HVB 70
HET VISSERIJBLAD

VISBEDRIJVEN IN DE TOP 30000

ZEEBRUGGE EN OOSTENDE VIEREN TOPAANVOERDERS

NIEUWPOORTSE VISMIJN HAALT GEEN TOPPEN MEER

NIEUWE TOPPROJECTEN MARITIEM ERFGOED

HET DRUGSGEBRUIK VAN DE TOPVISSERS

DE POLITIEKE STROP VAN DE SECTORTOP

70 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 2 - 7 februari 2003 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I

Jan Corneille gevierd

Zoals we het in vorig nummer al lieten weten. is ere-visserijaalmoezenier Jan Corneille dit jaar aan het 50ste jaar van zijn priesterschap begonnen. Dat werd op 19 januari in de verf gezet, met het opdragen van een misviering, waaraan ook Juul De Vocht, ere-directeur van de visserijschool van Heist en HVB-medewerker, deelnam. Zelf heeft De Vocht goede herinneringen aan Corneille die hij goed gekend heeft nadat de priester met de sector in contact gekomen was. Dat gebeurde in 1962 als directeur in het zeevisserijonderwijs en later als aalmoezenier. De Vocht herinnert zich dat het administratieve werk van Corneille een 'ramp' was. Bij voorkeur hield de man zich dan ook bezig met het werk op het veld: de kaaien, de visserswijken. *'Juist daarom,'* zegt De Vocht, *'was er toch een leemte te voelen op de viering. We hebben ze gezocht, maar zelfs met een vergrootglas waren ze niet te vinden: de mensen waarvan hij het schip gedoopt had, de echtelingen uit de visserij die hij gehuwd had, de kinderen van vissers die hij gedoopt had.'*

Op deze tweede bladzijde plaatst HVB maandelijks een foto uit de oude doos. Vandaag drukken we een beeld af van een eerdere viering van Jan Corneille. De exacte datum is ons niet bekend. Maar de Oostendenaars die zich het 'tijdperk Goekint' herinneren zullen de notabelen gemakkelijk herkennen.

Anglo Belgian Corporation

wenst de visserij een voorspoedig nieuw jaar toe

ABC

Marine voortstuwingsmotoren

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent

Tel.: (09) 267 00 00 — E-mail: info@abcdiesel.be — Fax: (09) 267 00 67

HVB 70

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers 2,50

Colofon

MEDEWERKERS: Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, L.K.Merate, Annie Vanhee (tekeningen), Edmond Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).

V.u.: L. de Bliquy
Dorpstraat 121, Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en alle correspondentie:
HVB,
p.a. Brusselstraat 12, 8450 Bredene
Tel. en fax: 059/32 55 59
E-mail:
hetvisserijblad@hotmail.com

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 29,75 euro op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

* Jaarabonnement Nederland (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 51,29 euro op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Fortis Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (Nl)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto G. Walters

De fabel van de concurrentieverhoudingen, deel 1

ER WAS EENS een land waar de mensen leefden volgens de Leer van de Concurrentieverhoudingen. Het was een leer die hun als de logica zelve gepresenteerd werd. Daarenboven liet men het uitschijnen dat de wetmatigheden ervan altijd bestaan hadden, dat ze door de schepper himself in Adam aangebracht waren en dat ze bijgevolg boven elke discussie stonden. Vandaar wellicht dat nauwelijks iemand zag hoe lachwekkend die Leer was.

Wanneer een werknemer uit die wereld (hij weze visser, bandwerker of bouwvakker…) een eurocent meer verdiende dan zijn collega in het buurland, dan gingen de poppen aan het dansen, want volgens de Leer van de Concurrentieverhoudingen werd het land door deze inhalige werknemer bedreigd. Regering en sociale partners gingen vervolgens over tot 'matiging' aan de onderkant en 'lastenverlaging' aan de bovenkant, zodat de Concurrentieverhoudingen weer rechtgetrokken werden.

Door de 'matiging' die alhier bereikt werd, verdiende die werknemer in dat buitenland opeens wel iets méér en dus kregen we ook daar een 'matiging' van de 'loon*last*' (en toename van de winst*lust*) die dan ook weer dat land 'gezond' zou maken.

Wie dacht dat daarmee alles gezond geworden was heeft het verkeerd voor, want door die matiging verdiende de eerste werknemer wéér iets meer dan die tweede en waren de concurrentieverhoudingen wéér scheefgetrokken, waardoor er wéér 'lastenverminderd' moest worden, enzovoort enzoverder.

U begrijpt het: de Leer van de Concurrentieverhoudingen was ook een straatje zonder einde.

Mensen die niet leefden in het land van de concurrentieverhoudingen stelden de vraag: *'Waarom wordt het systeem niet omgekeerd? Zodra de ondernemer merkt dat de werknemer van de andere ondernemer een eurocent méér verdient dan zijn eigen personeel, kan hij toch besluiten de vergoeding van deze laatste met een eurocent te verhógen. Op deze manier worden de concurrentieverhoudingen toch ook rechtgetrokken?'*

Maar daar moest je in het land van de Concurrentieverhoudingen niet mee voor de dag komen. De personeels*lasten* moesten juist lààg gehouden, worden opdat de ondernemers*lusten* hoge toppen zouden scheren.

Was die leer op wetenschappelijke argumenten en inzichten gebaseerd? Neen, dat was ze niet. De Leer van de Concurrentieverhoudingen was een loze theorie. Ze werd doelbewust in stand gehouden door mensen die in dat land over de middelen beschikten om het *eigenbelang* als *algemeen welzijn* te presenteren: ondernemers, wetenschappers, politici, journalisten, kaderleden, vakbondssecretarissen, professoren en geestelijken die op deze manier *zelf* overdadig konden blijven genieten van de rijkdom die geproduceerd werd door de werknemers, waarvan vermoed werd dat deze dat ten eeuwigen dage zouden blijven slikken.

(En volgende maand verneemt u in een tweede deel nog meer over de fabel van de Concurrentieverhoudingen, vanwege…

de man op de kaai)

15 jaar Zeebrugse Visveiling

Bart Schiltz: "Zonder privatisering, geen sprake meer van een visserijsector"

DE ZV-DIRECTIE koppelde de jaarlijkse huldiging van de beste aanvoerders aan het 15-jarige bestaan van de Zeebrugse Visveiling. Afgevaardige bestuurder Marc Bekaert beschouwt de privatisering van de oude vismijn op 1 januari 1988 en niet de oprichtingsdatum van de NV Zeebrugse Visveiling (28 februari 1997) als verjaardagsdatum.

"Op heden heeft het European Fish Centre zijn eigen dynamiek gevonden en groeit de sneeuwbal vanzelf verder aan. De negentig bedrijven die er zich vestigden vormen de sterke ruggengraat van de thuishaven voor de rederijen en voor de veiling." Marc Bekaert noemt de evolutie van de ZV en het EFC niet vanzelfsprekend. *"De omgevingsfactoren voor de Europese visserij zijn gedurende de voorbije vijftien jaar zeer moeilijk geworden. Meer dan ooit moeten wij ons realiseren dat wij deel uitmaken van een piepkleine sector waarvan in België het overlevingsminimum is bereikt."*

"De ZV beschikt echter over een gedreven en dynamisch kader dat de vaste wil heeft samen met de reders en kopers te vechten voor een plaats in het Europa van morgen," waren de woorden waarmee de bestuurder zijn toespraak afsloot, nadat hij ook een lans brak voor de oprichting van een 'Huis van de Visserij'. Volgens Marc Bekaert is één aanspreekpunt, waar alle informatie, bijscholing en administratie gecentraliseerd wordt, wenselijk. Dat zou best kunnen binnen de bedrijfsruimte van het EFC, maar dat laatste heeft hij er niet bijgezegd.

Bart Schiltz, voorzitter van de Rederscentrale sloot zich aan bij de positieve balans. *"Had de privatisering destijds niet plaatsgevonden, dan was er vandaag wellicht geen sprake meer van onze visserijsector. Van alle geruchten van vijftien jaar geleden is niets overeind gebleven. Er is vertrouwen in de plaats gekomen. Oost West, Zeebrugge Best is misschien niet altijd waar, maar het is toch belangrijk dat er een thuishaven blijft bestaan."*

Recordbesomming Z.59

De ZV heeft het in vergelijking met vorig jaar beter gedaan. De omzet steeg met vier procent. Het aantal verkopen ging met zeven procent omhoog. Vooral dat laatste vindt de directie een positieve

Alle bemanningsleden van de gelauwerde vaartuigen ontvangen een herdenkingsschaal. (foto gw)

evolutie. De ZV behoudt een marktaandeel van 77 procent. Volgens de gegevens van de ZV werd vorig jaar 15.379 ton vis geveild, goed voor een opbrengst van 57,5 miljoen euro (2,32 miljard frank) tegenover 55,5 miljoen euro het jaar voordien.
De grootste opbrengst werd gerealiseerd door de Z.59 *Gudrun* van de rederij Zeemansblik. Het vaartuig van Emiel Utterwulghe en Eric De Waegenaere (ook reders van de Z.510 *Dennis*) besomde 1,8 miljoen euro (73 miljoen frank). De Z.483 *Jasmine* van René en Dany Vlietinck was met 536.659 kg de grootste aanvoerder. De prijs voor de beste eurokotter ging naar de B.65 *Artevelde* van Jozef Vandewalle en Jan Ackx werd met de Z.63 *Thalassa* Zeebrugse Garnaalkoning. De anderen gelauwerden waren de eigenaars en bemanningen van de Z.200 *Wagram*, B.601 *Van Maerlant* (beste kwaliteit klein segment) en Z.45 *Stephanie* (beste kwaliteit groot segment). (gw)

Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.

Scheepswerf
"**Reimerswaal**" b.v.
Kaai 1, 4417 ES,
Postbus 15, 4417 ZG
Hansweert Nederland
Tel.: + 0031- 113-383021
Fax: + 0031 113-383421
Website:
www.swreimerswaal.com
Kustvaart, visserij en binnenvaart
Voor nieuwbouw, reparaties
en verbouwingen
2 dokken
1 x 110 x 14,80 x 5,50
1 x 81 x 14,80 x 5,50

"Keerpunt goed genomen"

Oostends vismijnbedrijf haalt doelstelling

OPTIMISME TROEF TIJDENS de huldiging van de verdienstelijkste reders in Oostende. Alvast bij Freddy Pollet en zeker bij schepen Yves Miroir die zelfs stoutmoedige voorspellingen niet uit de weg ging. Wie echter zij oor te luisteren legde bij de reders hoorde een ander geluid. Vanaf 1 februari ging de nieuwe en ingewikkelde zeedagenregeling in en die voorspelt niets goeds.

Tevreden gezichten op de groepsfoto. Schepen Miroir tast zelfs naar zijn portefeuille. Heeft hij nog iets achter de hand voor nieuwe initiatieven? (foto gw)

"2002 is zonder meer een keerpunt geworden in de geschiedenis van de Oostendse vismijn," stelde afgevaardigde bestuurder Freddy Pollet die precies voor deze opdracht aangetrokken werd. Het resultaat van 2001 stond dan ook een historisch dieptepunt en zo kon het niet langer, zo vond het Oostendse stadsbestuur.

