het zo belangrijk dat elke visser een copie van de monsterrol zou krijgen? Zou dit de misbruiken beteugelen?

De visser zelfs wordt al zo lang belazerd dat hij in veel gevallen niet eens meer de monsterrol léést. Indien elke visser echter automatisch een copie van de monsterovereenkomst zou krijgen is het gemakkelijker om deze bij ons af gegeven en door ons te laten checken op wettelijkheid. Nu gebeurt dit alleen bij echte conflicten tussen reder en visser. Voor de leden vissers die ons komen opzoeken worden de zaken trouwens ook quasi altijd rechtgetrokken.

Hoe je het draait of keert we leven in een aparte vissersgemeenschap, waarbij de visser steeds één hand ter beschikking houdt voor de reder en één hand voor zichzelf. Misschien heeft het met de verbondenheid met de natuur te maken, maar de visser heeft nog steeds teveel vertrouwen in zijn broodheer. Als dank zij de dioxine-Pinxten de visprijzen weer de pan uitswingen, hoor je géén grommende visser meer tot... aan de volgende prijsinstorting.

4. Als al die 'verworven' rechten niet toegepast worden, waartoe dient het sociale overleg in de visserij dan eigenlijk?

Je vraagt je af waar al dat overleg dan toe dient? Ik kan je zo voor de vuist een dozijn overlegstructuren opsommen waar regelmatig nogal wat 'afgelald' wordt. Maar als deze instanties niet bestonden zouden ze ongetwijfeld moeten uitgevonden worden. We leven nu eenmaal in een overlegeconomie en hoe dun de spoeling ook is toch vind je in elke bijeenkomst wel een Moby Dick die in zijn goeie doen is en waar wel iets aan kan overgehouden worden.

Het collectief, solidair denken, is in deze maatschappij niet meer zo evident en zeker niet onder de reders. De weg is lang, maar we laten niet af. Zolang er gevist wordt blijven wij ons inzetten voor onze leden... tot de laatste visser.

Ivan Victor

Volgend jaar opnieuw veel haring

De visserijbiologen van het *Advisory Committee on Fisheries Management (ACFM)* brachten een advies uit voor de haringvisserij in Europese wateren. De biologen adviseren de Europese Unie om de Tac voor volgend jaar op circa 250.000 ton te houden. Europese vissers kunnen dan ongeveer evenveel haring opvissen als dit jaar. Voor 1999 werd de Tac verhoogd van 254.000 tot tot 265.000 ton. Daarvan ging 7.568 ton naar België en 59.325 ton naar Nederland. Het Belgisch haringquotum werd reeds grotendeels geruild met Nederland voor tong in de Golf van Biscaje.

Het haringbestand in de Noordzee heeft zich iets langzamer hersteld dan verwacht. De biologen schatten nu 1,1 miljoen ton haring in de Noordzee. Dat is bijna voldoende voor de aanwas in de toekomst. Het herstel is er gekomen dankzij de lagere quota in de jaren '96 en '97. De juiste hoeveelheid haring wordt pas op het einde van het jaar vastgelegd door de Europese minister-raad. De EU moet hierover eerst met Noorwegen onderhandelen. (gw)

Maatjeshappening: 160.000 voor Godtschalck

De "Maatjeshappening" van 4 juni in de Oostendse vismijn bracht 159.666 frank op voor het Zee-manstehuis Godtschalck in Brede-ne. Het organisatiecomité overhandigde een cheque aan directeur Eddy De Cloedt die met de som enkele extra's kan aanschaffen voor de bejaarden die in het tehuis verblijven.

Gilbert Pieters bestuurder bij Pinguin

Gilbert Pieters, voormalig eigenaar van het Brugse Pieters Visbedrijf, is opgenomen als onafhankelijk bestuurder van het diepvriesbedrijf Pinguin van de familie Dejonghe uit Westrozebeke. Ook de Britse manager Nigel Terry van de Albert Fisher Group (eigenaar van Morubel en La Couronne in Oostende) is bij tot bestuurder van Pinguin aangesteld. De aanstellingen geraakte vorige maand bekend naar aanleiding van de beursintroductie van het West-Vlaamse diepvriesgroentenbedrijf. Pinguin verwacht voor dit jaar een verkoop van 120.000 ton diepvriesgroenten en een omzet van 3,2 miljard frank. Pinguin heeft vestigingen in

Westrozebeke, Langemark en Ychoux (nabij Bordeaux). Legum'-Land Surgelés in Ychoux is een joint venture met Fisher Frozen Foods (33 %) en coöperatieve Agralco (33 %). Pinguin kan gebruik maken van de verkoopkanalen en de know-how van de Britse voedingsmultinational Albert Fisher.

Rederscentrale kiest nieuwe bestuursleden

Tijdens de jaarlijkse algemene vergadering van de Rederscentrale op 10 juni werden drie nieuwe bestuursleden voor het arrondissement van de oostkust verkozen. De nieuwe bestuurders zijn Marc Deman (Z 27), Arnel Vanthuyne en Ben Bout (reder van de Z 431, BVBA Caroline). Met Ben Bout komt voor het eerst een Nederlandse reder in het bestuur van de Belgische producentenorganisatie.

In Oostende overleed Lucien Vandamme (62), zaakvoerder van het Vistransportbedrijf Vandamme BVBA. Lucien Vandamme werd geboren op 12 februari 1937 en overleed op 28 mei 1999.



Scheepsdiesel RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

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

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

Vis! Kookboek voor de 21ste eeuw

HET TOEVAL WIL dat bij het uitbreken van de dioxinecrisis een nieuw viskookboek ter wereld kwam. Dat komt goed uit. Het gezondheidsbewustzijn doet de consument nog meer op vis terugvallen dan hij dat al gewoon was. Daar sturen de auteurs van het boek trouwens ook op aan. Zij vinden dat we best twee keer per week vis eten. "Vooral makreel of haring", schrijven ze, omdat vis een natuurlijke bron van eiwitten is en rijk aan zogenaamde omega-3 vetzuren.

DE BEKENDE BRITSE culinaire journaliste *Sophie Grigson*, met eigen rubriek in *The Independent* en *The Sunday Times*, en haar echtgenoot-visserijexpert *William Black* willen met dit nieuwe boek het aureool rond vis wegnemen, vis toegankelijk maken en de lezer verleiden tot experimenten.

Sophies moeder, *Jane Grigson*, publiceerde in de jaren zeventig *The Fish Book* dat intussen een klassieker geworden is. "Wij willen het niet vervangen, maar aanvullen", stellen de auteurs in hun introductie. Ze hebben op *Grigson* voor dat er nu heel wat meer vissoorten, mediterrane en exotische, beschikbaar zijn die haar totaal onbekend waren.

Alle vis, maar vooral vette (makreel, tonijn) is een goede bron van omega-3 vetzuren. Deze onverzadigde vetten doen het bloed minder snel stollen. Hierdoor neemt de kans op een hartinfarct af. "Behoort u tot de ongelukkigen die al een hartinfarct kregen, dan moet u nu zo snel mogelijk vis gaan eten. Zelfs blikken vol sardines." In het boek wordt consequent gehandeld door een hartje te plaatsen bij vissoorten die rijk zijn aan omega-3 (harder, rode mul, zeebarbeel, hondshaai, heilbot, haring, sprout, barracuda, tonijn, bonito, blauwe baars, geelstaart, makreel, marlijn (zeilvis), zwaardvis, palingachtigen, zalm en St.-Jacobsschelpen.

Bij de zoetwatervissen zijn dat baars, forel, karper en zeeprrik. Ook kaviaar wordt aanbevolen.

Ondergewaardeerd

Na de klassieke tips om verse vis te herkennen wordt ook aandacht besteed aan het kopen, schoonmaken en beierden van vis. In het hoofdstuk over de soorten en recepten hebben de auteurs een persoonlijk systeem toegepast. Naast het hartje zijn er vissen aangemerkt als beste keus. Een speciale kwotering krijgt betaalbare en ondergewaardeerde vis. Die aanduiding wordt toegekend aan leng (degelijk, weinig graten en geen schubben), witte koolvis (als alternatief voor kabeljauw), op zee gevangen harders (gedijen ook in havenmonden en brak water, maar smaken dan wat gronderig). Ook poon, hondshaai, schartong vallen onder die noemer. Dat geldt ook voor minder courante specimen als tropische grootoogtonijn, de witte tonijn, degenvis waar de Portugezen dol op zijn, zaagbuikvis (vroeger met de afstotende benaming Atlantische slijmkop bedacht en nu bekend als empereur). In het boek is ook aandacht voor schelp- en schaaldieren, inktvissen, zoetwatervissen en geconserveerde vissen (gedroogd, gezouten, gerookt, ingeblikt).

Het grootste gedeelte van het werk is gewijd aan bereidingen. Sophie Grigson schreef meer dan 180 eenvoudige recepten bijeen. De keukenprins(es) en de vakman kunnen er heel wat bij opsteken. De auteurs beperken zich niet tot weetjes en recepten. Ze behandelen alle aspecten van vis en geven ook een stuk geschiedenis van de visserij mee.

We gaan niet zover als de uitgever die beweert dat "Vis!" op geen enkele kookboekenplank mag ontbreken. We denken wel dat het een grote hulp is voor iedereen die geïnteresseerd en gepassioneerd met vis bezig is. (gw)

"VIS!", het viskookboek voor nu en de 21ste eeuw, van Sophie Grigson & William Black is een uitgave van BZZTôH BN uit 's Gravenhage (ISBN 90 5501 617 9). Het boek telt 320 blz. op quartoformaat en is ruimschoots geïllustreerd. Introductieprijs tot ca. 1070 fr., na 1 september 1.250 fr.

Bij dezelfde uitgeverij verscheen vorig jaar "De smaak van de zee", 160 verrukkelijke visrecepten door Rick Stein, 224 blz., 690 fr.

Vlaamse Visserij Coöperatie

het toeleveringsbedrijf der visserij

Vestiging Zeebrugge:

Groenlandstraat 101

8380 Zeebrugge

Tel.: 050 / 55 15 57

050 / 55 28 70

Fax: 050 / 54 28 69

Vestiging Oostende:

H. Baelskaai 12

8400 Oostende

Tel.: 059 / 32 12 10

Fax: 059 / 32 12 10

Touwen, bindgaren, hijskabels, Grosby-sluitingen, enz.

Beschermkledij voor visserij en industrie

o.a. veiligheidsschoenen Atlas

Scheeps- en industrieverven en toebehoren

Stalen kabels (alle diameters)

Sportnetten, veiligheidsnetten, tuinbouwnetten, industrienetten

**Scheepselectronica
Navigatie-apparatuur
Brandstoffen en oliën**

HOGE KWALITEIT! - INTERESSANTE PRIJZEN!

1999, het jaar van de schol?

DE AANVOER- EN BESOMMINGS- CIJFERS voor het eerste trimester zijn minder goed dan vorig jaar. Alle belangrijke vissoorten gaan erop achteruit, behalve schol. Na vier maanden was er reeds 26 procent meer aangeland in onze vismijnen dan tijdens het eerste trimester vorig jaar.