Met de totale aanvoer, rechtstreekse import inbegrepen, haalde de Oostendse vismijn vorig jaar 5.084 ton vis binnen. Dat is 28 procent meer dan het jaar voordien. De omzet, bijna 17 miljoen euro (685 miljoen frank), ligt 16 procent hoger dan in 2001. Die stijging is grotendeels te danken aan het terughalen van een aantal 'weggelopen' vaartuigen. Het gemiddeld aantal vaartuigen dat maandelijks in Oostende aan de markt kwam is vorig jaar gestegen van 45 tot 65 eenheden. Dat zullen ze ondermeer in Breskens wel gevoeld hebben aan de omzetdaling van 12 procent. Freddy Pollet gelooft ook in betere resultaten voor dit jaar. De doelstelling is 20.000 euro (800 miljoen). In optimisme wordt hij alvast overtroffen schepen Miroir die vindt dat de Oostendse vismijn nog meer potentieel

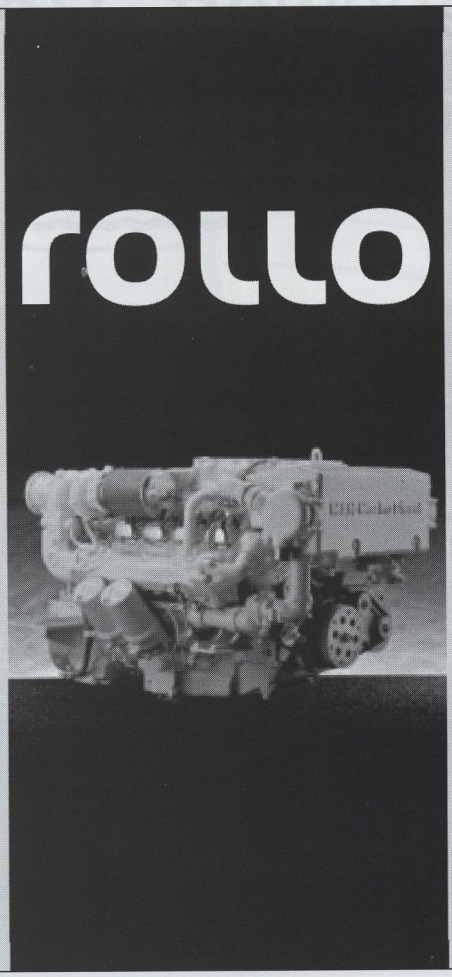
MAN Rollo Belgium

Graag stellen wij u de "Duitse" kwaliteitsmotor voor. Zowel als **voortstuwings-** of als **hulpmotor** bieden wij een volledig gamma aan tussen **minimaal 258 pk en maximaal 800 pk bij 1800 1/min.**

Onze **andere specialiteiten** zijn:

- **Levering van wisselstukken uit ons magazijn.**
- **Geautoriseerd service werk op alle MAN B&W scheepsmotoren, zowel op hoofdmotoren als op hulpmotoren.**
- **Geautoriseerd service werk op de volgende types van turbo chargers: MAN B&W, MET, PBS. Natuurlijk kunnen wij u ook van dienst zijn op alle andere merken.**
- **Electro werken op schepen.**
- **24/24 service.**

Voor meer en vrijblijvende informatie, aarzel niet om ons te contracteren.



MAN Rollo Belgium N.V.

Noorderlaan 181
2030 Antwerpen

Telefoon +32 3 543 85 00
Fax +32 3 541 75 08
Email mail@manrollo.be

HR Antwerpen 276366

BTW BE440259838

Een Pon onderneming

heeft.

Champagne

Voor de trouwste aanvoerders en hun bemanningen waren er dit jaar geen bronzen herinneringsschalen of plaketten aangemaakt. Champagne was meer op zijn plaats. Bij de grootste boomkorvaartuigen ging het eerste pakket naar de O.124 *Fighter* van Rederij Dezutter. In de categorie tot 750 pk was de rederij *Hertsens* met de Z.183 aan de beurt. Trouwste eurokotter was de N.501 *Asterias* van Patrick Welvaert. Bij de kustvaartuigen viel de O.148 *Snipe* van Jacques Bogaert in de prijzen. De O.316 *Aegir* van Louis en Dany Pieters werd voor het derde jaar op rij gehuldigd als beste plankenvisser. Tenslotte was er nog champagne voor de warrelnetvisser N.95 *Jonas* van de rederij Vanderbeken-Louwagie.

Aanvoerders en kopers werden niet vergeten. Het was opnieuw Roland Baillieul die voor zijn import uit Ierland een opsteker kreeg. Als grootste koper was de champagne voor de NV Paulus Henri uit Zeebrugge. Er konden nog wat flessen af voor Visgroothandel Simons Decru die de grootste omzetstijging boekte met de en voor de Nederlandse koper Dayseaday uit Urk die zich als sterkste nieuwkomer profileerde. (gw)

Garnaaltrofee 2002 voor O.100 Emilie

Met een aanvoer van 12.442 kilo garnaal ter waarde van 55.332 euro won de O.100 Emilie de "Garnaaltrofee 2002". De O.92 Dini van Luc Bogaert eindigde op de tweede plaats en de O.20 Mietje werd derde. Op de foto het redersduo Eddy Eerebout en Valère Vansteene met de bemanningsleden Jean-Pierre en Ronny Duyck. (foto gw)

Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN
PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)
KRAANVERHUUR
MAGAZIJN MET RUIM ASSORTIMENT WISSELSTUKKEN

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende
Tel.: 059/32 28 75 - - Fax 059/ 32 56 59 - MOBIL: 0477 / 362 562.

COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap. Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Liliane

Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04

VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
Vloeibaar ijs installaties
Waterbehandelingsinstallaties
Reddingsboten
TOP TROCK gepatenteerde kledingsdroogsystemen

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200
Fax 31-(0)418-515790

www.vanvoorden.nl www.promac.nl

Nieuwpoortse burgemeester Roland Cr...e

"Onze vismijn bli...t

DUIDELIJKER DAN DE cijfers het aantonen, kan het niet: het gaat al meerdere jaren de slechte kant op met de Nieuwpoortse visserij. Een neerwaartse spiraal kunnen we het zelfs niet meer noemen. De activiteit in de Nieuwpoortse vismijn verkeert in vrije val. De aanvoer bedroeg vorig jaar nog maar 35 procent meer van de aanlandingen in 1997, de besomming is in vijf jaar tijd tot een derde herleid.

DE AFGANG HEEFT veel meer te maken met de implosie van het kleine vlootsegment en het *uitstervende ras van Nieuwpoortse reders* dan met de aanvoerbeperkingen die door de EU opgelegd worden. Bij gebrek aan aanbod op de veiling blijven de ook de kopers weg en dat heeft uiteraard een ongunstige invloed op de prijsvorming waardoor ook weer de reders die enige volume aanvoeren gaan markten waar de opbrengst beter is. Dat komt ook de bemanning ten goede. Niemand kan hen dat kwalijk nemen.
Maar voor de stedelijk vismijn, waar zes leden van het gemeentepersoneel het grootste deel van hun tijd aan besteden, is het een pijnlijke en op termijn zelfs onhoudbare evolutie. Het gaat immers van kwaad naar erger. Weken zonder verkoopdagen zijn heeft men er nooit eerder meegemaakt.

Nog met vier

Tijdens de jaarlijkse huldiging van de trouwste aanvoerders moet de Nieuwpoortse schepen voor visserij telkens bekennen dat de het aantal vaste aanvoerders verminderd is. Vijf jaar geleden waren er nog veertien Nieuwpoortgetrouwe reders. Visserijschepen André De Zaeyer specifieerde vorig jaar dat er nog (slechts) zes trouwe aanvoerders waren in 2001. In 2002 waren dat er nog een viertal. Dit cijfer toont pijnlijk scherp aan hoe diep de Nieuwpoortse visserij teruggevallen is.

Geen privatisering

De Nieuwpoortse vismijn heeft betere tijden gekend. Er is zelfs een tijd geweest dat Zeebrugge en Oostende in de rij stonden om de stedelijke vismijn op te vrijen. Dat was nog in het tijdperk Mommerency. De woensdag 22 januari op 75-jarige leeftijd overleden socialistische burgemeester-senator liep op het einde van zijn 24-jarige ambtstermijn (1971-1995) zelfs met privatiseringsplannen rond. De oprichting van de coöperatieve visveiling is echter niet doorgegaan. Wel laten in het midden of dit een goede of slachte zaak geweest

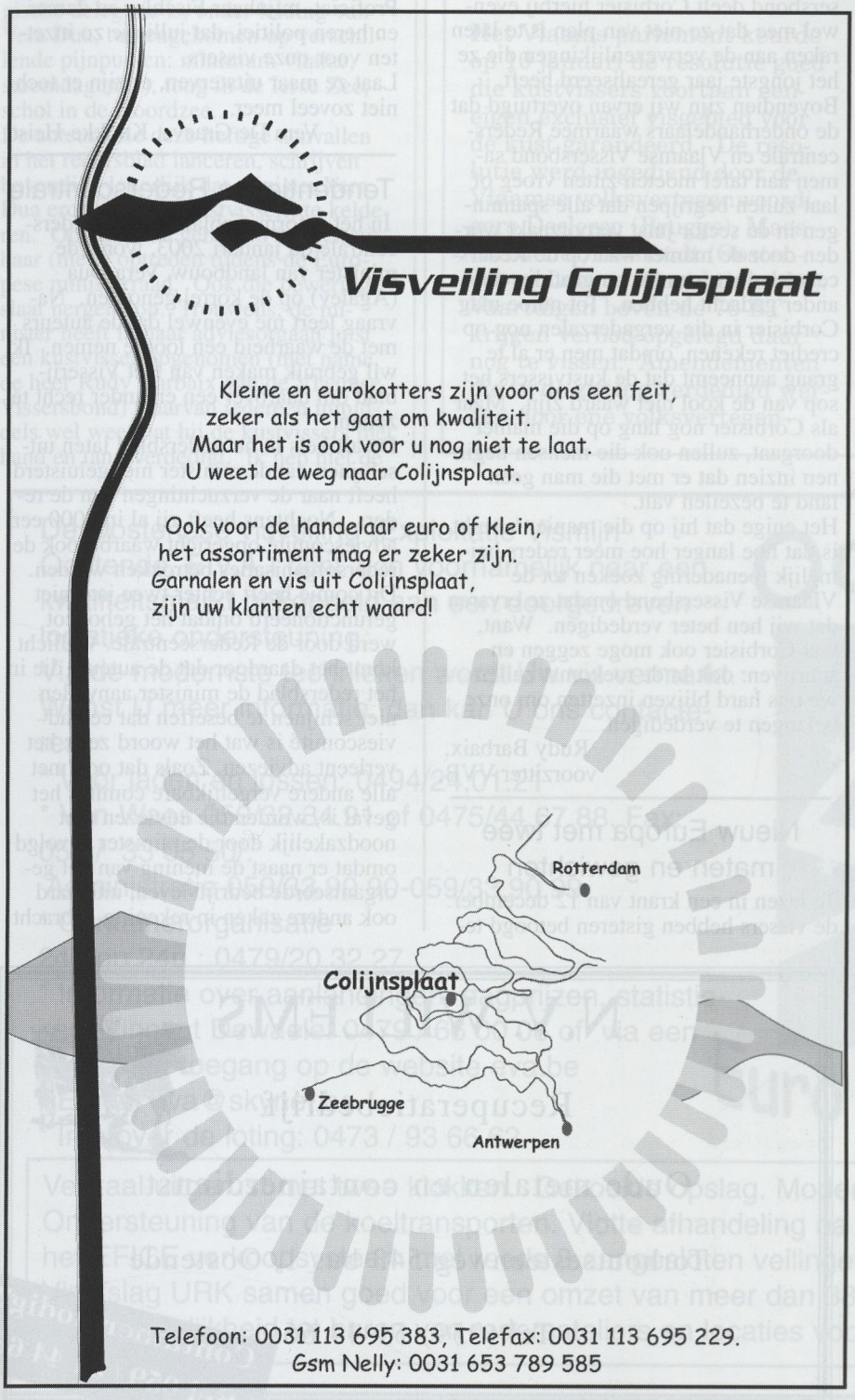
ft bestaan tot het laatste vaartuig hier verdwenen is."

is. Wel heeft de roodblauwe Nieuwpoortse coalitie de renovatie van de vismijn in 1992 opgestart, maar burgemeester Mommenrency vroeg zich een jaar later al af of het nog verantwoord was om vele miljoenen gemeenschapsgeld te spenderen aan de vernieuwing van de vismijn.
Op het einde van de jaren tachtig beleefde Nieuwpoort, net als de andere vismijnen, een recordaanvoer en topbesommingen. In de jaren negentig werd het jaar na jaar minder. In 1995 bedroeg de aanvoer in Nieuwpoort voor het eerst minder dan een miljoen kilogram, vorig jaar was dat nog 323.000 kg. Intussen is ingenieur Roland Crabbe al acht jaar burgemeester en is de gemoderniseerde vismijn voorzien van een electronisch veilsysteem, maar de on-line-verbinding met Oostende is dan weer *niet* doorgegaan.

Burgemeester Crabbe: 'Kleine visserij betekent nog altijd een grote meerwaarde voor Nieuwpoort. (fofo gw)

Meerwaarde

Burgemeester Roland Crabbe is uiteraard niet blind voor de dalende trend en wil alsnog redden wat er te redden is. *"Nieuwpoort heeft een historische band met de visserij. Op basis van sociale, commerciële en toeristische argumenten moet het stadsbestuur de visserij blijven ondersteunen. Ik besef dat wij niet zoveel kunnen doen, maar toch zullen eerstdaags nieuwe voorstellen aan de Visserijcommissie worden voorgelegd om de verkoop in de vismijn op te krikken. Een daarvan is het minimaliseren van de prijs van de koperskaarten. Aan de reders die nog in onze vismijn verkopen moeten we de best mogelijke service blijven leveren en misschien halen we zo nog een paar vaartuigen terug,"* hoopt de burgemeester.
"Ik weet dat de vismijn als economische activiteit niet rendabel en de Nieuwpoortse gemeenschap geld kost. De financiële impact is momenteel nog draagbaar omdat de visserij, afgezien van de rechtsreekse tewerkstelling, ook voor een toeristische meerwaarde inhoudt die viswinkels en de horeca ten goede komt. Zonder de vismijn valt dat allemaal weg. Daarom wil het stadsbestuur de vismijn zo lang mogelijk openhouden, tot het echt niet meer kan. Pas als er geen enkel vaartuig meer is zijn we daaraan toe. Wij hebben er dan ook alles voor over om dat tijdstip zo lang mogelijk uit te stellen. Wij voeren een beleid met de middelen waarover wij beschikken en die zijn niet van dezelfde orde als in Oostende of Zeebrugge. We vinden dat we ook de mensen die ons jarenlang trouw gebleven zijn niet in de steek mogen laten." (gw)



Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te 8450 Bredene.
Faxen kan op 059 32 55 59.
E-mail gaat naar: hetvisserijblad@hotmail.com.
De redactie houdt zich het recht voor brieven in te korten en te redigeren. Naamloos opgestuurde brieven worden in de prullenmand gegooid.