OOK WAT OPBRENGST betreft schiet de scholbesomming er bovenuit. Met niet minder dan 69,5 procent. De scholprijs is dan ook aanzienlijk gestegen. Na vier maanden lag die vorig jaar op een gemiddelde van 59 frank. Dit jaar is de gemiddeld prijs opgelopen tot 80 frank of een stijging met 34 procent. Een overzicht per soort voor de drie visafslagen:

JAN-APRIL	Aanvoer (in ton)	% +/-
Kabeljauw	965	- 13.6
Schol	1.516	+ 26.1
Tong	1.191	- 7.6
And. dem.	2.411	-
Tot. pelag.	3	-21.2
Garnaal	22	- 32.8
And. schaal.	48	-
Tot. weekd.	288	- 20.0
Alg. totaal	6.445	- 1.2

JAN-APRIL Besomming	(x 1.000)	% +/-
Kabeljauw	84.595	+ 3.2
Schol	120.783	+ 69.5
Tong	411.058	- 27.1
And. dem.	222.313	-
Tot. pelag.	92	+ 17.1
Garnaal	6.803	+ 23.0
And. schaal.	12.614	-
Tot. weekd.	20.678	- 20.6
Alg. totaal	878.937	- 12.5

Nieuwpoort verliest meest

Zetten we de aanvoer en de besommingen van het eerste trimester op een rijtje, dan valt de sterke terugval van Nieuwpoort op. Het enige positieve cijfer in onderstaande tabel is overigens te vinden bij de aanvoer in Zeebrugge die er licht

op vooruitgaat. Inzake besomming verlies de Zeebrugse vismijn dan ook het minst e van de drie vissershavens.

JAN-APRIL	Aanvoer (in ton)	% +/-
Oostende	1.837	- 7.8
Zeebrugge	4.375	+ 3.0
Nieuwpoort	232	- 18.6
TOTAAL	6.445	- 1.2

JAN-APRIL Besomming	(x 1.000)	% +/-
Oostende	240.517	- 13.5
Zeebrugge	608.344	- 11.2
Nieuwpoort	30.077	- 28.3
TOTAAL	878.937	- 12.5

KABELJAUW: Overall lagere kabeljauwaanvoer. Betere besommingen in Oostende en Zeebrugge. De kabeljauwaanvoer laat het afweten in Nieuwpoort (- 37 %).

SCHOL: Beduidend meer aanvoer van schol in Nieuwpoort (+ 75 %) en Zeebrugge (+40 %), maar

minder schol in Oostende. De scholopbrengsten nemen overal toe, maar het sterkst in Nieuwpoort (+ 125 %).

TONG: Na een goed tongseizoen vorig jaar vallen zowel het aanvoergewicht als de prijzen terug in alle vismijn. De tongaanlandingen van het eerste trimester bracht 152 miljoen frank minder op dan vorig jaar. De gemiddelde prijs voor de periode januari-april, vorig jaar 437 frank, is met 21 procent gedaald tot 345 frank.

GARNAAL: De garnaalaanvoer viel met een derde terug. Vooral in Zeebrugge was er weinig garnaal. Maar als er nauwelijks garnaalvissers overblijven, kan er uiteraard ook weinig aanvoer zijn. Van de 33 ton in het eerste trimester vorig jaar blijft dit jaar nog 22 ton over. Voor de drie vismijnen wel te verstaan. De schaarse garnaal werd dan ook fors duurder. De gemiddelde prijs bedroeg vorig jaar na vier maanden 168 frank, dit jaar 307 frank of een prijstoenname met 83 procent. (gw)

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

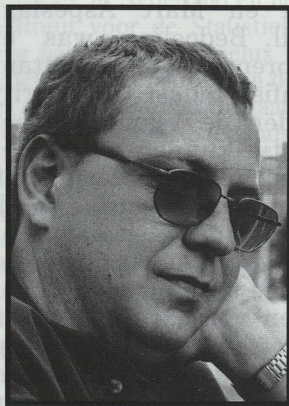
Centrale — Eliane
Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46

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

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

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

TUSSEN SCHIP & KAAI



VERRAST. DAT IS hoe ik me enkele weken geleden voelde. De vredesduif had mij totaal onverwacht een boodschap gebracht.

'Het heeft

uwe Nonkel Opperwezen behaagd om reders die hun schippers in de kou laten staan in medias res heilig te verklaren. Als nauwe verwant verwacht Hij dat u aureolen en vleugeltjes bij de uitverkoren personen beedeelt. Aan de klappertandende schippers daarentegen moeten, met aanbliksems en visioenen, de poorten des vagevuurs geopenbaard worden. Deze verdorven, maar vervangbare soort moet zijn masochistische neigingen in toom houden. Het misplaatste plezier dat verdoemde schippers peuren uit loodzware geldboetes, die ze zichzelf uit eigenbelang aansmeren, moet met absolute uitsluiting bestraft worden.'

Terwijl ik de duif driftig van haar pluimen otdoe en ze boos in de overstop, gegarneerd met olijftakjes, stuift uit mijn mythologische neus de geur van donder en bliksem. Wanneer in 's hemelsnaam is die Sacré Nonkel Opperwezen neergedaald te Knokke om aldaar de krabwonden der residenten te zalven? En de tuinen te zegenen? Blasfemerend draai ik de over op 'grill', niet te spreken over de communicatiestoornissen tussen

Nonkel en mij. Nonkel wil trouwens nooit wachten tot ik thuis ben uit zee, zodat ik zijn zaligverklaringen ook eens kan bijwonen. Dat krijg je nou in mijn beroep. We moeten toch zoveel missen hé.

Wat we niet gemist hebben zijn de nieuwsbulletins van de wereldomroep *Radio Vlaanderen Internationaal*. Met de varkenspest en de gekke koeien vers in het geheugen vergastte het journaal ons op een ijzingwekkende dioxinetriller. Een mens durft amper weer een ribstukje of een broodje gehakt aanraken, of daar verzeilen we weer in een van die uitzichtloze situaties waarin eten een levensbedreigende bezigheid wordt. Uitzichtloos? Ach de tot nu toe 38 Creutzfeld-Jacob slachtoffers in het Verenigd Koninkrijk, daar ligt geen gekke koe meer wakker van. (Dat mag je spijtig genoeg niet letterlijk nemen). Toen na het eten van rijst met eieren een hele Ierse provincie salmonella als toetje kreeg was dat ter plaatse nauwelijks nationaal nieuws. De snode Omagh-bomber en het daaropvolgende bezoek van William Jefferson en Hillary aan dat land kaapte er immers alle aandacht weg. Maar veronderstel eens even dat dergelijke ramspoed de visserij treft. (Sommigen herinneren zich ongetwijfeld de kwik-crisis, 1e helft 8e decennium 20e eeuw) Wat als morgen een ijverige activist het begrip 'dolle tong' in de media slingert? Of stel je de persberichten voor: BSE-variant in hersenen van garnaal! Schelvis uit Biscaye radio-actief! Zware metalen in noordzeekabeljauw! Schip met chemisch afval zinkt en verontreinigt heel het visgebied! Welk een impact zou zo iets op onze broze economische positie hebben?

Groeihormonen, antibiotica, genetische manipulaties, dioxines, gekke koebeesten, L-colli, pest whatever? Iedereen kan

die dingen hard missen.

Ditmaal kon de bange consument zijn toevlucht nemen tot (hier en daar een vredesduifke en) vis. Een veilig en gezond alternatief, en erg lekker op de koop toe. Maar wat bleek? We konden aan de vraag niet eens voldoen. We zitten met een fundamenteel en steeds frapperender wordend probleem: de stocks raken uitgeput.

De piekprijzen die dat gedurende enkele dagen in onze vismijnen teweegbrachten deden her en der outbreaks van misplaatste euforie ontstaan. Edoch, de politieke afrekening, de goedgetimede — en geslaagde — psychologische staatsgreep die duidelijk aan de basis ligt van deze affaire, bewijst dat niets of niemand veilig is.

Maar zoals een reder, een bestuurslid van de Rederscentrale en een lid van de quotacommissie (alle drie verenigd in één en dezelfde persoon) vorige maand in dit blad botweg het bestaan van een bemanningsprobleem loochende, zo zullen bijzonder bijziende mensen, die scherp kunnen kijken tot aan het reële tipje van hun fantasmische neus, ook nu beweren dat ik spoken najaag. Maar ze zijn bij deze gewaarschuwd. Je kan alle mensen enige tijd bedotten. Sommige mensen kan je héél de tijd bedotten. Je kan echter nooit alle mensen heel de tijd bedotten. Abraham Lincoln peperde dat zijn regering in anno 1860. Onder andere Karel Pinxten ondervond in 1999 wat de beroemde Amerikaanse president daarmee bedoelde. Met dat citaat wou ik de relevantie van het verleden nog eens dik in de verf zetten

Philippe GODfroid

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

Benelux: belangrijkste toegang tot Europa

In 1980 publiceerde het Secretariaat-Generaal van de Benelux in samenwerking met het Centraal Bestuur voor de Statistiek in Nederland en het Nationaal Instituut voor de Statistiek in België voor het eerst de 'Benelux Zeevaartstatistieken'. Het betrof toen de cijfers van het daaraan voorafgaande jaar, 1979.

De Belgische en Nederlandse statistiekdiensten hanteren sindsdien identieke definities en dezelfde methodologie, op basis van eenvormige brondocumenten. Dat geldt voor alle edities van de 'Benelux Zeevaartstatistieken'. Daardoor komt met deze laatste editie van de 'Benelux Zeevaartstatistieken 1997' een vergelijkbare en statistische consistente cijferreeks van 19 jaar beschikbaar. Met een totale goederenoverslag die in 1997 ruim 563 miljoen ton bedroeg tegen 531 miljoen ton in 1996 blijft de Benelux de belangrijkste toegangspoort voor Europa.

Als belangrijkste ontwikkelingen in 1997 kunnen we de verdere daling van het aantal ingescheepte passagiers vermelden tot net 2 miljoen in 1997 en tot 1,9 miljoen voor de ontscheepte passagiers. Deze daling doet zich vooral voor in de Belgische havens waar de concurrentie van de Chunnel zich duidelijk laat voelen. De overslag van containers blijft dan weer verder groeien van 91 miljoen ton in 1995 en meer dan 98 miljoen ton in 1996 naar een recordcijfer van 120 miljoen ton in 1997. (Frank Neyts)

Dit werkje, dat een schat aan gegevens bevat over alle Benelux-havens, is gratis te krijgen mits eenvoudige navraag bij het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie, Regenschapsstraat 39, 1000 Brussel, tel. 02/519.38.11 of fax 02/513.42.06

Vlaamse garnalenvissers op Schelde

Bij de uitgeverij Van Wijnen in het Nederlandse Franeker verscheen onlangs een boek dat in geen enkele boekenkast van hen die met de visserij begaan zijn zou mogen ontbreken. Het werd geschreven door de oud-conservator van

het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen, Jules van Beylen, en de volledige titel luidt 'De Antwerpse knots en de Vlaamse garnalenvisserij op de Schelde in Vlaanderen en Zeeland'

De Antwerpse knots is een scheepstype waarover tot op heden maar erg weinig bekend was. De knots viste op garnalen en vis, op de Schelde, zowel ten noorden als ten zuiden van de Vlaams-Nederlandse grens. Als een echte speurder heeft Jules Van Beylen de Antwerpse knots gereconstrueerd uit de weinige afbeeldingen, modellen en geschreven informatie die beschikbaar zijn. Ook de kruisnetvissers op garnalen komen aan de orde, en verder zaken als de vistech-niek, de handel, de uitrusting en de vissers zelf. Uiterst nauwkeurige tekeningen en een zeer gedetailleerde bouwbeschrijving vormen een belangrijk onderdeel van dit boek. Ook de zeilen, het want, de blokken, scheepsonderdelen en alle benodigdheden voor de visserij worden beschreven. Jules Van Beylen is een van de meest vooraanstaande auteurs over maritieme zaken in de Lage Landen. In mei 1998 werd hij 80 jaar. Dit boek over de Antwerpse knots en de garnalenvisserij vormt een eerbetoon voor de jarenlange maritiem-historische arbeid van Van Beylen. (Frank Neyts)

Het boek (ISBN 90-5194-176-5) telt 264 pagina's, is gebonden en rijkelijk geïllustreerd (ook in kleur), en kost in ons land 1790 frank. Een aanrader!

Opex

Midden september verschijnt een kijkboek over de Oostendse Sint-Antoniusparochie, dit is de parochie van de visserswijk Opex. Titel: 'Een beetje ruw maar oprecht'. In een honderd foto's wordt een beeld geschetst van de parochie van 1899 tot 1999. Auteur Leo Coulier kondigt het boek als volgt aan: 'Over de mosselhoek en Liefkemores, over pastoor Patfoort (en zijn negen opvolgers), de suisse, broeder Oscar en zuster Damide, over processies, volksmissies, quateremper- en virgiliesdagen, over de barrakkerk, over de verhuizing van "den oede viertorre" naar "den Opex", over vergeten religieuze genoot-

schappen en het huidige bloeiende verenigingsleven op de parochie, over vissersverdriet en feesten, over "pannen-aars"...'. Dit alles wordt ruim uitgemeten door honderd illustraties op bijna evenveel bladzijden. Wie voor 25 juli intekent ziet zijn naam in het boek vermeld en betaalt 100 frank minder dan het boek zal kosten bij verschijning.

Geïnteresseerden kunnen kiezen tussen een gewone uitgave die in voorintekening 895 frank kost of een genummerde luxe-uitgave (kunstleren band met goudstemple en stofwikkel) van 1.250 frank.

Intekenformulieren en meer informatie bij Leo Coulier, Loodsenstraat 18 te 8400 Oostende. (fv)

Kwaliteitsbepaling

Het Departement Zeevisserij van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek (nog steeds beter bekend als het Rijksstation voor Zeevisserij) publiceerde een syllabus van een cursus voor stagiairs "Viskwaliteit en - technologie". Auteur Vyncke legt in een twintigtal bladzijden uit hoe de kwaliteitsbepaling van vis op een wetenschappelijke manier gebeurt. Achtereenvolgens komen versheid, hygiënische -, biologische -, diëtische - en commerciële kwaliteit aan de orde. Ten slotte wordt ook de authenticiteit van de vis behandeld (koopt men de vis die op het etiket vermeld staat of niet?).

W. Vyncke, 'Aspecten van de kwaliteitsbepaling van vis', Mededelingen van het Departement Zeevisserij van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek, publicatie nr. 252 - D/1999/0889/3. (fv)

Langoestines met de boomkorre

Frank Redant van Departement Zeevisserij van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek publiceerde de resultaten van het begeleidend wetenschappelijk onderzoek dat in 1998 uitgevoerd werd bij de Z 70 en Z 568 die in de zomer van dat jaar in de Silver Pit op langoestines gingen vissen. De auteur concludeert o.a. dat het niet aan te raden is dat grotere delen van de Belgische vloot zich op deze zomervisserij gaan richten: 'Zonder protectionistisch te willen optreden (...) willen we toch opmerken dat een eventuele overbevissing van deze stock ook (en misschien wel in de eerste plaats) de traditionele langoestinetrawlers zal treffen, en dat deze vaartuigen, in tegenstelling tot bv. de Eurokotters, weinig of geen uitwijkmogelijkheden hebben'.

Frank Redant, 'Langoestinevisserij met de boomkorre. Resultaten van het begeleidend wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd in 1998'. Uitgegeven door het Departement Zeevisserij van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek. (fv)

N.V. SCHEEPSWERF

I.D.P.

Vismijnlaan 5,
8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 18 64
Fax: 059 / 32 08 13
BTW 405.281.044
R.A. 05.00.92.405.281.044

Nieuwbouw - Herstellingen
Aluminium en roestvrij staal constructies
Eigen scheepslift tot 1000 ton
ERKENNING KLASSE 5

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

VOORALEER IK AANSTALTEN maak om ook deze maand weder eens 1 aantal mensen uit de visserij en hare nevenssectoren te quetsen & te blameren wens ik het ganse kiezerskorps stijf erg te danken voor de steun die mijn stemoproep van vorige maand mocht genieten. Mijn bede om niet voor het Zwart Blok te stemmen, werd immers door ruim 90% van de kustbevolking opgevolgd. Zelfs verder landinwaarts, in de meest duistere hoeken van la Flandre profonde (in 't stad Antwerpen zum beispiel) ben ik erin geslaagd meer dan 70% van de kiezers op andere partijen dan het Blok-aan-mijn-been te laten stemmen. En dan wil ik het nog niet over Broekzele-Bruxelles hebben alwaar mijn oproep ervoor gezorgd heeft dat de plaatselijke, pardon, de Bruss... het gemeenschappelijke heu, Brusselse deelregering, het hoofdstedelijk gewest dus, allez, de regering van Brussel, je weet wel, de facilitaitengemeenten van de Brusselse rand, ja gaande van Koekelberg, over de files van de Welriekende Dreef tot daar aan het Vierarmenkruispunt waar de pariteit ervoor zorgt dat de Vlamen en de Walingen... (Verrek, nu weet ik het toch wel niet meer zeker, maar vooruit.)

1 goeie federale prestatie is het in elk geval vanwege ons blad, vooral wanneer gij weet dat HVB toch vooral aan de kust gelezen wordt, ook al omdat er niet zoveel vissers in pakweg Mechelen wonen (maar dat heeft waarschijnlijk alleen maar met het slechte imago van de sector te maken).

Volledigheidshalve moet ik eraan toevoegen dat de vorige maand door mij vernoemde heer Zwarte Theys evenmin verkozen werd op de lijst van 1 nog zwartere club dan dat Blok, een club zò zwart dat ik om sanitaire rede-

nen de naam zelfs niet over mijn lippen krijg. Voor de rest zijn deze verkiezingen natuurlijk geen vetten geweest. Tussen de namen van de verkoze-



Deze madam staat hier alleenlijk maar om uw aandacht te lokken

nen missen we immers deze van redering. Versluys W. (voorheen V.L.D., thans Volksbelangen). Geen spoor verder van politicus-vakbondsman, de heer Victor I. (voorheen S.P., thans Demo). Ook zochten wij vergeefs naar die andere politicus ter zeevisserij, de heer reder Hennaert N. (voorheen V.U., thans C.V.P.), maar dat komt natuurlijk doordat al deze kazakdraaiers zelfs de moeite niet gedaan hebben om aan deze moeder van alle verkiezingen deel te nemen. Zij zullen, zo deelde het Vlaams Visserij Informatiecentrum (VVIC) mij evenwel mede, wèl hun kans wagen in de eerstkomende gemeenteraadsverkiezingen, ook wel het kleine broertje van alle verkiezingen genaamd. Ik raad de lezers dus aan deze kolommen ook in de toekomst grondig te lezen zodat zij op de hoogte blijven van de talrijke partijwisselingen van deze kandidaten uit onze sector. Tot zover de resultaten van de middenkust. Aan de oostkust konden de kiezers dit keer evenmin de visserijcarrière van de heer Desutter M. (voorheen C.V.P., thans VVIC) steunen omdat hij inmiddels al binnen is. Ook vinden wij in de uitslagen geen spoor van Maritieme Ombudsman, de heer Deman G. (voorheen S.P., thans V.L.D.). Deze Verhofstadtbody liet naar verluidt verstek gaan omdat hij geen verkiesbare plaats aangeboden kreeg. Het is 1 reden waarvoor ik veel begrip kan opbrengen, want om krek dezelfde reden hebt gij ook mijn naam niet op zo'n kieslijst weergevonden en ik veronderstel van u hetzelfde.

(Ik zie tot mijn ontstentenis dat ik voor 1 keer niemand belachelijk gemaakt heb. Dus: zoals de kaloten en de sossen het zeggen: volgende keer beter.)

Onderzoeksraad voor de zeevaart

Verkeer

De Britse autoriteiten klissen regelmatig veel Belgische vissersvaartuigen die het niet te nauw nemen met de verkeersregels op zee. De Onderzoeksraad veroordeelde in haar jongste zitting dan ook een aantal vissers voor dergelijke feiten. Schipper *Ronny Zwervaegher*, werd op 24 maart 1997 met de N 738 *Johan* betrapt terwijl hij niet geheel volgens de verkeersregels navigeerde, hij werd daarvoor zeven dagen geschorst; matroos *Christian Bil* (24 februari 1997, met de Z 98 *Op hoop van zegen*) werd omwille van soortgelijke redenen eveneens zeven dagen geschorst; de Nederlandse schipper *Willem Versprille* (2 mei 1997, Z 80 *Silverpit* en nog eens met hetzelfde schip op 14 mei van dat jaar) kreeg zelfs twee maanden verbod om als schipper op een Belgisch vissersvaartuig te varen, maar de Britse autoriteiten hadden dan ook melding gemaakt van verschillende 'close quarter situations' met koopvaardij schepen die de SW lane volgden. Slechts drie dagen schorsing kreeg dan weer schipper *Fernand Verleene* (1 november 1997 met de N 141 *Don Bosco*). *Guy Anthierens* (met de O 14 *De Zeemeeuw* op 29 november 1997) werd dan weer bedacht met vijf dagen schorsing.

Personeel

Omdat de Z 595 *Sylvia Mary* tussen 1 juli en 15 augustus 1997 zonder stuurman aan boord gevaren heeft in het vaargebied III werd de Nederlandse schipper *Albert Zwaan* voor tien dagen geschorst. De schipper moet er immers voor zorgen dat de regels nageleefd worden. Evenveel dagen schorsing kreeg matroos *Luc De Craemer* omdat hij de Z 122 *Noordster* in maart 1997 onrechtmatig in de steek liet. Daardoor moest het vertrek van het schip uitgesteld worden. (rc)

HEIST

Internationaal cartoonfestival

In het cultureel centrum 'Scharp-oord' te Knokke-Heist kunt u nog tot 25 juli kijken naar het 38ste Internationaal cartoonfestival. In totaal namen 1.049 cartoonisten uit 70 verschillende landen aan de wedstrijd deel. Zij stuurder daar-

toe in totaal 4.002 cartoons in. De eerste prijs ging uiteindelijk naar Medi Belortaja uit Albanië. (jd)



BRUGGE

Zeebrugge matig geïnteresseerd in cruises

De maritieme pers mocht een bezoek brengen aan het luxueuze cruiseschip *Century*. Het schip is 248 meter lang, heeft tien passagiersdekken en 858 bemanningsleden die zorgen voor de overtocht van 1.800 passagiers. Peter Mathieu van de rederij *Celebrity Cruises* legde uit hoe het vaartuig in dertien dagen van Genua naar

Amsterdam voer.