Aan alle zeevissers

Sedert 1januari 2003 ben ik, Patick Van Craeynest, door Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, aangesteld als niet-confessioneel moreel consulent voor de zeevisserij. Hierdoor ben ik tewerkgesteld bij de Dienst Zeevisserij van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
Eerst wil ik de wens uitdrukken, in de toekomst, samen te werken met alle instanties die de belangen van de visser behartigen.Als geen een weet ik dat samenwerking, ook aan boord van en vaartuig, leidt tot de beste resultaten. Naar jullie luisteren, problemen en perikelen aanhoren en er een oplossing voor helpen zoeken wordt voor mij de eerste doelstelling.
Het werk van de visser – zelf aan den lijve ondervonden –is zeer hard. De risico's op een arbeidsongeval zijn zeer groot. De zeeman is aan de elementen overgeleverd.
Meer dan ooit wordt het beroep ondergewaardeerd. Voor de vis op het bord ligt van de consument, dient er wel een en ander voor gedaan te worden; daar is de visser in hoofdzaak verantwoordelijk voor!
De waarde van een zuiver, gezond en voedzaam natuurproduct wordt niet meer in waarde geschat.
Je bent visser en daar mag je terecht fier op zijn!
In de Belgische visserij zijn er altijd problemen geweest; door mij zal dit zeker niet veranderen. Maar alle beetjes helpen…
Je kunt me bereiken ieder woensdag van 08:00u tot 12:00u op de Dienst Zeevisserij, Vrijhavenstraat 5, 8400 OOSTENDE. Tel. 059/508966 of op 058/237447 en 0485/119094. E-mail: patvacra@hotmail.com .

P. Van Craeynest,
moreel consulent

Rederscentrale wordt controleurscentrale

In het jongste nummer van het blad van de Rederscentrale wordt een bijzonder lage aanval tegen de kustvissers gelanceerd. Dat deze aanval van de directeur van de producentenorganisatie komt, maakt het des te erger.
Tot nutoe dachten sommigen nog dat het de taak van de Rederscentrale is om de reders te verdedigen. Nu hebben àl de reders kunnen lezen dat dit niet langer het geval is. Het werk van de directeur van de Rederscentrale bestaat er sinds enige tijd in om de reders aan te vallen.
Blijkbaar verlangt hij terug naar zijn voorgaande werk, toen zijn taak er nog in bestond de reders te controleren en de Europese Commissie daarover in te lichten. Blijkbaar is dat hetgene wat hij vandaag nog steeds doet. Alleen doet hij dat nu niet meer in rapporten, maar open en bloot, en dan nog in het blad van de… reders.
Dat ze in de Rederscentrale willen voortwerken met zo'n directeur is natuurlijk hun zaak. De Vlaamse Vissersbond deelt Corbisier hierbij evenwel mee dat ze niet van plan is te laten raken aan de verwezenlijkingen die ze het jongste jaar gerealiseerd heeft.
Bovendien zijn wij ervan overtuigd dat de onderhandelaars waarmee Rederscentrale en Vlaamse Vissersbond samen aan tafel moeten zitten vroeg of laat zullen begrijpen dat alle spanningen in de sector juist veroorzaakt worden door de manier waarop de Rederscentrale met mensen omgaat die een ander gedacht hebben. Tot nutoe mag Corbisier in die vergaderzalen nog op crediet rekenen, omdat men er al te graag aanneemt dat de kustvissers het sop van de kool niet waard zijn. Maar als Corbisier nog lang op die manier doorgaat, zullen ook die mensen beginnen inzien dat er met die man geen land te bezeilen valt.
Het enige dat hij op die manier bereikt is dat hoe langer hoe meer reders heimelijk toenadering zoeken tot de Vlaamse Vissersbond omdat ze ervaren dat wij hen beter verdedigen. Want, wat Corbisier ook moge zeggen en schrijven: ook in de toekomst zullen we ons hard blijven inzetten om onze belangen te verdedigen.

Rudy Barbaix,
voorzitter VVB

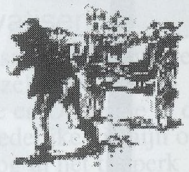
Nieuw Europa met twee maten en gewichten

Te lezen in een krant van 12 december: de vissers hebben gisteren betoogd tegen de visbeperking in de Noordzee.
Als het van de EU-commissaris, de her Fischler afhangt, mogen ze vanaf volgend jaar geen of bija geen kabeljauw, wijting en schelvis meer vangen, ondanks dat er volgens de vissers meer dan vis genoeg te vangen is. Maar wie luistert het nu naar vissers?
Is het dan echt de bedoeling de West-Europese vissers te boycotten?
Gezien er in dezelfde krant te lezen staat dat er in Letland (dat men als een nieuwe lidstaat wenst te verwelkomen) volop ONDERMAATSE HARING mag gevangen worden, ondanks dat deze bestanden bijna uitgeput zijn. Is dat het nieuwe Europa? Eén volk, maar verschillende wetten?
Proficiat, mijnheer Fischler en dames en heren politici, dat jullie je zo inzetten voor onze vissers.
Laat ze maar uitsterven, er zijn er toch niet zoveel meer.

Vera De Graeve, Knokke-Heist.

Tendentieuze Rederscentrale

In het Informatieblad van de Rederscentrale dd januari 2003, wordt de minister van landbouw, Vera Dua (Agalev) op de korrel genomen. Navraag leert me evenwel dat de auteurs met de waarheid een loopje nemen. Ik wil gebruik maken van Het Visserijblad om daarover een en ander recht te zetten.
De artikels in het redersblad laten uitschijnen dat de minister niet geluisterd heeft naar de verzuchtingen van de reders. Nochtans heeft zij al in 2000 een adviescomité opgericht waarbij ook de redersorganisaties betrokken werden. Dit comié heeft echter twee jaar niet gefunctioneerd omdat het geboycot werd door de Rederscentrale. Wellicht komt het daardoor dat de auteurs die in het redersblad de minister aanvallen niet schijnen te beseffen dat een adviescomité is wat het woord zegt: het verleent adviezen. Zoals dat ook met alle andere vergelijkbare comités het geval is, worden die adviezen niet noodzakelijk door de minister gevolgd omdat er naast de mening van het georganiseerde bedrijfsleven, uiteraard ook andere zaken in rekening gebracht

N.V. WILLEMS
Recuperatiebedrijf
Oude metalen en containerdienst
Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende
Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

worden bij het uitstippelen van een beleid. Dat alles is een normale procedure in het overleg en welbekend bij mensen die al enige tijd in het politieksociale leven actief zijn. Heeft minister Vera Dua zich bovendien niet de moeite getroost, nog niet zolang geleden, op 30 september, een bezoek te brengen aan de redersorganisaties? Heeft zij daar niet geluisterd naar de op- en aanmerkingen die er door de reders op haar beleidsintenties geformuleerd werden? Ja toch.
Ook schrijft het redersblad dat minister Dua tijdens de Europese ministerraad van 16 tot 20 december niet zou tussengekomen zijn om de sector te verdedigen. Deze bewering strookt evenmin met de werkelijkheid. De Belgische delegatie is, onder leiding van Vera Dua, tussengekomen op verschillende pijnpunten: minimum vitalae, stoomdagen (!), tong in de Ierse Zee, schol in de Noordzee...
De auteurs die deze heftige aanvallen in het redersblad lanceren, schrijven bovendien letterlijk dat minister Vera Dua erop uit is de kustvisserij te kelderen. Ook dat zou gebleken hebben uit haar (niet-) optreden tijdens de Europese ministerraad. Ook die bewering slaat nergens op. Trouwens, de minister heeft in haar adviesorgaan juist een kustvisser opgenomen (met name, de heer Rudy Barbaix van de Vlaamse Vissersbond) waarvan iedereen inmiddels wel weet dat hij de kustvissers met hand en tand verdedigt. Ik heb niet de indruk dat de heer Barbaix de stelling van de auteurs uit het redersblad ondersteunt en dat hij de mening deelt als zou de minister de kustvisserij willen fnuiken; integendeel! Het is juist vanuit een grote bekommernis voor het voortbestaan van deze kustvissers dat de Vlaamse regering besloten heeft een apart visgebied te reserveren voor vaartuigen tot 70 BT; het voorstel, ingediend door mevrouw Veerle Declercq en de heren Ramoudt, Maes, Loones werd op 10 januari door het parlement goedgekeurd.
Als het overleg tussen de auteurs van het artikel enerzijds en het kabinet van minister Vera Dua anderzijds niet optimaal verloopt, dan zou dat best kunnen te maken hebben met de bijzonder tendentieuze manier waarop die auteurs hun achterban over het werk van de minister plegen in te lichten.

Erika Blomme
Agalev partijsecretaris Westhoek.

Resolutie 3 mijlsgebied voor de kustvissers officieel goedgekeurd

Het Vlaams parlement keurde op 10 januari de resolutie goed die kustvissers voortaan een eigen exclusief visgebied voor de kust garandeerd. De resolutie werd ingediend door de Vlaamse volksvertegenwoordigers Declercq (Brugge), Maes (Bredene), Ramoudt (Oostende) en Loones (Oostduinkerke). Vaartuigen boven de 70 BT krijgen verbod opgelegd daar nog te vissen. Amendementen die in de zitting verdedigd werden door ene volksvertegenwoordiger Gisèle Gardeyn-Debever (die o.m. de grens op 100 BT wilde leggen) werden besproken. Jacky Maes (SP.A) merkte evenwel op dat de verdediger van de kustvissers in het Vlaams Visserijcomité duidelijk had laten verstaan dat het in het belang van de kleine kustvissers beter is de grens op 70 te leggen. De amendementen werden dan ook verworpen en de resolutie werd goedgekeurd. Niemand stemde uiteindelijk tegen de ingediende tekst.

De Oostendse visveiling (Exploitatie Vismijn Oostende, E.V.A.) richt zich voornamelijk naar een kwaliteitsmarkt gekoppeld aan een doorgedreven logistieke ondersteuning.
Via de modernste technieken wordt Uw vis vermarkt.
Wenst U meer informatie, dan kan U ons contacteren.
* Voor laden en lossen: 0494/24.01.21
* Van Waes 059/32.34.91 of 0475/44.67.88. Fax: 059 / 33 05 50/.
Administratie 059/33.90.90-059/33.90.99
* Containerorganisatie
24u op 24u : 0479/20.32.27
* Informatie over aanlandingen, dagprijzen, statistieken: Vincent Dewaele: 0479 / 66 00 06 of via een beveiligde toegang op de website eva.be
* E-mail eva@skynet.be
* Info over de loting: 0473 / 93 66 62.

Oostende

Euro Vissershaven

Veilzaal uitgerust met twee klokken. Gekoelde opslag. Moderne sorteerapparatuur. Ondersteuning van de koeltransporten. Vlotte afhandeling na verkoop. Aangesloten op het EFICE verkoopsysteem met reeds 8 aangesloten veilingen, simultaanverkoop met Visafslag URK samen goed voor een omzet van meer dan 383 miljoen euro (15 miljard Bef). Mogelijkheid tot huren van redersateliers en locaties voor visverwerkende bedrijven.