Bij die gelegenheid vernamen we dat Brugge maar matig geïnteresseerd is in het bezoek van dergelijke cruisevaartuigen aan haar haven. Waar dergelijke schepen in België ook aanleggen, een bezoek aan Brugge staat immers toch altijd op het programma, daarbij komt nog dat de haven niet optimaal uitgerust is om dergelijke vaartuigen te ontvangen.

Wie meer wil weten over het vaartuig *Celebrity*, over de andere vijf schepen van deze toeristische rederij of over de negen vaartuigen die in aanbouw zijn, neemt contact op met Peter Mathieu, *Celebrity Cruises* c/o DKT Travel, Huidevettersstraat 20 te 2000 Antwerpen (tel.: 03 / 226 43 03 / fax: 03 / 226 42 35.) (jd)

TE HUUR

Stapelruimte 25m2, gelegen in de Victorialaan te Oostende.

Info bij

Verenigde vissers-Reders, vraag naar Marc Bruyer op telefoonnummer 059 / 33 90 90.

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.: 059/ 23 88 48 — GSM 075/ 83 19 75

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 u daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, aan de sassen van de vissershaven.

Tel.: 059/ 32 12 86.

Doop Z.576 Mare Nostrum op zaterdag 10 juli

De officiële overdracht en doop van de nieuwe Z.576 Mare Nostrum van de Knokse reder Benoit Beernaert gebeurt op zaterdag 10 juli om 14 uur in Zeebrugge.

Enkel de genodigden zullen toegang krijgen tot het werfterrein en het schip. HVB bracht over het nieuwe vaartuig een uitvoerige reportage in het vorige nummer.

O.306 Cleaner verkocht



De 30 jaar oude plankenvisser O.306 Cleaner van de BVBA Rathé & Kiekens (Willy Kiekens) uit Oostende is overgegaan in Nederlandse handen, met inbegrip van de vangstrechten. De vennootschap werd verkocht aan Albert Holtland uit IJsselmuiden en Steven Korf uit Urk, die het vaartuig doorverhuurden aan Leendert Hakvoort uit Urk. De kreefteputter zal in Denemarken de nodige aanpassingen ondergaan voor de twinrigvisserij. Daarvoor is een herschikking van het dek nodig en de plaatsing van een dubbele nettenrol op het achterdek nodig.

De O.306 verkocht begin juni voor het laatst in Oostende.

De O.306 is een zijtreiler van 27,34 meter, in 1968 gebouwd door de werf van Henri Deweert die destijds aan de Nieuwe Werfkaai in Oostende gevestigd was. De plankenvissers vaart nog steeds met de oorspronkelijke ABC-motor (300 pk).

Van de generatie plankenvissers uit de jaren zestig blijven nu nog een vijf vaartuigen in de vaart. (foto gw)

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

Kort

O.20 Mietje - Het registratienummer van de in maart geschrapte O.20 Goewind is overgedragen aan de O.211 Zeester die onlangs een nieuwe eigenaar kreeg. Deze heeft het kustvaartuig omgedoopt tot O.20 Mietje.

De eurokotter Z.201 Linqienda, enkele weken geleden verkocht aan de NV Artimon van Blankenbergenaar Jean-Pierre Goossens, is vernummerd tot Z.206. De vroegere plankenvisser O.206 Krisjean-Henson staat al enkele tijd te koop nadat het vermogen op andere vaartuigen is overgeplaatst.

Oude Z.198 wordt UK.328 - De oude Z.198 Zeenimf, eind vorig jaar vervangen door de nieuwe Z.198 Kees Korf, werd door Urker eigenaar Leendert Hakvoort uitgevlagd en ingeschreven in het Brits visserijregister als UK.328 Arctic Ranger.

AKTIVITEITENKALENDER VOOR VISSERS

JULI

- 4 "Zeewijding" in Blankenberge
 8-11 "Polfish '99", 5de Internationale vakbeurs voor visserijproducten en visverwerking in Gdansk (Polen)
 11 "Vissershulde" in Zeebrugge, oude vismijn (11 uur)
 14-16 "Food Hygiene Europe '99" in Amsterdam (Ned.)
 16-18 "Dagen van de Marine", Marinebasis, Zeebrugge
 19 "Visserijdag" in Egmond aan Zee (Nederland)
 22-24 "Visserijdagen" in Bruinisse (Nederland)

AUGUSTUS

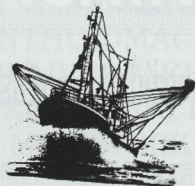
- 7 "Nationale dag van de Nederlandse visserij" in Katwijk
 7-8 "Visserijdagen" in Bressens (Nederland)
 7-10 "Aquaculture Europe '99" in Trondheim (Noorwegen)
 11-14 "Aqua Nor 99" in Trondheim (Noorwegen)
 13-14 "Visserijdagen" in Colijnsplaat (Nederland)
 15 "Zeewijding" in Oostende, zeedijk Mariakerke ter hoogte van de Namenstraat (10 uur)
 15 "Zeewijding" in Heist, Heldenplein (11 uur)
 21 "Mosseldag" in Yerseke (Nederland)
 27-28 "Havendagen" in Zierikzee (Nederland)
 30 "Vlaggetjesdag" in Den Oever (Nederland)

SEPTEMBER

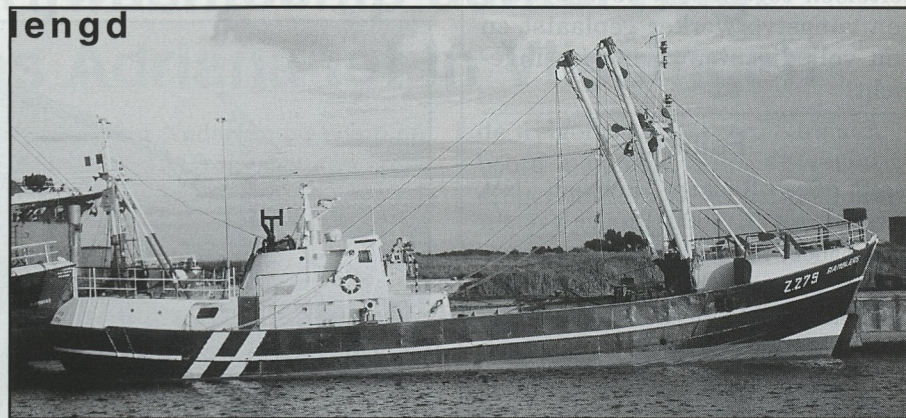
- 1-4 "Icelandic Fisheries Exhibition" in Reykjavik (IJsland)
 16 "Vissersmis" in Oostduinkerke, St.-Niklaaskerk (9 uur)

OKTOBER

- 9-14 "Anuga", internationale voedingsbeurs in Keulen (Duitsland)
 26 Europese Raad van Visserijministers in Luxemburg.



Z.279 Ramblers voor tweede keer verlengd



De tot boomkorvaartuig omgebouwde plankenvisser Z.279 *Ramblers* heeft een tweede verlengingsoperatie achter de rug. De werkzaamheden werden uitgevoerd in Zaandam bij de werf Vooruit in opdracht van Machinefabriek Padmos uit Stellendam. De Z.279 van Ramblers BVBA (*Frans Bonny*) is ondertussen opnieuw in bedrijf genomen.

De Z.279 *Ramblers*, gebouwd in 1969 bij Deweert in Oostende, is een eerste keer met vier meter verlengd bij IdP in Oostende. De veranderingswerken lagen aan de

basis van een langdurige juridisch procedure over de vrijboord en de stabiliteit, waardoor het vaartuig uiteindelijk meer dan drie jaar (1994-97) inactief bleef. Uiteindelijk kreeg de rederij de toelating van de Zeevaarinspectie om een beperkte visserij te beoefenen. In de praktijk was het vaartuig aangevraagd op de kreeftenvisserij omdat hierbij lichtere netten te pas komen.

Begin dit jaar werd nog een sectie van twee meter bijgestoken, waardoor de totale lengte van de Z.279 nu 33,2 meter bedraagt. De verlen-



Vooruitdenken is klaar zijn
om te betalen in Euro

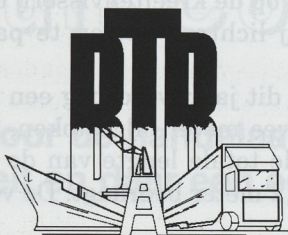
Wij geven de toekomst alle kansen

ging was nodig om aan de stabiliteits-eisen te voldoen. Tevens werd een vangstverwerker geplaatst en een volledig nieuw visruim ingericht.

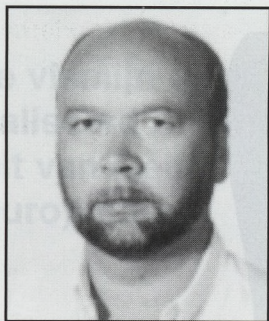
Failliet

North Sea Bunkers Belgium NV, Peraltastraat 7, 8000 Brugge (zetel), groothandel in brandstoffen en smeermiddelen, opgericht op 28.12.83. Exploitatie aan de H. Baelskaai 27-28, 8400 Oostende. De vennootschap heeft drie personeelsleden in dienst. Failliet verklaard op dagvaarding op 27 mei 1999.

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

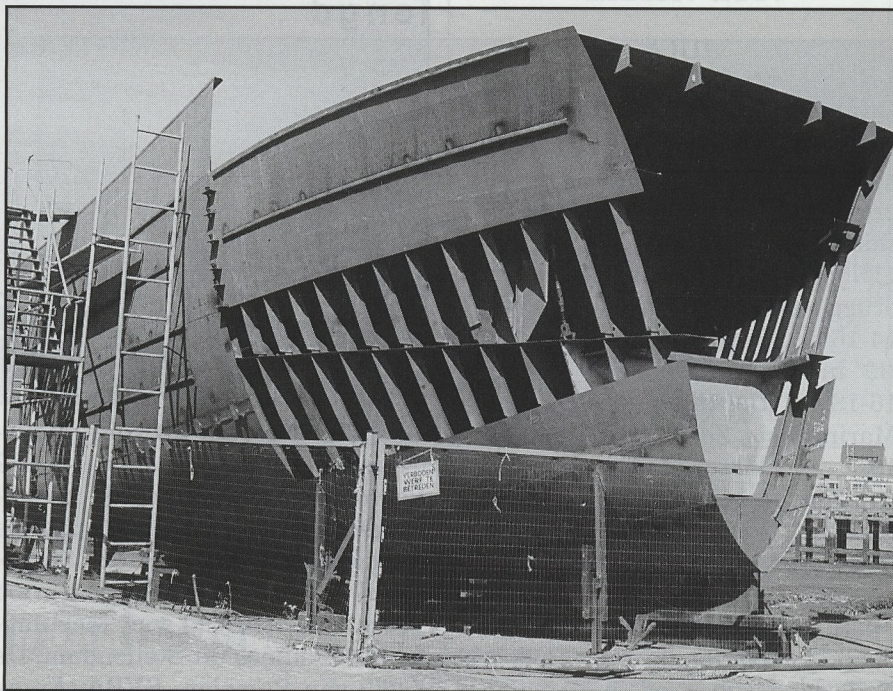
Kustlaan 176

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

Z.462 Zeeparel op stapel bij De Graeve



Bij Scheepswerven De Graeve in Zeebrugge krijgt al een nieuw vissersvaartuig vorm. De eerste segmenten van het voorschip voor de nieuwe Z.462 Zeeparel zijn al samengevoegd. Het vaartuig is bestemd voor de rederij NV Shannon van de gebroeders Crevits uit Lissewege. (foto gw)

Rechtbank sluit dossier N.52 Seahunter af

De raadkamer bij de rechtbank van Veurne heeft het dossier van het zinken van de N.52 *Seahunter* afgesloten. De eurokotter N.52 is op 8 oktober gezonken nabij de zandbank Oost Dyck. De vier opvarenden verloren daarbij het leven.

Het afsluiten van het dossier houdt in dat het gerecht de thesis van een aanvaring afwijst. De plaats waar het schip teruggevonden werd ligt overigens buiten de vaarroute voor zeeschepen. Toch verschenen er destijds talrijke berichten dat de eurokotter bijna zeker overvaren was door een onbekend schip. Vissers die met de omgeving vertrouwd zijn achtten dat bijna onmogelijk. Het parket van Veurne heeft na het lichten van het wrak, zeven weken na de feiten en op kosten van de Belgische staat, evenmin aanwijzingen in die richting gevonden.

Pittman Seafoods investeert in EFC

Het visimport- en distributiebedrijf Pittman Seafoods NV bouwt een nieuwe diepvriesloods aan de Noordzeestraat in het EFC-visserijpark in Zeebrugge. De loods komt naast Daniel's Visbedrijf, waarin het tradingbedrijf Pittman gevestigd is. Pittman Seafoods is trouwens een joint venture tussen Daniel Pieters, Dirk Vandepitte en Frost Impex (Michel Delbaere). De loods heeft een oppervlakte van 700 m² en is tien meter hoog. De investering belooft 35 miljoen frank.

Pittman Seafoods, geleid door Dirk Vandepitte, verhandelt onder meer vis, visblokjes, schaaldieren, zeevruchtencocktails, rivierpaling en mosselen. Het is tevens de grootste Europese distributeur van diepgevroren Canadese kreeften.

Het eerstvolgende HVB in uw brievenbus op vrijdag 6 augustus

Brits visserijwachtschip achtervolgt ARN.22 Klaas Adriana tot in Vlissingen

Op 9 juni 's morgens gaf het commando van een Brits visserijwachtschip te kennen aan de ARM.22 *Klaas Adriana* dat inspecteurs aan boord zouden komen van het Nederlandse vissersvaartuig. De schipper van de ARM.22, een vaartuig van 43,99 meter met een motorvermogen van 1.467 kW (1.995 pk), negeerde de aanmaning. In plaats van vaart te minderen voer het gewoon door.

DE FEITEN SPEELDEN zich af in de monding van de Thames. De Britten achtervolgden de ARM.22, die koers zette richting Nederland. Het visserijwachtschip moest uiteindelijk de Engelse sector verlaten. Het vroeg en kreeg daarvoor de toelating. De Belgische autoriteiten verzetten zich vervolgens niet tegen het doorkruisen van de Belgische wateren. Meteen werd ook de *Valeke* uitgestuurd die de ARM.22 snel kon localiseren. Beide vaartuigen dwongen de de ARM.22 een vaste koers aan te houden waardoor het schip wel moest binnenlopen in Vlissingen. De Algemene Inspectiedienst (AID) was inmiddels op de hoogte gebracht en inspecteurs

stonden het Nederlandse schip op te wachten. AID-inspecteurs stelden een proces-verbaal op tegen de schipper voor weerspelligheid en

de weigering om controleurs aan boord te nemen. Andere overtredingen konden ze de ARM.22 niet ten laste leggen.

ARM.15 (40 m.) betraapt binnen de limieten

Er kwam nog een andere overtreding aan het licht. Deze keer betrof het de ARM.15 *De Vrouw Jannetje* die op 25 mei in de vroege ochtend twee mijlen binnen de Belgische 12 mijlslimiet gezien werd. Het gaat hier eveneens om een groot Nederlands vaartuig van van 45,56 meter en een motorvermogen van 2.574 kW (3.500 pk). Vanuit de lucht was te zien dat het vaartuig aan het dreggen was met gebruik van de dekkraan. Het vermoeden bestaat dat aan de kraanarm een net bevestigd was, maar duidelijk is dat niet. Bij aan-

komst in Vlissingen heeft het vaartuig overigens slechts een kleine vangst opgegeven. In Vlissingen circuleren echter geruchten over bepaalde dubieuze praktijken. Het was sommigen daar al opgevallen dat de ARM.18 *Joris Senior* (45,51 m., 2.765 kW/3.760 pk), van dezelfde rederij, Visserijbedrijf J. Meulmeester CV, een opvallend grote hoeveelheid vis binnenbracht. Zonder harde bewijzen kan de Belgische visserijinspectie evenwel niets ondernemen tegen dergelijke stroperij voor onze kust.

quintiens

n.v.

Electrical Intervention Team

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT

installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en elektronische
schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren

Kielbankstraat 6, 8380 Zeebrugge 'DAY AND NIGHT SERVICE' — TEL. (050) 54 41 72



CRETEL N.V.

Gentsesteenweg 77a, 9900 Eeklo

Tel 09 / 376 95 95 - Fax 09 / 376 95 96

E-mail: cretel@unicall.be

MACHINEBOUW & INOXVERWERKING

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

*Eén partner voor
kwaliteit en service*

De toekomst van de Nederlandse kottervisserij

NEDERLAND IS EEN grote visnatie. De vissersvloot is er dan ook een huis met vele kamers. Veel van die visserijen hééft België niet eens. De grote zeevisserij met hektrawlers die zowat overal in de wereld gaan vissen bijvoorbeeld, is iets wat de Vlaamse visserij niet kent. De Nederlandse kotters daarentegen, dat zijn de concurrenten van de Belgen. Zij beoefenen hetzelfde soort visserij als de Vlaamse boomkorvaartuigen. Van de Belgen onderscheiden ze zich alleen maar doordat ze iets groter, iets efficiënter, iets moderner en iets succesvoller zijn. Nederland is een voorloper en België volgt in het voetspoor. Je kunt rustig stellen: als het in Urk regent, dan druppelt het in Zeebrugge. Reden te meer om eens te kijken in welke richting de Nederlandse kottersector evolueert. (*)

TEGEN HET EINDE van 1997 telde de Nederlandse kottersvloot nog 420 vaartuigen. Dat waren er 30% minder dan vijftien jaar daarvoor. De grootste terugval gebeurde in de categorie schepen die een vermogen heeft tussen 301 en 1500 pk; deze groep is omzeggens verdwenen. (In België bevindt het leeuwenlaandeel van de vissersvaartuigen zich juist in die categorie, maar daar is/was de grens van het vermogen per vaartuig dan ook wettelijk vastgelegd op 1200 pk.). De Nederlandse grote boomkorvaartuigen vind je vooral bij de 2.000 pk'ers. De gespecialiseerde garnalenvloot is in Nederland, net zoals in Vlaanderen, erg ingekrompen. De kleine garnaalvaartuigen hebben plaats moeten ruimen voor de zogenaamde eurokotters (300 pk-ers); een evolutie die we ook in België hebben zien gebeuren.

Globaal gezien zijn er dus 30% minder vaartuigen en ook 30% minder vissers (1.922). Het inkomen van die vissers is (steeds in vergelijking met 1983 en waarbij rekening gehouden wordt met de inflatie) onveranderd gebleven. Eigenlijk betreft het een achteruitgang, want in andere sectoren gingen de werknemers in die tijspanne uiteraard méér verdienen. Tien jaar geleden verdiende de gemiddelde Nederlandse kottersopvarende ongeveer 80% meer dan de modale werknemer, terwijl dat in 1997 minder dan 40% geworden was. De Nederlandse grote visserij van hektrawlers is in handen van maar enkele bedrijven. De kottersvloot ziet er echter qua bedrijfsstructuur anders uit en lijkt sterk op de familiale ondernemingen die we in de Belgische visserij kennen. De 420 schepen waren in 1997 ondergebracht in 341 bedrijven. Daarvan waren er 55 (16%) die meer dan een kotter uitbaatten, maar dat

waren dan duidelijk niet de kleinste want deze 55 bedrijven beschikten over ongeveer de helft van het totale motorvermogen.

Te groot

Je moet het de Belgische vissers niet vertellen, de Nederlandse vloot is

'De Nederlandse vissers kunnen een bijzonder interessante blik op de toekomst te werpen. Zal het "uitvlaggen" doorgaan en worden er nog meer buitenlandse vangstrechten opgekocht? Zal de kottersvloot de concentratie kennen die de grote visserij er meegemaakt heeft en blijven er uiteindelijk ook in de kottersvloot slechts enkele superrederijen over? Wat zal er gebeuren als de olieprijs verdubbelt, als er een milieubelasting komt, als er heffingen komen op de visbestanden?'

gewoon te groot, de Nederlandse kotters zijn gewoon te machtig. Lange tijd stond er geen rem op het motorvermogen dat de Nederlandse reders in hun kotter mochten steken. Maar de trend naar steeds grotere vaartuigen is nu toch omgebogen. Sinds er in Nederland een systeem van individuele vangstrechten ingevoerd werd (voor tong en

schol was dat sinds 1976, voor ook alle andere gequoteerde vissoorten sinds 1983) is de hoeveelheid vis die je (officieel) kunt vangen niet meer afhankelijk van je motorvermogen, maar van de *vangstrechten* die je hebt. Je motor mag nog zo sterk zijn, je kunt (officieel althans) niet meer vangen dan hetgeen je toegekend wordt, plus hetgeen je je daarboven tegen betaling nog aanschaft. Daarbij komt dat de Europese Unie ook vandaag nog de vloten kleiner wil zien worden. Vandaar dat ook de Nederlandse regering een grens bepaald heeft voor wat het bouwen van nieuwe vissersvaartuigen: schepen die officieel 3.000 en 4.000 pk sterk zijn worden er vandaag dan ook niet meer te water gelaten. De kotters van meer dan 2.000 pk zullen geleidelijk uit de vloot zullen verdwijnen, want ze mogen niet vervangen worden door even sterke schepen. Uiteindelijk zullen ze alle vervangen zijn door vaartuigen uit de groep met vermogens tussen de 1.500 en de 2.000 pk. Daarbij komt, zoals gezegd, ook nog de druk van de Europese Unie die eist dat tegen het einde van 2001 uit de Nederlandse kottersvloot nog eens

78.000 pk verdwijnt! Of dat laatste ook daadwerkelijk zal gebeuren is echter helemaal niet zeker, want de Nederlandse visserijsector is bijzonder creatief in het vinden van alternatieven voor de vlootafbouw. Zo probeert ze de Europese Commissie ervan te overtuigen dat een vrijwillige beheersing van het aantal vaartdagen (dagen dat een vaartuig effectief de

zee opgaat) een drastische afbouw van de Nederlandse vloot overbodig maakt: als je de Nederlandse schepen een aantal dagen per jaar aan de kant laat liggen, dan vermindert dat evengoed de capaciteit van de totale vloot, zo luidt de redenering. (Zie hierover ook het artikel 'Nederland wijst vlootinkrim-

Scheepsdiesel Service

Alle dieselmotoren:

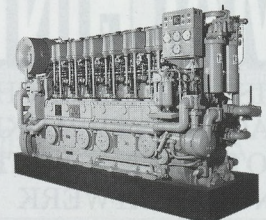
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,
waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk

Bureel - werkplaatsen:

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

24 u / 24 u. 0477 / 47 66 82

SDS n.v.



ping af' dat hieronder volgt.)