Visbedrijven in de nieuwe Top 30.000

Na de Top 5.000 van de Belgische bedrijven (zie vorig nummer HVB) is naar jaarlijkse gewoonte van het financieel-economisch magazine Trends nu ook de Top 30.000 uitgebracht in boekvorm en op CD-rom. De gegevens over het jaar 2001 zijn afkomstig van de jaarrekeningen die bij de Nationale Bank zijn neergelegd, maar nog steeds voldoen niet alle vennootschappen aan die wettelijke verplichting. Wij zochten de bedrijven uit de vissector op en brachten de beschikbare gegegens van 2000 en 2001 in kaart. (gw)

	BEDRIJF	JAAR	OMZET	T.W.	NW/V
Omzet + 30 miljoen euro (ca 1,2 miljard frank)					
1.	PietersVisbedrijf	2001	147.146	23.147	15.903
	8000 Brugge	2000	139.463	21.619	3.785
2.	Zeebrugse Visveiling	2001	61.288	2.434	22
	8380 Zeebrugge	2000	52.729	2.553	67
3.	Morubel 2001		51.337	10.264	4.366
	8400 Oostende	2000	-	-336	-1.578
4.	Gadus	2001	40.011	2.893	240
	8620 Nieuwpoort	2000	36.725	2.320	118
5.	Hottlet Frozen Foods	2001	35.759	1.311	33
	2550 Kontich	2000	32.441	2.540	160
6.	ATKA	2001	32.248	4.055	20
	2870 Puurs 2000		31.190	3.124	10
7.	Seadco	2001	32.011	1.065	56
	1000 Brussel	2000	32.868	1.079	-10
Omzet + 20 miljoen euro (ca 800 miljoen frank)					
8.	Galana	2001	27.948	1.683	80
	8790 Waregem	2000	27.478	2.170	215
9.	Setraco	2001	26.955	1.443	50
	8470 Gistel 2000		26.705	1.454	254
10.	Mar Products	2001	22.638	1.892	29
	1080 Brussel	2000	26.453	1.734	10
11.	Pefa.com	2001	21.077	-2.144	-4.312
	8380 Zeebrugge	2000	8.226	-1.430	-2.873
12.	Paulus Henri & znn	2001	20.329	1.198	85
	8380 Zeebrugge	2000	19.606	1.181	77
Omzet + 10 miljoen euro (ca 400 miljoen frank)					
13.	Pittman Seafoods	2001	19.714	1.045	75
	8200 St.-Andries	2000	16.012	961	1
14.	Vandermaesen	2001	18.542	1.528	80
	3550 Heusden-Zolder	2000	19.520	1.576	169
15.	Thalassa Seafoods	2001	18.216	1.132	177
	2000 Antwerpen	2000	18.779	770	62
16.	All-Freez 2001		17.717	3.133	365
	3630 Maasmechelen	2000	16.293	2.855	397
17.	Verbiest 2001		14.943	1.817	291
	2000 Antwerpen	2000	14.946	1.601	156
18.	De Jager 2001		11.954	1.392	70
	2020 Antwerpen	2000	11.921	1.444	160
19.	Promaritimes	2001	10.350	833	8
	1120 Brussel	2000	10.905	882	43
Oomzet + 5 miljoen euro (ca 200 miljoen frank)					
20.	Stolt Sea Farm	2001	9.466	2.941	203
	8400 Oostende	2000	7.949	2.185	80
21.	D.B. Vis 2001		9.182	1.106	60
	8380 Zeebrugge	2000	8.416	1.001	30
22.	Gabriël 2001		8.796	2.359	-997
	4960 Malmedy	2000	8.988	2.465	-1.739
23.	Maxi Fish 2001		8.384	730	1
	1000 Brussel	2000	10.799	862	99
24.	Demaro 2001		7.490	1.138	206
	8000 Brugge	2000	7.115	993	105
25.	Brugse Visrok. Alloo	2001	7.310	1.503	44
	8000 Brugge	2000	7.177	1.371	33
26.	Pieters 2001		6.861	1.459	6.983
	8000 Brugge	2000	6.440	1.516	34
27.	Océan Marée	2001	6.642	712	166
	1070 Brussel	2000	*640	*640	167
28.	Seafood Int.. Traders	2001	6.636	574	3
	1090 Brussel	2000	6.599	550	-6
29.	Int.Fish& Meat Benelux01		6.583	295	69
	1050 Brussel	2000	4.614	117	-40
30.	Quisquater Visbedrijf	2001	5.767	750	195
	9200 Dendermonde	2000	5.778	541	77
31.	Fish Express Trade	2001	5.558	776	207
	8380 Zeebrugge	2000	-	-	-
32.	Simons & Decru	2001	5.418	418	73
	8400 Oostende	2000	5.236	349	12
33.	D'Haens & Co	2001	5.403	583	2
	2580 Putte 2000		5.513	556	1
34.	Artimar 2001		5.214	855	116
	8420 De Haan	2000	5.024	837	47
35.	Lobster Fish2001		4.823	303	68
	1000 Brussel	2000	*141	*141	-7
36.	Sodial 2001		4.814	775	-2
	6040 Jumet 2000		5.124	812	15
37.	Peter-Fish 2001		4.697	341	100
	8380 Zeebrugge	2000	4.609	407	108
38.	V. Lancker Vusbedrijf	2001	4.462	631	127
	9700 Oudenaarde	2000	*527	*527	83
39.	Vadema	2001	4.444	1.938	253
	3550 Heusden	2000	3.432	1.584	266
40.	Van Biesen & Pieters	2001	4.359	197	28
	9170 St.-Gillis-Waas	2000	3.615	406	144
41.	Neptunus 2001		4.001	467	12
	9200 Baasrode	2000	3.792	487	8
		1999	3.550	408	3
42.	Nieuwpoortse IJsfabriek01		3.870	359	-47
	8620 Nieuwpoort	2000	*298	*298	-39
43.	Van Hemelrijk P.	2001	3.790	393	7
	2890 St.-Amands	2000	3.806	331	16
44.	Seagull 2001		3.713	1.254	-421
	8000 Brugge	2000	*1.027	1.027	-594
45.	Vichiunai Europe	2001	3.540	233	43
	8200 St.-Andries	2000	-	-	-
46.	Maison Vendsyssel	2001	3.161	603	-6
	1090 Brussel	2000	3.165	509	-110
47.	Caspian Tradition	2001	3.044	420	53
	1410 Waterloo	2000	2.915	316	58
48.	Gidanor-Products	2001	2.948	275	43
	1080 Brussel	2000	2.685	163	3
49.	Northsea 2001		2.897	300	21
	1090 Brussel	2000	2.843	295	21
50.	Seabird 2001		2.747	1.286	50
	8300 Knokke-Heist	2000	*1.439	*1.439	163
51.	Crekilmlie-Appelmans01		2.361	277	26
	1000 Brussel	2000	2.329	228	9
52.	La Homarderie	2001	2.333	119	8
	1000 Brussel	2000	2.746	252	32
Omzet + 2,5 miljoen euro (ca 100 miljoen frank)					
53.	Delimed	2001	2.298	415	69
	2800 Mechelen	2000	1.662	273	39
54.	Mosselhandel Bart	2001	2.293	253	81
	2020 Antwerpen	2000	2.334	201	35
55.	Vishandel Praet M.	2001	2.153	94	27
	9130 Kieldrecht	2000	2.041	77	7
56.	Aalvis 2001		2.125	274	
	1000 Brussekl	2000	2.038	268	3
57.	Visgrth. Parlevliet N.	2001	2.108	612	73
	9820 Munte 2000		1.8134	367	16
58.	De Troyer 2001		2.034	191	-18
	9450 Haalter	2000	*52	*52	-98
59.	Roem der Kempen	2001	1.889	161	3
	2160 Wommelgem	2000	1.879	172	7
60.	Gevaert Roland	2001	1.864	218	45

	8380 Zeebrugge	2000	1.604	210	42
61.	Rederij De Noordhinder	01	*1.756	*1.756	-51
	8301 Knokke-Heist	2000	*1.184	*1.284	-229
62.	Poolster	2001	1.737	229	15
	2140 Borgerhout	2000	1.610	202	14
63.	Euro Mossel	2001	1.688	198	-18
	8400 Oostende	2000	1.288	176	-8
64.	Palinghl Borremans	2001	1.604	281	1
	2880 Mariekerke-Bornem	2000	1.547	297	4
65.	De Zilvervis	2001	1.556	273	14
	2580 Putte	2000	1.569	297	4
66.	I.A.T.	2001	1.514	312	36
	8800 Roeselare	2000	-	-	-
67.	Rederij Nathalie	2001	1.504	900	34
	8301 Knokke-Heist	2000	*846	*846	-64
68.	Lobinvest	2001	1.481	1	-42
	1000 Brussel	2000	1.744	13	-30
69.	Alpha Fish	2001	1.464	90	14
	1082 Brussel	2000	1.346	85	6
70.	Hackman & Cie	2001	1.459	23	-27
	7060 Soignies	2000	2.191	-10	11
71.	Mosselhandel Nees	2001	1.452	174	30
	2800 Mechelen	2000	1.253	116	1
72.	Vishandel Gerrit	2001	1.449	129	2
	8380 Zeebrugge	2000	1.698	166	20
73.	Rederij Terra Nova	2001	1.428	581	46
	8380 Zeebrugge	2000	1.280	437	-189
74.	Rederij Versluys-Couwyzer	01	1.427	649	-95
	8400 Oostende	2000	1.184	473	-73
75.	European Fish Centre	2001	1.363	1.243	29
	8380 Zeebrugge	2000	1.780	1.208	1.196
76.	General Food Traders	2001	1.324	89	-6
	2610 Wilrijk	2000	1.156	67	3
77.	Dhondt & Verleye Euromos	01	1.279	150	-15
	9620 Zottegem	2000	908	122	26
78.	La Saumonerie Prestige	01	1.251	359	39
	7542 Mont-St.-Aubert	2000	1.290	307	-13
79.	Rederij De Zeebries	2001	1.249	506	-17
	8400 Oostende	2000	1.152	399	-40
80.	Lobster Farm	2001	1.178	156	-6
	1070 Brussel	2000	1.304	186	28
81.	Rederij De Zwerver	2001	*1.178	*1.178	-418
	8400 Oostende	2000	*364	*364	-690
82.	Rederij Shannah	2001	1.145	601	21
	8301 Knokke-Heist	2000	1.059	478	-133
83.	Maison Labye	2001	1.136	186	6
	7370 Dour	2000	1.075	169	-5
84.	Euromar	2001	1.115	128	-14
	1020 Brussel	2000	1.283	148	-22
85.	Drèze Frères	2001	1.089	93	-1
	4651 Battice	2000	1.111	118	13
86.	Rederij Versluys-Decuyper.	01	1.072	503	101
	8400 Oostende	2000	945	326	-45
87.	Euro Moules	2001	1.042	82	-88
	5500 Dinant	2000	1.379	144	-30
Omzet -1 miljoen euro (ca 40 miljoen frank)					
88.	Vanafish	2001	*997	*997	240
	8740 Pittem	2000	*688	*688	204
89.	Rederij Rudo	2001	*982	*982	249
	8300 Knokke-Heist	2000	*658	*658	-258
90.	Haerts & Zoon	2001	933	97	-12
	8200 Brugge	2000	938	99	-27
91.	La Bretagne	2001	*928	*928	122
	1080 Brussel	2000	5.694	846	108
92.	Claes Fish	2001	859	207	-10
	1200 Brussel	2000	*186	*186	4
93.	Starfish	2001	*812	*812	24
	8000 Brugge	2000	5.609	909	-100
94.	Daniel's Visbedrijf	2001	*787	*787	17
	8380 Zeebrugge	2000	6.466	464	184
95.	De Bondt Fish	2001	775	81	-24
	1730 Asse	2000	723	118	4
96.	Moul'Appetit	2001	755	57	11
	5570 Winenne	2000	412	38	-13
97.	A.C.O.	2001	753	22	-6
	8400 Oostende	2000	*41	*41	-2
98.	Rederij De Viertorre	2001	*752	*752	-567
	8400 Oostende	2000	*789	*789	-159
99.	Vishand.Bocque Lenssens	01	748	146	36
	9300 Aalst	2000	*156	*156	33

Kol. 1: plaats rangschikking volgens omzet in de sector
Kol. 2: omzet of brutomarge duizend euro. Wanneer een brutomarge werd gepubliceerd door een * voor het omzetcijfer. Achter die brutomarge zit doorgaans een grotere omzet. Mochten die bedrijven een omzet bekendmaken zouden ze een hogere plaats in de rangschikking innemen.
Kol. 3: toegevoegde waarde in duizend euro
Kol. 4: nettowinst of -verlies in duizend euro

De meest krasse teksten van Flor Vandekerckhove verzameld in één boek

'Het boek is meer dan de moeite waard. In 30 essays spaart de auteur werkelijk niemand. Zonder onderscheid des persoons worden hypocriete politici, inhalige reders, veilingbestuurders met een gespleten tong en de Europese instellingen netjes op hun plaats gezet.'

De Nar

'Hierbij is ondermeer gebleken dat de heer Vandekerckhove hoofdredacteur is van "Het Visserijblad", een maandblad dat de laatste maanden niet getuigt van fijnzinnigheid en menselijke diplomatie.'