Omvlaggen

We begonnen dit artikel met de vaststelling dat de Nederlandse kottervloot 30 % kleiner geworden is. Dat is alleen maar juist als je daarmee de *onder Nederlandse vlag geregistreeerde vloot* bedoelt. Een vals beeld is het als als rekening houdt met het 'omvlag'fenomeen. Het is bekend dat Nederlandse reders de jongste jaren veel vaartuigen in het buitenland gekocht hebben. Ze hebben die vaartuigen niet onder Nederlandse vlag gebracht, maar ze verder laten varen onder de oorspronkelijke vlag. Dat heeft zo zijn voordelen. Ze kunnen afstand doen van hun Nederlandse vangstrechten en krijgen daar een meer dan behoorlijke prijs voor. Ze kunnen vervolgens gratis gebruik maken van de (niet geïndividualiseerde) vangstrechten van de vlaggestaat waar ze hun schip gekocht hebben. Die omgevlagde schepen zijn voornamelijk geregistreeerd in het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, België (meer dan twintig) en Noorwegen. Voor de rest behoren deze vaartuigen 'sociaal-economisch' echter tot de Nederlandse vloot omdat kapitaal en bemanning, toelivering en afzet bijna geheel aan de Nederlandse economie ten goede komen. Deze 'omvlaggers' (die we dus nergens in de Nederlandse nationale statistieken zullen terugvinden) zijn goed voor ongeveer 20% van de Nederlandse kottervloot, dat geldt voor het aantal schepen, maar ook voor de besomming, bemanning en pk's.

De toekomst

De Nederlandse kottersector heeft dank zij de studies van het 'Landbouw-Economisch Instituut' inmiddels voldoende informatie in handen om een bijzonder interessante blik op de toekomst te werpen. Zal het 'uitvlaggen' doorgaan en worden er nog meer buitenlandse vangstrechten opgekocht? Zal de kottervloot de concentratie kennen die de grote visserij er meegemaakt heeft en blijven er uiteindelijk ook in de kottervloot slechts enkele superrederijen over? Wat zal er gebeuren als de olieprijs verdubbelt, als er een milieubelasting komt, als er heffingen komen op de visbestanden? Dat is het soort

vragen die je in de Belgische sector niemand zult horen stellen: hier houdt men zich kennelijk niet bezig met dergelijke 'details'. De Nederlandse sector daarentegen beschikt over verschillende scenario's waarbij uitgetekend wordt hoe de vloot er bij het begin van de XXIste eeuw zal uitzien. Niet dat men er meent de toekomst onwrikbaar vast te kunnen leggen, wel omdat men weet dat de toekomst mee bepaald wordt door datgene wat de reders vandaag beslissen. Daarbij staat, zo schrijft Kees Taal in het Nederlandse Visserijnieuws, één vraag voorop. *Wat willen de ondernemers: de plaatselijke visse-*

rijgemeenschappen in stand houden? Of laat men de ontwikkelingen over aan het vrije spel van de economische krachten? Met andere woorden: we laten alles maar op ons afkomen en we zien wel. Het is een vraag die in België al opgelost was vooraleer iemand ze kon stellen. Voor een keer is de Belgische sector de Nederlanders te vlug afgeweest. Spijtig. (fv)

(*) Alle cijfers komen uit de studie 'Ondernemend vissen. Toekomstperspectieven van de kottervisserij' uitgegeven door het Landbouw-Economisch Instituut, Wageningen Universiteit en Researchcentrum.

Nederland wijst vlootinkrimping af

HET DEBAT OVER het vlootbeleid voor de komende zes jaar is op de vorige bijeenkomst (15 april) van de Europese visserijministers reeds aangevat. Basis vormen de voorstellen die de Europese Commissie hun eind vorig jaar voorschotelde. Daarin is een verdere herstructurering van de vloot op regionaal niveau voorzien.

DE TOTALE TONNAGE van de Europese vissersvloot is de jongste jaren behoorlijk teruggelopen. Dat was ook nodig, want de vloot was te groot geworden voor de beschikbare vis. In verschillende landen waren veel vaartuigen daardoor onrendabel geworden. Teveel vaartuigen, te weinig vis! Daarom moest de visserij-inspanning in de periode 1997-2001 met dertig procent omlaag voor vissoorten die met uitputting bedreigd zijn en met twintig procent voor soorten die overbevist worden. Vissersvaartuigen kleiner dan twaalf meter, hoofdzakelijk te vinden in Griekenland, Italië, Spanje en Portugal, blijven buiten schot. Hun aantal mag echter

niet toenemen.

Het staat de lidstaten vrij te kiezen voor verkleining van de vloot of voor vermindering van het aantal zeedagen. Dit laatste systeem wordt al enkele jaren toegepast in Nederland. Staatssecretaris Faber beweert dat daar binnen de zogenaamde Biesheuvelgroepen scherp wordt op toegezien. Hij vindt het dan ook onterecht dat het Commissievoorstel sancties bevat voor lidstaten die niet aan het Meerjarig oriëntatieplan (MOP) voldoen. Het is deze lidstaten evenmin toegestaan om Europese of nationale steun te verstrekken voor onder meer modernisering en nieuwbouw, zelfs niet als dit leidt tot een kleinere vlootomvang. De Europese Commissie vindt het echter niet voldoende dat de Nederlandse vissers voorbeeldig binnen de hun toegewezen quota blijven. Met andere woorden: in Brussel blijven ze van oordeel dat Nederland niet ver genoeg gaat. De Nederlandse vloot moet kleiner. Den Haag heeft het conflict is nu doorgeschoven naar het Europees Hof in Luxemburg. Staatssecretaris Faber, die de lijn van voormalig landbouwminister Van Aartsen aanhoudt, voelt niets voor het onnodig liquideren van vaartuigen en wil dat ook zo houden. (gw)

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

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

Verheye Joël
n.v.



weekblad
TJUDINGEN

**Oostendeneer
vraag erneer
bij uw dagbladhande-
leer**

Samenstelling van de Nederlandse vissersvloot per 1 januari 1999

De Nederlandse visserijvloot telt 1.064 vaartuigen die een of andere vorm van visserij (*) bedrijven. Vergeleken met de andere lidstaten is de gemiddelde tonnage en het gemiddelde vermogen per vaartuig het hoogste van Europa.

Indeling van de Nederlandse vaartuigen

Vaartuigen	aantal	vermogen (tot. kW)	tonnage (brt/bt)
- 30 kW	22§	2.712	519
30-100 kW	156	10.527	2.108
100-200 kW	183	26.616	6.511
200-500 kW	259	67.402	25.863
500-1.000 kW	63	39.856	13.013
1.000-1.500 kW	99	138.741	39.977
1.500-2000 kW	37	65.102	15.814
+ 2.000 kW	41	129.325	74.915
TOTAAL	1.064	480.281	178.720

Indeling Nederlandse vlot volgens lengte:

Vaartuigen	aantal	vermogen (tot. kW)	tonnage (brt/bt)
- 12 m.	330	10.865	1.025
+ 12 m.-24 m.	341	53.952	15.022
+ 24 m.-50 m.	376	351.691	99.259
+ 50 m.-70 m.	4	3.759	3.018
+ 70 m.	13	60.014	60.395
TOTAAL	1.064	480.281	178.719

BRON: Gids van Vissersvaartuigen, Directie Visserij, Ministerie landbouw, natuurbeheer en visserij.

(*) Dat zijn veel meer visserijen dan het soort dat de Belgische vloot bedrijft. Het aantal Nederlandse kottervaartuigen vergelijkbaar met de types van de Belgische vissersvaartuigen bedroeg (einde 1997) 420. Zie hierover het artikel 'De toekomst van de Nederlandse kottervisserij' op p. 26 in dit HVB.

Quotum voor Doornhaai op komst

De Europese Raad van Visserijministers was op 10 juni bijeen in Luxemburg en besprak er ondermeer het voorstel tot instelling van een TAC voor hondshaai (*Scyliorhinus canicula*) en Noorse garnaal. De Raad heeft nog geen verdeling per lidstaat vastgelegd. Merkwaardig is wel dat het *Informatieblad van de Rederscentrale* in haar jongste uitgave wel meldt dat ons land een quotum van 150 ton in de Noordzee kreeg toegewezen en dat deze soort voortaan ook in het logboek moet worden opgetekend. Wellicht is dit de hoeveelheid die in het voorstel vermeld staat.

Vorig jaar werd in onze drie vismijnen 363 ton hondshaai aangevoerd, goed voor een opbrengst van 9,4 miljoen frank (26 fr/kg). Een gedeelte van de aanvoer gaat elk jaar weg tegen opvangprijs of wordt afgekeurd (3,2 % in '98, 9,5 % in '97). Het belang van hondshaai is marginaal. De soort vertegenwoordigde twee procent van het totale aanvoergewicht en slechts 0,37 % van de besomming.

Ontveld, en ontdaan van kop en staart, wordt gefileerde hondshaai regelmatig als zeepaling verkocht. Een misbruik dat ook in Nederland (zeezalm), Engeland (rock salmon) en Frankrijk (saumonette) bestaat.

Belgische vissersvaartuigen mogen groter

Maximaal vermogen verhoogd tot 957 kW (1.300 pk)

EEN NIEUW KONINKLIJK BESLUIT herstelt de mogelijkheid tot samenvoeging van motorvermogens, verhoogt het maximaal toegelaten hoofdmotorvermogen met 74 kW of 100 pk tot 957 kW (1.300 pk) en laat opnieuw vervanging van vaartuigen zonder nieuwbouwverplichting toe.

HET WAS AL LANGER bekend dat de sector (i.c. de Rederscentrale) aanstuurde op een verhoging van het maximaal toegelaten motervermogen van 882 kW/1.200 pk. Het nieuwe KB van 13 mei, en in werking vanaf de publicatie in het Belgisch Staatsblad op 29 mei, komt gedeeltelijk aan die wens tegemoet.

De KB-tekst is niet de integrale ontwerp-tekst die in november vorig aan de ministeriële diensten werd voorgelegd. "Enkel een beperkt aantal (wel de belangrijkste) punten werden als wijziging van het vorige KB bij hoogdringendheid toegevoegd. De definitieve wettekst zal nog maanden op zich laten wachten", aldus voorzitter Bart Schiltz van de Rederscentrale.