Minister Jaak Gabriëls in een brief aan de CVR

'Een zeer goede informatiebron is Het Visserijblad. De hoofdredacteur is een zeer controversieel figuur. Hij is echter zeer goed gedocumenteerd.'

Senator Jan Loones in een Commissievergadering van het Vlaams parlement.

'Hij is tegen àlles!'

Aalmoezenier Demaeght in een gesprek met de lekenconsulente van Oostende

'Polemist ter zeevisserij is een bloemlezing waarin de journalist geen blad voor de mond neemt en zich nog minder de mond laat snoeren.'

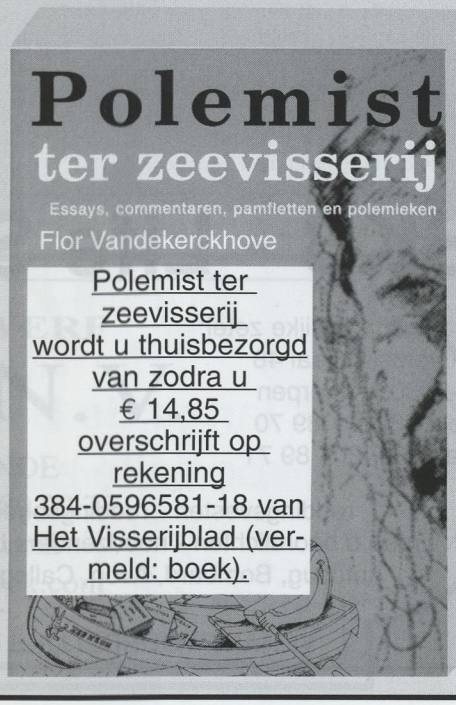
Het Laatste Nieuws.

'Ware het niet dat bepaalde volksvertegenwoordigers zich laten informeren via HVB, onze reactie zou verspilde tijd zijn.'

Bart Schiltz in de RC.

'Het is een boek dat ook breed de maatschappelijke problemen benadert. Goddank zijn er toch nog een paar bewust kritische intellectuelen zoals Flor Vandekerckhove.'

Tijdingen.



Polemist ter zeevisserij wordt u thuisbezorgd van zodra u € 14,85 overschrijft op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad (vermeld: boek).

Boekbesprekingen
(Frank Neyts)

Antwerpen - Rotterdam, strijd om de top

De havens van Antwerpen en Rotterdam, beide in elkaars nabijheid gelegen in de lage landen en beide aanspraak makend op nagenoeg hetzelfde hinterland, hebben elkaar sinds het einde van de negentiende eeuw driftig beconcurreerd. Deze hevige strijd heeft de ontwikkeling van beide opposanten sterk beïnvloed.
In *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870-2000* brengen een aantal eminente auteurs een volledig overzicht van de bestaande, economische zowel als historische ontwikkelingen in de havens van A'pen en R'dam. Het boekt werpt nieuw licht op drie onderwerpen: havenoverslag, -besturen en -gebruikers. Elk van deze onderwerpen wordt zowel lokaal als internationaal besproken. Resultaat; een fasinerende, vergelijkende en multidisciplinaire studie. Omdat nieuwe opzoekingen gelinkt worden aan bestaande theorieën, ontstaat er een belangrijk naslagwerk dat de basis legt voor verder onderzoek.

"Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870-2000" (ISBN 3-7908-1524-1) werd in de reeks Contributions to Economics uitgegeven door het Duitse Physica-Verlag, telt 335 pagina's en kost 51,95 euro, exclusief BTW en P&P. Bestellen kan via de gespecialiseerde boekhandel of bij de uitgeverij op volgende adres: order@springer.de.

Een Eeuw Brugge

Bij de Brugse Uitgeverij Marc Van de Wiele verscheen onlangs *Een Eeuw Brugge 1901-2000*. Het betreft het slotdeel in een reeks van twee werken waarvoor Jaak Rau tekende. Het eerste deel behandelde de eeuw daarvoor en werd precies één jaar geleden uitgegeven.
Wie Jaak Rau kent zal geen ogenblik twijfelen aan de kwaliteit van het boek. Hij is zonder twijfel een specialist als het over de geschiedenis en de heemkunde van Brugge gaat. Als medewerker van het Brugse stadsarchief weet hij bovendien als geen ander zeldzame en nooit gepubliceerde foto's van onder het stof te halen.
Waar het eerste deel een uitgebreide tekst bevatte, wordt zijn verhaal in de "opvolger" vooral gedragen door honderden foto's. Hierbij wordt de haven niet vergeten. Zo wordt het bezoek van de Duitse keizer kort na de Britse aanval op Zeebrugge in april 1918 aan de hand van een zeldzame foto besproken. Toch moet gezegd dat het boek zich vooral toespitst op het 'andere Brugge', met de trams, de cinema's, de armtierige huisjes van het proletariaat, horeca- en handelszaken, bekende Brugse figuren. Veel aandacht gaat er naar de twee wereldoorlogen die ook in Brugge met een schokeffect door de stad raasden.

"Een Eeuw Brugge 1901-2000" werd op groot formaat met harde kaft uitgegeven. Het boek telt 272 bladzijden , 461 illustraties en kost 49,5 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de Uitgeverij Marc Van de Wiele, Sint Salvatorkerkhof, 8000 Brugge.

Scheldeverdieping en IJzeren Rijn

Tijdens een opgemerkte lezing voor de leden van de *Maritieme Mediavereniging Noordzee (MMN)*, onlangs in Zeebrugge, zei Prof. Eric Van Hooydonk dat ons land zich in dossiers zoals dat van de Scheldeverdieping en de reactivering van de IJzeren Rijn diplomatiek en juridisch sterker kan opstellen. Het juridisch statuut van onze verkeersrechten over Nederlands gebied is immers het fundament van de Belgische economie. Van Hooydonk zei dit tijdens een toelichting van zijn bijdrage in het recent verschenen boek *De Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen. De Schelde in de XXIste eeuw*, de neerslag van de onlangs gehouden Antwerpse zeerechtdagen.
Het Belgisch-Nederlandse deltagebied vormt de grootste maritieme toegangspoort tot het Europese continent. Beide landen profileren zich als doorvoer- en distributieland. Doorheen de geschiedenis zijn zij daarom aangewezen geweest op doorgang over het gebied van de andere via Schelde, Schelde-Rijnverbinding, IJzeren Rijn, Westerscheldetunnel, HST-verbinding… De commerciële rivaliteit werd in goede banen geleid in tal van verdragen. Van Hooydonk peilt in zijn bijdrage naar de achtergrond, het belang en de juridische techniciteit van de oude en nieuwe verdragsteksten. Een tweede luik onderzoekt het voor vele zeehavens levensbelangrijke dossier van het Scheldestatuut. Het oude discussiepunt van onderhoud en verdieping wordt grondig herbekeken.
Het statuut van de Schelde is op vandaag nog steeds in belangrijke mate gebaseerd op het Scheidingsverdrag van 1839 tussen het jonge België en Nederland. In zijn bijdrage stelt Van Hooydonk dat de Nederlanders sinds dit Scheidingsverdrag in alle dossiers wat de Belgische belangen aangaan, systematisch en geforceerd de teksten in hun voordeel interpreteren. Met concrete voorbeelden toont de auteur aan dat dit tot op vandaag het geval blijft. Nederland heeft altijd negatief gestaan tegenover de economische ontwikkeling van België. En dat blijft tot op vandaag het geval. Als het nu over de bevaarbaarheid van de Schelde of over de reactivering van de IJzeren Rijn gaat, Nederland blijft stokken in de wielen steken.
In zijn betoog illustreerde Van Hooydonk dat ons land nochtans middelen genoeg ter beschikking heeft om deze houding aan te vechten. De historische rechten van ons land worden bovendien versterkt door Europese rechten. Essentieel in de Europese gedachte is het wegwerken van nationale barrières en het opbouwen van een vrij personen- en goederenverkeer over de nationale grenzen heen. Nederland, als lid van de Europese Gemeenschap, heeft dus ook de plicht deze normen in de genoemde dossiers toe te passen.
De auteur beveelt aan de verdragen met Nederland te verbeteren, door bijvoorbeeld een mechanisme in te lassen om conflicten op te lossen. Hierdoor moeten patstellingen doorbroken worden. Bovendien moet Europa ter hulp worden geroepen. Europa kan stappen zetten om te helpen vermijden dat Rotterdam in de containervaart een monopoliepositie verwerft. Ook zou Europa financieel over de brug kunnen komen in het raam van de politiek voor de Trans Europese Netwerken (TEN). Tot slot raadt van Hooydonk België aan zich op Europees vlak veel meer te profileren.

Het boek "De Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen. De Schelde in de XXIste eeuw" is verkrijgbaar bij Maklu Uitgevers, Tel. 03/231.29.00, info@maklu.be.

Eugéne Godtschalck

Herinneren we er tenslotte aan dat de biografie van Eugène Godtschalck waarover we het vroeger al hadden in HVB inmiddels ook verschenen is. Deze merkwaardige jonkheer en zeeman gaf zijn naam aan het befaamde zeemanstehuis Godtschalck te Oostende. De biografie is van de hand van ere-kustloods (en HVB-columnist) Leon Inghelbrecht. Het boekje (56 ps) kan gekocht worden in het zeemanstehuis.

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluiskaai 48
B-2030 Antwerpen
Tel.: 03/ 201 89 70
Fax : 03/ 201 89 71

E-mail naar
skb.lse.ost.@village.uunet.be

Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B-8400 Oostende
Tel.: 059/ 33 96 00
Fax: 059/ 33 96 01

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.: (0475 25 88 02.

Opleidings- en restauratieproject loopt twee jaar

Met Archonaut-filosofie houten rompen redden

DE VZW ARCHONAUT wil naast bijscholing ook een bijdrage leveren tot het behoud van het Vlaams maritiem erfgoed. Het is een van de tewerkstellingsprojecten die op VDAB-steun mogen rekenen. Maar er zijn meer projecten die dit nautische en sociaal doel nastreven. Naast de intussen wijdbekende Maritieme Site Oostende beogen De Steenschuit in de Rupelgemeente Boom, De Barge en Loods 13 in Gent hetzelfde dubbele doel.

Het opleidings- en tewerkstellingsproject van de VDAB *Archonaut* loopt al ruim twee jaar. In de bijgebouwen van de Confederatie Bouw langs de Pathoekeweg in Brugge zijn al heel wat langdurige werkzoekenden bijgeschoold in houtbewerking en restauratietechnieken. De vzw Archonaut heeft intussen nog voldoende houten bootjes achter de hand om de cursisten in de eerste jaren aan de slag te houden.
De opleidingen bij Archonaut zijn gericht naar kwetsbare groepen op de arbeidsmarkt, zoals langdurig werklozen, jongeren die schoolmoe zijn, allochtonen en ex-gedetineerden. De scholing is een middel om een aantal mensen opnieuw op de arbeidsmarkt te krijgen. Reeds 24 cursisten hebben de vijf maanden durende ambachtelijk opleiding gevolgd. Vanaf januari richt Archonaut ook avondcursussen in voor gepassioneerde amateurs die de restauratietechnieken onder de knie willen krijgen.
Archonaut combineert de opleiding met instandhouding van een stuk maritiem patrimonium. *"Bij ons worden houten rompen opgeknapt die op het eerste gezicht niet meer te redden zijn,"* verduidelijkt instructeur Paul Wybouw de aanwezigheid van enkele tientallen houten wrakken in de opslagplaatsen. Het moet gezegd dat Archonaut al een opmerkelijk

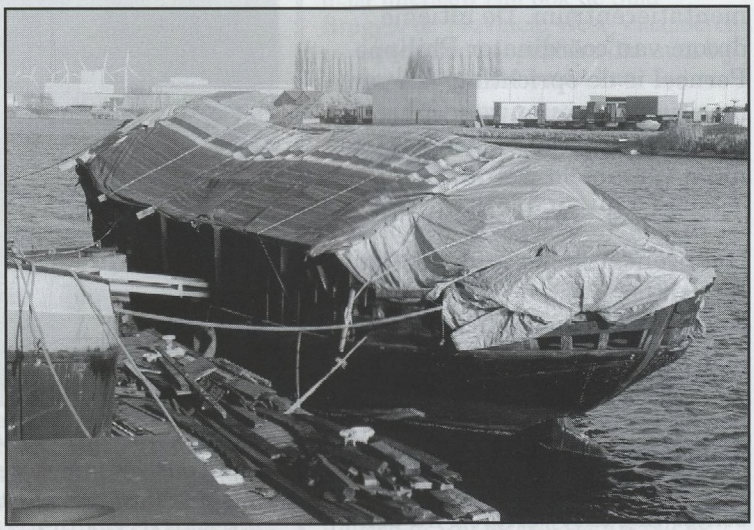


Foto boven. De restauratie van de O 192 werd zwaar onderschat, maar alle hoop is niet verloren.
Foto onder: de reddingsboot Watson III die voor eeuwig en altijd een stek heeft aan het Visserijmuseum te Oostduinkerke, wordt eveneens onder handen genomen door de Brugse cursisten.

SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK N.V.
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73
E-mail: info@shipyard-lowyck.com
Website: http://www.shipyard-lowyck.com

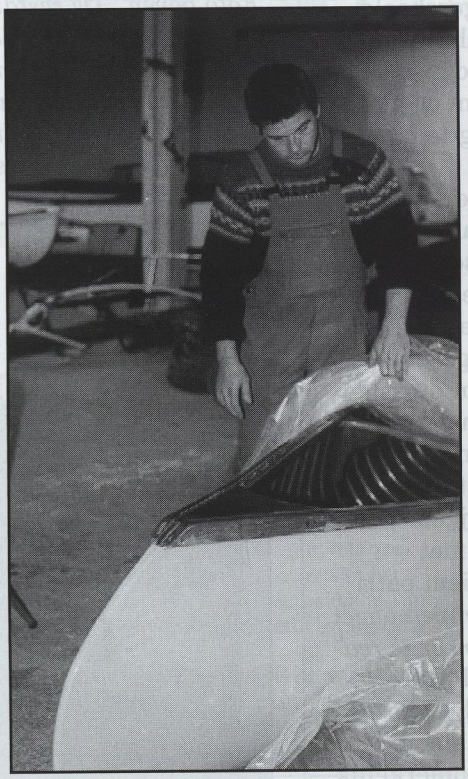
aantal bootjes op de kop kon tikken: kano's, zeiljachtjes, vletten... Naast de eigenlijke restauratie wordt ook gewerkt aan de samenstelling van een archief en documentatiecentrum. De ultieme droom van coördinator Philippe Perneel is de oprichting van een maritiem museum waarin het archeologisch vaartuigenpatrimonium verzameld wordt.

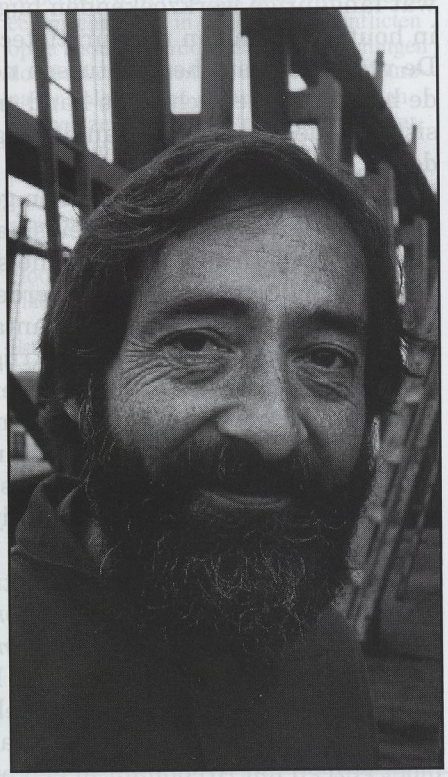
O.192 en Watson III

Het pronkstuk moest de restauratie van het Oostendse kustvaartuig O.192 *Lydie-Madeleine* worden, een eiken schip uit 1957 bij Jules Deneye in Oostende gebouwd en in 1992 uit de vaart genomen. Maar de restauratie werd zwaar onderschat. Alle hoop is echter nog niet verloren nu een enthousiaste Gentenaar de opdracht op zich heeft genomen. Met de overbrenging van de oude reddingsboot Watson *III* van het Visserijmuseum in Oostduinkerke naar Brugge is nieuw werk aan de winkel. De Watson III is een houten boot met stalen kiel van 14 meter, in 1948 gebouwd op het eiland Wight (nabij Porthmouth). De Zeereddingsdienst in Oostende schonk het vaartuig in 1981 aan het museum. De onzinkbare boot stond geruime tijd te verkommeren en is dringend aan restauratie toe. Archonaut heeft die taak op zich genomen. De werken zullen zeker een jaar in beslag nemen. (gw)

INFO: Archonaut vzw, Pathoekeweg 34, 8000 Brugge, tel.: 050-45.70.15, fax.: 050-45.70.16. Wedsite: www.archonaut.be.

Foto boven: een beeld uit de werkplaats waar de cursisten ijverig het maritiem patrimonium herstellen. Foto onder: Inspecteur Paul Wybouw laat een fraai gerestaureerde houten kano zien. Daarnaast: de bebaarde archonautcoördinator Philippe Perneel. (Foto's gw)





N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Facelift voor oude vissershaven Zeebrugge

Impressie van de site De Graeve die mee in het project opgenomen wordt.

Om de verdere verloedering te stoppen worden het Zeebrugse vismijnkwartier en de oude vissershaven heraangelegd. 'Het is de bedoeling een aantrekkelijke toeristisch-recreatieve site te creëren,' verduidelijkte Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme, Renaat Landuyt, op de voorstelling van de plannen. Dat de Zeebrugse bevolking daar oren naar heeft bewees de opkomst van meer dan 500 mensen voor de uiteenzetting van de plannen in het Zeestation.

De herwaardering van oude vissershaven is een van de vijftien goedgekeurde projecten van het *Kustactieplan*. Het heeft wel wat voeten in de aarde gehad om het hele dossier vlot te krijgen. '*Oorspronkelijk werd gemikt op een totaalconcept, waarin de nieuwe invulling van het oude vismijngebouw centraal zou staan, maar dat is niet gelukt. Geen enkel studiebureau leverde een bevredigend dossier af,*' verduidelijkte projectmanager Mieke Coppens. Ook het voorstel van de erfpachthouder van de oude vismijn, Marie-Jeanne Becaus, werd afgewezen omdat de invulling geen toeristische meerwaarde oplevert. De stuurgroep heeft het dan over een andere boeg gegooid waarbij het openbaar domein, opgedeeld in tien zones, in drie fasen wordt aangepakt. De eerste fase omvat drie zones (Omooikaai en Visserskruis, promenades aan de Rederskaai, Tijdokstraat en Graaf Jansdijk en herschikking scheepswerven). In een volgende fase staat de heraanleg van de kop van het oude vismijngebouw op het programma. De oude vismijn wordt daarbij betrokken op voorwaarde dat er een akkoord is met de erfpachthouder. De bouw van een brug tussen de Omooikaai en de scheepswerven is dan weer afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen. De laaste fase omvat de Kustlaan, de Visartsluis en het waterfront in het Tijdok. De renovatie van de site loopt over meerdere jaren en moet tegen 2006 klaar zijn. De coördinatie is in handen van het provinciaal overheidsbedrijf Westtoer, maar uiteraard zijn ook de Stad Brugge, de Provincie West-Vlaanderen en verschillende openbare diensten bij het grootse project betrokken.

Scheepswerven

Het is de bedoeling de scheepsconstructie in Zeebrugge een nieuwe impuls te geven door diversificatie en specialisatie. Zeebrugge wordt in de toekomst de enige haven langs de Vlaamse kust, waar men voor bouw en herstelling van zowel bootrompen in polyester, metaal en hout terecht kan. Daarvoor worden de gronden van Scheepswerf De Graeve herschikt. Vorig jaar werd reeds de aanzet gegeven om alle scheepsbouwactiviteit die momenteel verspreid is over de omgeving van de oude vissershaven te centraliseren. Om de scheepswerven de nodige uitstraling te geven, worden de loodsen volledig nieuw opgetrokken, in een uniforme stijl die goed herkenbaar zal zijn.
Een sociaal tewerkstellingsproject voor kansarme jongeren, werkloze vissers of gepensioneerde liefhebbers is gepland op de kop van de voormalige scheepswerf De Graeve. Scheepswerf Jan Vandamme (hout) en Jean-Pierre Neels (polyester) zijn bereid de coördinatie op zich te nemen. (gw)

Een van de blikvangers is de heraanleg van de Omooikaai en de bouw van een zeegericht uitkijkplatform voor het Visserskruis.

Het
eerstvolgende HVB
ligt in uw
brievenbus
op
7 maart

BEMA
doet het!

BE MA

Alle industriële en scheepsherstellingen-
mekaniek en plaatwerk.
H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.
tel./fax: 059 / 33 22 15.
GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.

Situering

1953 was erger dan1394 en 1570

Een jaar, 5, 10, 20, 25, 30, 40 en nu ook 50 jaar na de overstroming van Oostende in 1953 brengen kranten en weekbladen de dramatische gebeurtenis van 1953 in herinnering. Acht mensen verloren toen het leven. Getuigenissen van (oudere) mensen die het allemaal aan de lijve meegemaakt hebben zullen niet ontbreken. In Oostende lopen ook enkele fototentoonstellingen over "Oostende onder water".
De toenmalige burgemeester van Oostende, Adolf Van Glabbeke, had pas twee weken eerder de eed afgelegd als hij met de ramp geconfronteerd werd. Hij kreeg meteen al het verwijt dat hij de bevolking beter had moeten voorlichten over het naderend onheil. Ook *Het Nieuwsblad van de Kust*, dat toen een geheel vormde met *Het Visserijblad*, schonk veel aandacht aan de gebeurtenis, net als dat andere Oostendse weekblad, *De Zeewacht*, dat met een speciale editie uitpakte naar aanleiding van het bezoek van de 22-jarige Koning Boudewijn aan de geteisterde binnenstad waar een groot deel van de toenmalige vissersbevolking woonde.
De geschiedenis leert dat Oostende talrijke overstromingen kende, maar dat de watersnood van 1953 de verschrikkingen van 1394, 1477 en 1570 overtrof.
Bij het ter perse gaan van *"Het Visserijblad"* op 6 februari 1953 was er nog geen nieuws vernomen van de Z.527 *Leopold-Nera* die tijdens de beruchte storm op zee was.
Het vaartuig van de Heiste reder Leon Desmidt is nadien niet meer teruggekeerd en de vijfkoppige bemanning kwam om in de storm. De slachtoffers waren: schipper Henri Rappé (27), motorist Eugeen Vanden Abeele (27), matrozen Louis Vandierendonck (58) en Gerard Arents (19) en lichtmatroos Etienne Vanden Abeele (17), broer van de motorist. Van drie van de vijf opvarenden is nooit nog een spoor teruggevonden.
In dezelfde nacht werd matroos Albert Bulcke aan boord van de Z.554 *Yolande* overboord geslagen en verdronk. Met veel moeite heeft schipper Médard De Groote de Z.554 op 2 februari in Zeebrugge gebracht. De andere opvarenden waren motorist Frans Calcoen, matroos Henri De Groote en scheepsjongen André De Groote.
De Engelse treiler Halkar vond tien dagen later een stoffelijk overschot. De bemanning heeft het lijk in zeildoek gewikkeld en met kettingen verzwaard opnieuw aan de zee toevertrouwd. Aan de hand van de persoonsbeschrijving van de Engelse schipper en twee schapulieren uit zijn geldbeugel heeft de weduwe van matroos Bulcke haar echtgenoot geïdentificeerd. (gw)

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE

50

JAAR GELEDEN

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1953 plaatsen we ook telkens advertenties uit dat jaar. De tekst-, taal en zetfouten die u in de tekst aanteft zijn helemaal voor rekening van het journaille van die tijd.

Drie tentoonstellingen "Oostende onder water"

In Oostende lopen niet minder dan drie fototentoonstellingen die de gebeurtenissen van 1953 in herinnering brengen:
In de Stedelijke Bibliotheek Kris Lambert (Koningin Astridlaan, rechtover het zwembad) kunnen belangstellenden nog terecht tot en met dinsdag 18 februari tijdens de openingsuren van de bibliotheek. De toegang is gratis.
De expositie in het Oostends Historisch Museum De Plate (Langestraat) is enkel op zaterdag te bezoeken. Zaterdag 8 februari is de laatste dag. Toegangsprijs 2 euro, 1 euro voor 65-plussers en gratis voor jongeren tot 14 jaar.
De fototentoonstelling in Kunstsalon Romain, Nieuwpoortsesteenweg 210 (Mariakerke) is dagelijk vrij toegankelijk van 14 tot 18 uur en dit tot en met zondag 16 februari. Op deze tentoonstelling zijn twee speciale postkaartensets met acht zwartwit foto's te koop met beelden van 1953 voor de prijs van 7 euro per reeks.

[Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 6 febar

Ook de vi

Dat er ten gevolge van de zeer zware storm, die in de nacht van Zaterdag op Zondag geheerst heeft, niet meer en geen erger ongelukken voorgekomen zijn, mag voor wat de vissersschepen betreft, als een wonder aanzien worden.
Niet minder dan 80 vaartuigen waren nog in zee gebleven, waarvan tot op heden geen verliezen bekend zijn. Alleen vallen links en rechts zware schaden vast te stellen en mag eens temeer gezegd dat, al begaat ons vissersvolk nu en dan een vergissing ten opzichte van de zeevaartreglementen, zij te bewonderen vallen wanneer het er op aan komt hun zeemanschap te betuigen met de ranke schepen, die allen kennen, maar tot in de puntjes uitgerust zijn. Dank zij de strengheid, waarmede de zeevaart-inspectie in de laatste jaren optreedt, zijn de vaartuigen in het algemeen genomen gaaf en gezond gebleken en bestand tegen een der zwaarste stormen, die ons land ooit gekend heeft. In mensenheugnis heeft inderdaad nog nooit zo een storm aan de kust gewoed en wanneer men vaststelt, welke schade door de gevaarlijke zee werd aangericht, mag het een wonder genoemd, dat onze vissers, waarvan er meer dan 500 in zee vertoefden op een 80-tal vaartuigen, hun leven hebben behouden, op een paar uitzonderingen na.
Overal wordt aan binnenkomende vaartuigen nochtans lichte tot zware averij vastgesteld.
Zo heeft de Z.226 zijn anker verloren en werd zijn verschansing beschadigd.
Van de Z.554 werden de boeien en de boot overboord geslagen, de bezaanboom gebroken en verschillende andere schaden aangericht.
Verschillende radio-apparaten werden geheel of gedeeltelijk vernield van de Z.547 - O.165 en Z.274.
De Z.583 werd in zijn bovenbouw ontzet, heeft boot verloren en roostering vernield.
Van de Z.521 werd de boot stuk geslagen.
De O.165 liep zware averij op en een zware zee heeft gans het stuurhuis vernield en de verschansing aan Stuurboord en B.B. zijde stuk geslagen. De reddingsboot daarenboven werd vermist, de bezaanboom werd gebroken en de bootroostering vernield.
De O.326 liep insgelijk in zijn bovenbouw schade op en de roostering werd gedeeltelijk gebroken.
De Z.530 liep eveneens aan S.B. zijde schade op, terwijl van de Z.82 de bootroostering gebroken werd, lichten

sersschepen geteisterd

over boord gingen en de brug met gans zijn electrische leiding volledig ontzet werd.
Van de Z.547 werd de boot weggerukt en terug binnengebracht door de Z.514. De galgen en de brug van stuurhuis werden volledig ontzet.
Van de O.65 werden de lichten vernield.
Van de Z.274 werden alle ruiten stukgeslagen en de radio-apparaten vernield. De boeien aan S.B. en B.B. werden vermist.
Van de Z.539 is de reddingsboot over boord geslagen en verloren gegaan.
Ook de Z.733, Z.414, Z.415, N.211 liepen lichte schade op en werden links en rechts relingen ingedeukt en stutten gebroken.
Van de Z.537 werd het bezaanzeil met gaffel en al wat er aan verbonden was vernield. De reddingsboeien gingen eveneens verloren en de radiopost beschadigd.
Ook de Z.510 verloor zijn reddingsboot en werd schade berokkend aan bezaanboom en aan de radioapparaten.
De O.133 welke aan de werf lag voor reparatie, zonk voor de scheepswerf.
De motor stond niet in het vaartuig.
Op het ogenblik dat deze regels verschijnen is er verder nog geen nieuws van de Z.527 en de O.321, deze laatste toebehorende aan Dewulf en Van Craeylinghe.

Na de overstromingsramp van 1 februari 1953

Een merkwaardige blik in de geschiedenis van Oostende

Tijdens de laatste zitting van de gemeenteraad heeft de h. Van Glabbeke, burgemeester, een groot gedeelte van zijn uiteenzetting nopens de overstromingen van 1 Februari 1953, gewijd aan een merkwaardige blik in de geschiedenis van Oostende.
Een zeevloed, aldus de burgemeester, zoals deze van 1 Februari 1953, heeft te Oostende nog nooit plaats gehad. Deze maal werd de stad immers overstroomd langs drie verschillende kanten van de stad. Sommige mensen spraken van de watersnood van 1897. De Oostendenaars, die deze overstroming beleefd hebben, beweren nochtans dat deze geenszins zo fel was als deze van 1 Februari 1953. Men moet inderdaad de kronieken raadplegen om een gelijkaardige terug te vinden en ver nog wel, toen er nog geen dokken met kaaimuren bestonden, zoals deze die er ditmaal niet in slaagden water tegen te houden.
De geschiedenis van de stad Oostende is een lange strijd geweest tegen de golven. Van haar ontstaan af, reeds in de negende eeuw, wordt door de geschiedschrijvers, gewag gemaakt van deze eeuwenlange worsteling tegen de zee.
In het jaar 1124 dreigde de "streep" waarop Oostende lag, in zee te verdwijnen. De jaren 1195-1330 en 1334 werden eveneens gekenmerkt door grote zeevloeden. Omtrent deze laatste vermeldt het Corpus Chronicorum Flandriae dat "een ongemeen schrikkelijk" onweer op onze kusten woedde, en dat de zee op menige plaats, duinen en dijken doortrekkende, het omliggende land overstroomde en het leven van vele mensen en dieren kostte. De kerk van Oostende stond onder water. Het was trouwens naar aanleiding van deze ramp dat de wethouders en schepenen van de stad Oostende, toelating vroegen een nieuwe kerk te bouwen, meer landwaarts gelegen.

Een ononderbroken reeks overstromingen

De vloed, die Oostende het ergst teisterde, was deze van 22 januari 1394. Nog nooit - aldus vertelden de oude lieden - was men van zulk verschrikkelijke overstroming getuige geweest. De stad Brugge zond Zegher Van den Walle naar Oostende en andere plaatsen die door de vloed geleden hadden "omme nieumare van den dike van der zee" en "omme te overziene de dike der zee dewelke te broken waren".
De hertog van Bourgondie, Philips de Stoute, kwam op verzoek van de wethouders dit toneel van verwoesting aanschouwen.
Het gevolg was dat het grondgebied van Oostende, waarvan de Zuidergrens ongeveer overeenkwam met de huidige Van Iseghemlaan, vergroot werd tot aan een grens, die ongeveer overeenkomt met de huidige dokken. Een nieuw stadhuis en kerk werden in dit "nieuwe schependom" opgericht rond 1430.
Het oudste Oostende werd door de bevolking gaandeweg verlaten tot het in puin verging. Het bevond zich op ongeveer honderd meter voor de huidige stad.
In de vijftiende eeuw hadden eveneens talrijke overstromingen plaats: 1449, 1452, 1453, 1458, 1463, 1468, 1477, 1484, 1479, 1494, 1496.
De ergste was wel deze van 1477, waardoor Holland, Zeeland en Vlaanderen groot gevaar liepen vele landerijen te verliezen. De oude stad Oostende werd grotendeels overstroomd en de oude kerk "stond acht voet onder water", aldus de Kronijk van Vlaanderen.
In de zestiende eeuw staan volgende overstromingen aangestipt: 1516, 1530, 1531, 1559, 1570, 1594. Deze van Allerheiligen 1570 was de ergste: 128 huizen van Scheveningen verdwenen in zee; te Vere, in Zeeland, werden twee dijken gebroken, kaaien en hoofden erg gehavend; Dordrecht en Rotterdam stonden onder water. De Oostendenaars richtten een verzoekschrift tot hun Vorst, waarin zij lieten weten dat een dergelijke ramp binnen "'s menschen gedijncken diergelijcke niet geweest en was"...
Later hadden nog overstromingen plaats in 1682, 1688, 1690, 1691, 1720, 1744, 1748 en 1779. Dank zij het aanbrengen van meer en meer versterkingen, stevige golfbrekers en het graven van dokken, namen de overstromingen af. Deze van 1897 moet ongeveer gelijkstaan met de overstroming van 1949.
De hevigste waren de vloeden van 1394, 1570 en 1953. Rekening houdend met het feit dat in 1394 en 1570 de verdedigingsmiddelen tegen het water op verre na niet waren wat ze nu zijn, kan men redelijk besluiten dat de overstroming van 1953 alle vorige in hevigheid overtrof.

A.B.C.
Diesel-
Motoren
Agentschap :
H. & R. Boydens
4, Velodroomstr
40, Schipperstr.
OOSTENDE

Patroonsorganisatie valt nu ook eigen reders aan

DE ONTAARDING NABIJ

Sleurt sectortop vissersgemeenschap mee in duister politiek avontuur?

Dat de Vlaamse visserij van crisis naar crisis sukkelt zal inmiddels wel voor iedereen duidelijk geworden zijn. Het is een verschijnsel waarover HVB al veel en diepgravend geschreven heeft en het blad deed dat al in een tijd waarin we het niet eens luidop mochten zeggen: het gaat niet goed met de visserij! Het gaat misschien wel goed met sommige reders, maar niet met de Vlaamse visserij. Vele jaren proberen we ook alternatieven aan te reiken om de ineenstorting van onze vissersgemeenschap tegen te gaan. Deze verschillen echter danig van wat de sectortop voorstaat.

DE OORZAKEN VAN die ineenstorting zijn veelvoudig. Er zijn ten eerste al veel objectieve *redenen voor te vinden, dat zijn er die de Vlaamse vissers niet kunnen verhelpen. Zo zal geen enkel weldenkend mens beweren dat er vandaag nog evenveel vis in zee zwemt als pakweg vijftig jaar geleden. En als de hoeveelheid vis vermindert, daalt uiteraard ook het aantal vissers dat zijn brood op zee kan verdienen. En er zit véél minder vis dan vijftig jaar geleden! De natuurlijke kleinschaligheid van de Vlaamse visserij vergroot die handicap in het kwadraat. In een kleine kustgemeenschap is de spoeling immers dunner dan in landen die over honderden kilometers kust beschikken. Wij tellen minder experimenten, minder innovatie, minder ondernemers, minder werkkrachten, minder invloed, minder uitstraling... Het is allemaal niet van dien aard om een sector bruisend door een reeks crisissen te loodsen.*

Wat we wel kunnen doen

Daarnaast is er echter ook een ander soort oorzaken die we *subjectief* kunnen noemen; dat zijn er die de visser wel degelijk kan beïnvloeden. De politiek van de Europese Unie (EU) is zo'n subjectieve oorzaak. Die EU heeft als optie de resterende voorraad vis uiteindelijk onder *een klein aantal grote reders* te verdelen. Dat is o.a. de rol die de Meerjarige Oriëntatieplannen gespeeld hebben. Voor Vlaanderen komt die Europese politiek erop neer dat er over enige jaren nog hooguit vijftig vissersvaartuigen het zeegat intrekken (en vijfentwintig daarvan zullen in Nederlandse handen zijn, zodat de echt Vlaamse vloot nog amper 25 schepen zal tellen). De Europese politiek is echter geen onafwendbaar natuurverschijnsel, het is geen overstroming of aardbeving, het is een mensenzaak. De politiek (ook de Europese) wordt inderdaad door mensen ontworpen en kan bijgevolg ook door mensen verworpen worden. Hoe dat moet gebeuren is een andere (en ongetwijfeld een moeilijker) zaak, maar een begin zou kunnen zijn dat de vakbonden een krachtig 'neen' tegen de Unie (her)formuleren. Vervolgens kunnen zij hun leden vragen in welk Europa ze hun kinderen willen zien opgroeien. De collectieve wil van die vissers kunnen ze vervolgens in acties omzetten. Dat de vissers daarmee alleen succes zullen boeken als ze hun secretarissen streng controleren is uiteraard ook een feit, want als ze dat niet doen zullen ze constateren dat hun voormannen daar volop de... redersbelangen verdedigen. (Alleen reders en bureaucraten denken dat vissers en reders dezelfde belangen hebben.)

Andere subjectieve oorzaak is de totale desinteresse die de politieke wereld voor de sector toont. Er wordt in de Vlaamse politieke partijen maar weinig (zeg maar: *niet*) nagedacht over de mogelijkheid om in Vlaanderen een leefbare visserij te behouden. Alhoewel dat gebrek aan interesse veroorzaakt wordt door de marginaliteit waarin onze sector terechtgekomen is (minder vissers = minder stemmen), is het evenzeer waar dat een verstandige opstelling van de sectortop die interesse zou kunnen aanwakkeren. Dat hebben de schippers van de Vlaamse Vissersbond de jongste tijd voldoende bewezen.