Bijkomend vermogen kan ook aangewend worden bij het plaatsen van een nieuwe motor met een hoger vermogen dan de te vervangen motor.

Verschuiving

Het KB stelt dat ons land nu al voldoet aan het Europese *Meerjarig Oriëntatie Programma* (MOP 1997-2001). Eind december 2001 mag de

Belgische zeevisserijvloot niet groter zijn dan 23.323 BT en 67.857 kW. De huidige capaciteit staat op 22.421 Bt en 62.909 kW. Als motivering voor de wijzigingen wordt ingeroepen dat de op geplande nieuwbouwprojecten niet mogen leiden tot een overschrijding van de MOP-doelstelling. "Daarom is het dringend noodzakelijk nu reeds de samenvoeging van motorvermogen mogelijk te maken," zegt het nieuwe KB.

Het bijkomende vermogen moet uiteraard ergens anders in mindering gebracht worden. Dat kan door elders vermogen weg te nemen, door het schrappen van vaartuigen bijvoorbeeld.

Het vermogen van een of meer geschrapte vaartuigen (de visvergunning is dan ingeleverd) kan dan

volledig of gedeeltelijk overgeschreven worden op een nieuwbouwd of ingevoerd vaartuig zonder visvergunning. Voor het vervangende vaartuig bekomt men dan een visvergunning op voorwaarde dat de herinvestering gebeurt binnen de drie jaar na de doorhaling van het te vervangen vaartuig.

Een theoretisch voorbeeld maakt dat duidelijk. Reder X bezit een vaartuig van 516 kW (700 pk) en wil een nieuw bouwen of een vaartuig invoeren van 957 kW (1.300 pk). Hij heeft dus nog 441 kW (600 pk) nodig. Reder X koopt het ontbrekende vermogen van rederij Y, eigenaar van een vaartuig van 221 kW (300 pk) en van rederij Z, eigenaar van een vaartuig van 257 kW (350 pk). Eigenaar Y en Z laten hun vaartuig schrappen en leveren hun visvergunning in. Eigenaar X beschikt nu over een bijkomend vermogen van 478 kW (650 pk), iets meer dan nodig voor het vervangende vaartuig (516 kW + 478 kW = 994 kW / 700 pk + 650 pk = 1.350 pk). Eigenaar X kan zijn nieuw schip van 1.300 pk bouwen. Hij laat zijn oud vaartuig schrappen en krijgt een nieuwe vergunning voor 957 kW (1.300 pk) als hij aan alle voorwaarden (o.a. max. 38 m. en 385 bt). Het teveel van 37 kW/50 pk gaat naar een reservepot van de overheid. Wat daar dan mee gebeurt staat niet in het KB.

Het KB houdt ook in dat het vervangende vaartuig moet behoren tot hetzelfde vlootsegment als het te vervangen vaartuig. Met andere woorden, een rederij die eigenaar is van een vaartuig van 221 kW/300 pk of minder, kan door samenvoeging van vermogens geen vaartuig dat groter is dan 300 pk in de vaart brengen want dat is een andere categorie. Een vaartuig van bv. 142 kW/193 pk kan door aankoop van bijkomend vermogen wel vervangen worden door een vaartuig tot 221 kW/300 pk als de brutotonnemaat niet meer dan 98 bt bedraagt. Een visservaartuig kan enkel als vervangend vaartuig in aanmerking komen als het in het communautaire gegevensbestand nooit eerder werd opgenomen met een motorvermogen van meer dan 1.200 kW (1.633 pk). Het is niet

duidelijk waarom de grens precies daar ligt.

Brutotonnemaat

Wanneer de Zeevaartinspectie een verhoging van de brutotonnemaat oplegt wordt het tekort aan tonnemaat automatisch toegekend. De overeenkomstige tonnemaat wordt als dusdanig ingeschreven op de visvergunning.

De Zeevaartinspectie kan om technische redenen een verlaging van het motorvermogen opleggen. De opgelegde verlaging wordt eveneens op de visvergunning vermeld als bijkomend vermogen.

Raad van State

Op dit ogenblik zijn er twee Belgische vissersschepen in de vaart met meer dan 882 kW. (1.200 pk). De Z.284 *Vicky* beschikt over 1.065 kW/1.448 pk, de Z.78 *Vertrouwen* heeft 905 kW (1.230 pk). Alle andere grote boomkorvaartuigen uit de vloot kunnen 74 kW/100 pk vermogen toevoegen. De twee hogervermelde vaartuigen vallen daarbij uit de boot. Zij zijn overigens niet de enigen die hun motorvermogen niet of niet voor het volle pond kunnen verhogen. Alle eigenaars van vaartuigen van 221 kW zitten eveneens aan het maximum van hun segment, ter-

wijl voor een vaartuig met minder vermogen altijd wat kW's kunnen bijgekocht worden. Het gelijkheidsbeginsel lijkt bij de hervorming nogmaals niet van toepassing te zijn.

Erger wordt het wanneer de eigenaars van hogervermelde Z.284 of Z.78 een nieuw vaartuig willen leggen. Dan zijn ze gehouden aan het maximum van 957 kW/1.300 p. In het geval van de Z.284 *Vicky* moet de eigenaar dan zelfs vermogen inleveren. Omdat hij hierdoor duidelijk benadeeld wordt, is het niet onmogelijk dat hij het KB gaat aanvechten voor de Raad van State.

Satellietapparatuur

Om de controle op de naleving van de jaarlijkse vangsthoeveelheden efficiënt te organiseren legt het KB ook de aanwezigheid van functionerende en reglementaire GMDSS-satellietvolgapparatuur op, zoniet wordt de visvergunning ingetrokken. Die verplichting gaat in vanaf 1 januari 2000 voor vaartuigen vanaf 24 meter. Eigenlijk moesten alle zeegaande schepen al op 1 februari GMDSS-uitgerust zijn. Voor vissersvaartuigen van af 24 meter en kleiner dan 45 meter werd echter uitstel verleend. (gw)

Grote vissen eten de kleintjes op

HET NIEUWE KB heeft tot gevolg dat een schip voortaan per kW/pk verkocht zal worden. De kans dat een groot vaartuig gestript wordt tot bijkomend vermogen voor een groot aantal andere vaartuigen is klein; ook al omdat heel wat grotere vaartuigen van recentere bouwdatum zijn. Bijkomende vermogens zullen dus vooral gezocht worden bij kleinere vaartuigen. De afbouw van het kleine vlootsegment zal zich bijgevolg verder doorzetten. Wellicht zullen de eigenaars van de oudste vaartuigjes uit de vissersvloot nu voor een aantrekkelijk bod bezwijken. We hebben redenen om aan te nemen dat nu al 40.000 frank per kilowatt (30.000 frank per pk) wordt betaald. Dat komt neer op negen miljoen frank voor een vaartuig van 221 kW/300 pk. Voor die prijs zijn er wellicht nog enkele exemplaren te koop. Bovenop komt nog de prijs voor de toegenomen vangstrechten. Het loopt dus op. En zal het KB geen prijsverhogend effect hebben? De pk-bron is immers niet onuitputtelijk.

In de vloot zitten nog een dertigtal vaartuigen van maximum 221 kW die ouder zijn dan 30 jaar (bouwjaar 1968 en vroeger). Samen vertegenwoordigen ze circa 5.500 kW. Als alle grote vaartuigen vanaf 588 kW (800 pk), dat zijn er 48, stappen ondernemen om hun vermogen op het maximum van 957 kW (1.300 pk) te brengen dan moet daarvoor iets meer dan 5.600 kW gevonden worden.

De groten slokken altijd de kleintjes op. Dat zal nu niet anders zijn. Vraag is hoeveel rederijen de investering doen. Uiteindelijk is elk vaartuig waar de hand kan op gelegd worden een eenheid minder. Het vlootgetal, begin dit jaar nog op 139 eenheden en ondertussen al met een half dozijn verminderd, zal verder afnemen. Gaan we naar een vloot van nauwelijks 100 eenheden? Voor de Europese Unie maakt dit niets uit, zolang de capaciteit onder de MOP-doelstelling blijft. (gw)

De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

Eerst is er alleen maar een woord: ANKOOR! Maar dan krijgt het woord vleugels: ankoor wordt anker. En vervolgens brengt het ene woord het andere met zich mee. PRAAN MWA! Praan wordt praam. Praam dat schip! Knel het! Enter dat schip! Werp het anker! Elk woord gaat ademen en roept een nieuwe wereld op. Dolf hoort zijn moeder. Ze roept hem, maar hij kan er geen gevolg aan geven. Haar stem komt van buiten zijn kamer... van boven de kooi waarin hij ligt. Dolf ziet licht dat op hem valt... een open deur... schitterend licht dat als van buiten komt... van waar de vrijheid is. Hij wil koste wat het kost weg uit het ruim waarin hij zich bevindt, hij moet het trapje openen naar het dek, naar boven om zijn moeder te helpen bij het enteren van een schip, maar zijn benen weigeren zijn hersenen te volgen. Het slooptrapje lijkt ook verschrikkelijk buitenmatig lang te zijn. In een flits van helderheid ziet hij dat de trap exact drie keer tweeëntwintig treden telt, getallen die hem duidelijk iets willen zeggen (maar wat?), alvast een afstand die hij hier en nu onmogelijk kan overbruggen. Hoe hij zich ook inspant, hij geraakt niet weg van de brits waaraan hij wel vastgeklonken lijkt.

ANKOOR! koorden zijn het die zijn voeten bijeenhouden, die hem beletten te doen wat van hem verwacht wordt. Hij wil zijn moeder toeroepen dat ze stand moet houden, dat hij wel wil, maar niet kan, dat het zijn schuld niet is, dat ze niet mag denken dat hij... maar hetgeen een luide schreeuw moest zijn, wordt niets meer dan het haast onhoorbaar gepiep dat zich bij dat van de muizen voegt. Muizen die hij niet ziet, maar waarvan hij heel goed weet hij dat ze er zijn, achter de bekleding van de wanden van de kooi, in de bilges van het schip, achter het forn-

XI

uis in de scheepskeuken... overal. Het is alsof hij zich met alles nauw verbonden weet, zodat hij op dit moment alles voelt, beleeft en ondergaat. ANKOOR! Koorden, verbonden... Machteld is er ook! Aan haar is hij vastgebonden, zo voelt hij nu. Hij voelt haar adem in zijn nek, herkent d'r geur. Hij voelt duidelijk hoe ze buik tegen buik aan elkaar geketend zijn, en hoe ze er niets aan kunnen doen, geen van de twee. Hoezeer hij ook naar boven wil rennen om zijn moeder te helpen bij het gooien van het anker, van Machteld geraakt hij niet los. In de kooi van De Laatste Klauwaert ligt hij vastgeketend aan Machteld.

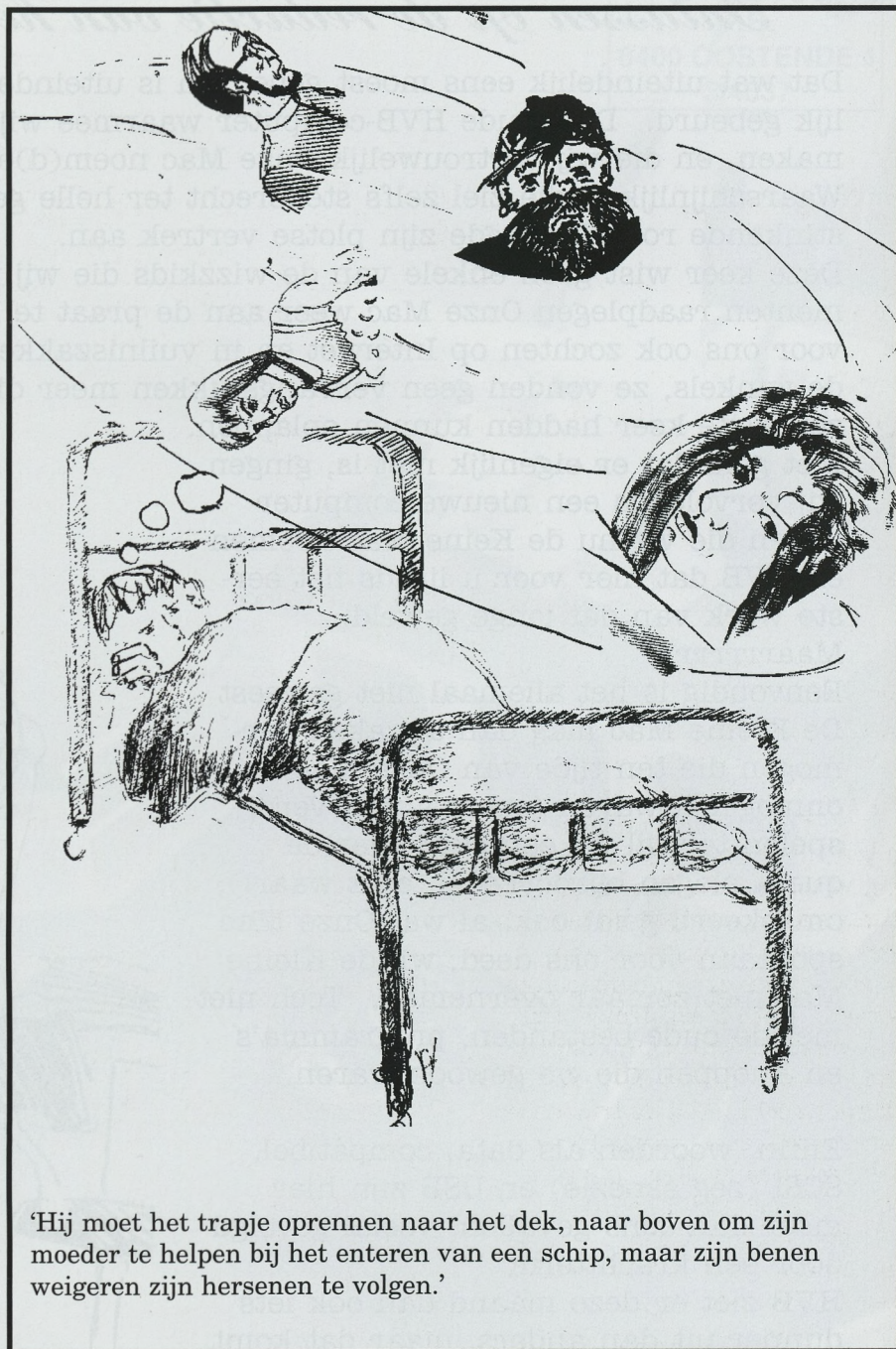
De twee jonge mensen worden nu bruusk dooreengeschud door hetgeen duidelijk een aanvaring is. Het schip ramt in volle zee een ander vaartuig. Tussen hoogopspattende golven die hun schuim tot in de diepten van het schip smijten komen nieuwe tekstflarden aanwaaien. Binnen in de duistere kajuit dringt verward geschreeuw tot hen door. De stem van Robbe is er opeens ook. Dolf luistert ademloos toe hoe Robbe wild tekeer gaat tegen pastoor Flotte: 'BLIJF VAN MIJN WIJF... LIJF; DAT KOMT DE WETENSCHAP TOE, MIJN LIJF.'

Lijf tegen lijf. Dolf ligt als versteend, door koorden en door schrik aan Machteld gebonden. Nu zijn ogen aan het duister in de kajuit wennen ontwaart hij ook Willem die zwigend aan de tafel zit en daar zijn koffie drinkt. Hij staart naar de twee jonge mensen en weigert ze duidelijk te helpen, hij die toch Machtelds vader is. En dan opeens gaat zijn mond open en alsof hij het zelf niet is die spreekt, horen de twee kinderen vreemde woorden die als vogels uit zijn mond wegvliegen: 'El era el mismo principio; — Hijzelve was begin' Hulp! zo wil Machteld d'r vader toeschreeuwen, maar ook haar stem is nauwelijks te horen.

Ook zij produceert het geluid van en muis: hulp. Gulp. Hij voelt haar handen naar zijn gulf gaan. En dan is er weer de stem die uit Willems mond komt: 'Tres personas y un amado — Drie personen, en toch is er / onder Haar slechts één beminde. / En in Haar: die éne liefde / en één Minnaar die ze voortbrengt, / en de Minnaar is 't beminde, / waarin elk van Haar het zijn heeft. / 't Zijn toch dat de Drie bezitten / is aan elk van Drieën eigen; / en elkéén der Drie omvat in / minne wat haar zijn in Zich heeft. / Dit zijn is aan elk eenmalig, / en dit zijn alleen verenigt / Haar in een onzegbaar éénzijn / waar geen woord voor is te vinden. / Zo dan is oneindig groot de / liefde die Haar heeft verbonden, / wijl in Drie één éne liefde / die haar wezenheid bepaald heeft; / liefde is immers méér liefde / naar de mate dat zij één is.

De stem stopt. Stop! zo wil ook Dolf roepen, want hij voelt hoe Machteld opeens zijn pik begint te strelen. Ook omdat ze niet mag zien hoe hij van haar klaarkomt, wil hij haar van hem afhouden, maar hij heeft de kracht niet om het haar te zeggen. Stop! zo gaat zijn mond, maar er komt geen geluid uit. Het lijkt erop dat niet alleen hun lijven aan elkaar gebonden zijn; ook zijn wil is aan haar vastgeklonken. Dolf geraakt er wel uitermate opgewonden van, ook omdat hij niet wil dat Willem ziet wat er gebeurt, ook omdat hij wil dat Willem niets te maken heeft zijn verbond met Machteld, ook omdat hij wil dat Machteld het geheim van hun band niet schendt, dat ze niemand toont hoe ze aan elkaar gebonden zijn... ook omdat ze zich moet haasten, want de aanvaring heeft duidelijk een lek geslagen in De Laatste Klauwaert. Dolf hoort het kraken van het schip nu al te goed en hij weet dat het schip veel water maakt. Binnenkort zullen de spanten het begeven en zal de zee heel het ruim innemen. En dan...

opeens is het zover. Oorverdovend is het lawaai waarmee de zee het schip in spuit en het in een grote draaikolk met zich meeneemt. Terwijl Machteld en Dolf zo hard tegen elkaar aangedrukt worden dat ze één zijn, ziet Dolf duidelijk hoe De Laatste Klauwaert onder zijn ogen tot wrakhout verpulverd wordt en heel de familie met zich meesleurt. Hij vangt nog een glimp op van zijn oom Willem die onder de eerste golven als stof uiteenvalt. Langer stand houdt Robbe de uiteindelijk ook meegesleurd wordt in een draaikolk. Hij kan duidelijk zien hoe Robbes lijf volledig met schubben bedekt is als ware hij een vis en hoe dat visenlijf op verschillende plaatsen met messteken doorboord is. Neen, Robbe is niet verdronken, hij is neergestoken. Doorboord met slagersmessen! (Maar hoe komt het dat hij dat weet?) En dan neemt een nieuwe vloedgolf ook de kooi waarin hij en Machteld liggen met zich mee. Waarop Dolf uit de slaap gerukt wordt. Een droom, het was een droom. Hij staart naar de vochtige kamermuur van het huisje in de armenbuurt, vraagt zich af of Machteld en hij het daarjuist al dan niet gered hebben en constateert dat hij een droom gehad heeft. Het begint te dagen. Binnenkort moeten Johanna en hij het huisje verlaten, want Robbe is op komst.



'Hij moet het trapje oprennen naar het dek, naar boven om zijn moeder te helpen bij het enteren van een schip, maar zijn benen weigeren zijn hersenen te volgen.'

(De slag der sporen van hormonen in het vlees is een feuilleton dat maandelijks in HVB vervolgd wordt.
© Tekst Flor Vandekerckhove —
tekeningen Annie Vanhee)

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Intussen op de redactie van het visserijblad

Dat wat uiteindelijk eens moest gebeuren is uiteindelijk ook daadwerkelijk gebeurd. De aloude HVB-computer waarmee wij dit blad plegen te maken, en die wij vertrouwelijk Onze Mac noem(d)en, is ter ziele gegaan. Waarschijnlijk is die ziel zelfs stekerecht ter helle gevaren, want een stinkende rook kondigde zijn plotse vertrek aan.

Deze keer wist geen enkele van de wizzkids die wij in degelijke crisismomenten raadplegen Onze Mac weer aan de praat te krijgen, en hoe zij voor ons ook zochten op Internet en in vuilniszakken van gespecialiseerde winkels, ze vonden geen vervangstukken meer die Onze Mac voor de zoveelste keer hadden kunnen oplappen.

Met geld dat er eigenlijk niet is, gingen wij vervolgens een nieuwe computer kopen die we nu de Keine Mac noemen en HVB dat hier voor u ligt is het eerste werk van dat jonge geweld.

Maarrrrrrr...

Eenvoudig is het allemaal niet geweest. De Kleine Mac mag dan al zaken vermogen die ten tijde van Onze Mac onmogelijk waren (opera's van Verdi spelen terwijl we een stuk over de quota plegen bijvoorbeeld; echt waar!), omgekeerd geldt ook: al wat Onze Mac spontaan voor ons deed, wil de Kleine Mac niet zomaar overnemen. Toch niet met de oude bestanden, programma's en knoppen die we gewoon waren...

Enfin, woorden als data, compatibel, SCSI (zeg skoezie) en USB zijn hier meer dan eens gevallen, veelal gevolgd door een krachtterm.

HVB ziet er deze maand dan ook iets dunner uit dan anders, maar dat komt omdat we: (1) de Kleine Mac nog naar onze hand aan het zetten zijn en (2) door deze plotse aankoop nog meer moeten besparen dan we al deden. (*)

Toch is het al een hele prestatie dat HVB er deze maand is. Het blad was zelfs NIET verschenen, ware er niet de hulp van onze doortastende drukker Lowyck geweest die ons in deze kwade dagen (èn nachten) meer gesteund heeft dan we redelijkerwijze van een leverancier kunnen verwachten. Danke drukker... en dank ook aan u lezer voor uw begrip. (fv)



(*) Daarom ook deze oproep: mensen die, zo zegt men ons, vertellen dat ze wel honderd (!) abonnementen op HVB willen nemen om dat blad te steunen, moeten dat nu eindelijk ook maar eens gaan doen!