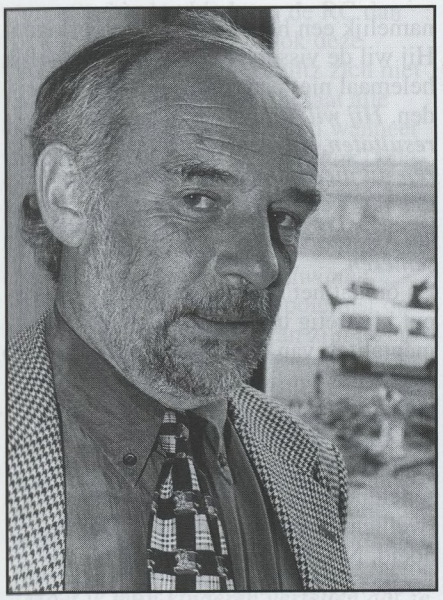
Een derde subjectieve oorzaak is echter de houding van de sectortop, aangevoerd door het kader van de Rederscentrale (RC). Met een pretentie die even groot als lachwekkend is, valt deze top elkeen aan die niet meteen tot het heilige der heiligen ervan behoort: streekpolitici, individuele vissers, redacteurs, reders die een afwijkend geluid laten horen, reders die aan de

SMEDERIJ
St. Martin Bvba
Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen
Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23
Jules: 0477 59 09 17
Carlo 0477 20 91 87
Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Oostendse trap hun waar verkopen, kabinetsmedewerkers, derden die op wantoestanden wijzen, ministers, vissers die hun middenvinger opsteken, schippers die critiek uiten op de voorstellen van de quotacommissie, milieuactivisten… allen worden ze door de kleine kring beroepsvergaderaars hautain afgewezen. Die top heeft zodoende, zowel binnen als buiten de sector, al meer vijanden gemaakt dan er nog vissers op zee zijn.
Het is dan ook logisch dat onze sectoronderhandelaars nog nooit zo geïsoleerd geweest zijn als vandaag. Bondgenoten vinden ze vandaag uitsluitend nog bij een groep oudere politici en ambtenaren, groep die weldra op natuurlijke wijze uit beeld zal verdwenen zijn.

Een brug te ver

De aanstelling (in 1998) van Luc Corbisier als directeur van de RC heeft dat proces van isolatie aanzienlijk versterkt. We zouden een merkwaardige bloemlezing aan scheldwoorden kunnen samenstellen op basis van teksten die de directeur sindsdien wereldkundig gemaakt heeft en waarmee hij opinie- en beleidmakers, kabinetsmedewekers en streekpolitici, vissers en reders tegen zich in het harnas gejaagd heeft. Nieuw daarbij is evenwel dat hij sinds enige tijd ook wild in de eigen redersbeerput begint te roeren. Dat de stront daarbij tot op zijn eigen bureau spat, belet de directeur blijkbaar niet om hard op de ingeslagen weg door te razen. En blijkbaar ziet hij niet eens het probleem dat hij veroorzaakt. Zoals je van een advocaat verwacht dat hij zijn cliënt verdedigt en van een vakbond dat zij achter de werknemers staat, zo verwacht je van de RC dat zij het opneemt voor de reders. Of dat nu een kleine of een grote reder is, een sympathieke goedzak of een bebaarde woesteling, of deze reder nu van hier of van daar is, *papgullen* of tongen aan de wal zet, doet er niet toe. Zo verdedigt de RC bijvoorbeeld sinds jaar en dag haar talrijke Nederlandse leden die eigenaars zijn van Vlaamse vissersschepen. Logisch? Jawel.
Wat moeten de RC-leden dan denken van volgende volzinnen die hun directeur, nota bene in een kerstboodschap! - over de reders ter kustvisserij schreef: *'Zodoende kon de koehandel tussen de "trapvissers" gesteund door "Greenpeace" en het kabinet doorgang vinden. Gevolg, mogelijks een exclusieve 3 mijlszone voor die heren (ter compensatie van windmolenparken die hen niet duperen.)'*? De '*koehandel*' waarnaar Corbisier verwijst betreft de overwinningen die de kustvissers behaald hebben, zowel in hun gevecht tegen de windmolens, in de aandacht die de beleidsbrief van Dua hun schenkt, als in hun strijd voor een eigen visgebied.
Het zijn overwinningen om *U* tegen te zeggen, temeer dat ze behaald werden door '*die heren*' die maar weinig economisch gewicht in de schaal leggen, die niet over doorgewinterde lobbyisten beschikken en die daarenboven in de meeste gevallen ook nog zelf het scheepsroer in handen nemen om zee te kiezen, zonder dat ze daarbij aan de wal kunnen rekenen op betaalde krachten.
Het is dat '*uitstervend ras*' dat op voorbeeldige wijze bondgenootschappen gezocht en gevonden heeft, terwijl het verder onafhankelijk zijn directe acties ontwikkelde. Kortom, het was vele



Neemt directeur Luc Corbisier van de RC het voortaan op voor de papgulletjes? (fofo gw)

jaren geleden dat vissers het gevoel hadden dat ze daadwerkelijk op de feiten konden wegen, en… mèt resultaat.

De papgulletjes van de directeur

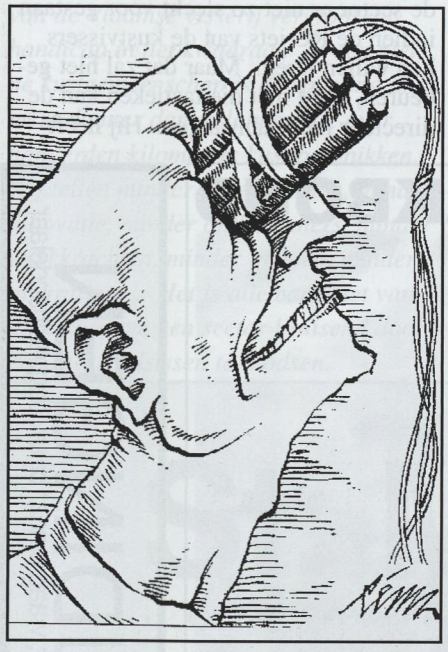
Je zou, als directeur van de enige erkende producentenorganisatie, dat gevoel in de sector kunnen veralgemenen. Op de taktieken van de Vlaamse Vissersbond (VVB) staat immers geen patent, ze kunnen bijgevolg gratis overgenomen worden. Misschien had de sector er niet zo slecht voor gestaan indien de RC iets van de kustvissers had willen leren. Maar dat zal niet gebeuren, want met die tactieken kan de directeur niets aanvangen. Hij heeft

namelijk een heel ander doel voor ogen. Hij wil de vissersgemeenschap namelijk helemaal niet naar een overwinning leiden. ***Hij wil, bij gebrek aan eigen resultaten, de overwinningen die anderen uit die gemeenschap wèl behaald hebben weer ongedaan maken.*** *En ons dat vervolgens als een overwinning presenteren.*

En omdat het doel de middelen heiligt put hij gretig uit het vat van de trieste mentaliteit van (een veel te groot aantal) reders die het licht in de ogen van hun collega's niet gunnen. Aangevuld met een flinke dosis afkeer van de 'groenen' geeft dat bij Corbisier onderstaand scheldproza: *'Ondertussen zijn haar* [wellicht wordt hier minister Dua bedoeld, N.v.d.R.] *beschermelingen de "trapvissers" massaal overgeschakeld op plankenvisserij. Ze vissen naar hartelust de al te jonge papgulletjes op en dit à rato van meerdere dagplafonds. Met de Greenpeace vlag in de top is tegenwoordig alles gepermitteerd. (...) De "rechtvaardige rechters" kijken oogluikend toe terwijl de exclusieve 3mijls zone (exclusief paai en kraamgebied) van haar jonge broed wordt beroofd door degenen die deze exclusiviteit opeisten. Wellicht moet dit kaderen in het "offensief beleid" ten behoeve van een uitstervend ras.'*

Het zijn natuurlijk mijn zaken niet, maar de RC-leden moeten hun directeur er toch eens op wijzen dat het al lang zijn taak niet meer is om trapvissers te... betrappen. Denkt de man dat hij nog steeds EU-inspecteur is? Neen toch! Hoopt hij binnenkort naar de EU terug te keren? We weten het niet. Is hij toegetreden tot Gaïa? Dat zou ons verwonderen. In elk geval is 's mans ecologische interesse voor de *'al te jonge papgulletjes'* gloednieuw. Toen de Nederlandse eurokotters vorige jaren *'à rato van meerdere dagplafonds'* de kustwateren tot vlak tegen het strand '*beroofden*', hebben wij de directeur niet horen protesteren. Toen een Nederlands onderzoek bovendien uitwees dat die eurokotters allemaal te zwaar gemotoriseerd zijn (zie HVB XII/2002) hebben wij de man evenmin weten opkomen ten voordele van zijn *al te kleine papgulletjes in hun exclusieve paaigebied.*

Erger nog. Met deze nieuwe aanval op de reders uit de kustvisserij opent Corbisier de doos van pandora. (1) De RC dreigt hiermee àl haar leden ernstige schade toe te brengen. Dit we dit een *ontaarding* noemen is terecht. Want het wachten is nu alleen nog maar op een journalist (of een EU-inspecteur) die — getipt door de RC-directeur! — de hele kwestie onderzoekt en daarbij botst op een hele koelkast zwart/grijze vis, waarbij al vlug zal blijken dat deze niet eens door al de kustvissers samen aan wal gezet had kunnen worden.

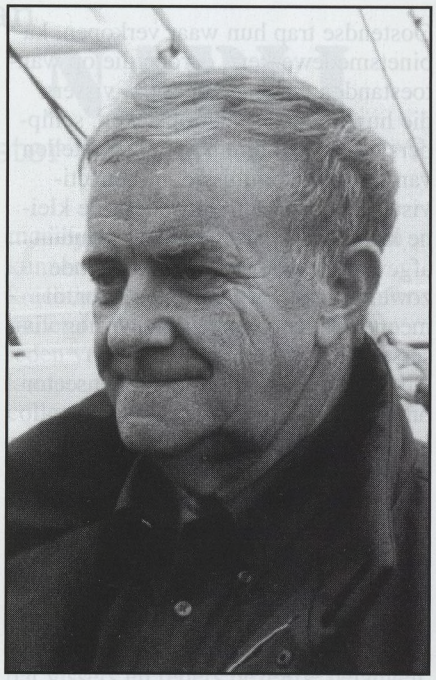


De taktiek van de RC-onderhandelaars lijkt op een potje paniekvoetbal. Hun verwijten en verdachtmakingen kunnen in het eigen gezicht ontploffen.

Vuile politieke spelletjes

Een mens stelt zich dan ook de vraag: wat kan een vertegenwoordiger van de reders ertoe brengen open en bloot in de eigen stront te roeren? Dat overstijgt toch wel de persoonlijke eigenaardigheden van de directeur. Dat moet te maken hebben met een of ander 'hoger belang', een belang dat als het ware de dagdagelijkse beslommeringen van de reders tot *peanuts* herleidt, een strategisch belang waarmee Corbisier denkt hard te scoren, een belang waarmee hij de gehate Vera Dua hoopt af te straffen en in één en dezelfde beweging de verwezenlijkingen van de concurrerende VVB ongedaan te maken bijvoorbeeld. En voor Corbisier is dat blijkbaar van zo'n groot belang dat de zaakjes van de reders ervoor moeten wijken.

Vergeten we niet dat de parlementsverkiezingen naderen. Weliswaar wordt er nu geen Vlaams parlement verkozen, maar de 'Belgische' uitslag zal zich gauw laten voelen in de Vlaamse regering... waarin de door Corbisier verfoeide Dua Landbouw beheert. Zou Corbisier deelnemen aan een campagne om de gehate 'groenen' uit de regering weg te duwen? Is het daarom dat hij Agalevminister Vera Dua (en haar '*adviseuse*') almaar harder (en vooral brutaler) aanvalt? Is het daarom dat hij



RC-voorzitter Bart Schiltz kan het de 'groene' minister Vera Dua niet vergeven dat ze geluisterd heeft naar de verzuchtingen van de kustvissers. Liever dan zich bij de nieuwe situatie neer te leggen, voert hij de spanning verder op. (foto gw)

keer op keer op het, volgens hem foute, bondgenootschap tussen groene activisten en de al even verfoeide VVB wijst? Neemt hij de schijnheilige verdediging van de *'al te jonge papgulletjes'* op zich om aan te tonen dat de groene politici niet eens om het milieu bezorgd zijn? Wil hij aantonen dat het milieu nog het best geholpen wordt door een gespierde rechterzijde waarvan de directeur ongetwijfeld een voorstander is?

Feit is dat de visserij geen eiland is in de maatschappelijke oceaan. Maatschappelijke debatten worden op de kaaien evenzeer gevoerd als elders. Met de parlementsverkiezingen in het verschiet zien we, ook elders in het land, hoe de meest conservatieve spelers op het politieke veld zich opwarmen om de 'groenen' uit de regering te duwen. Want vreemd genoeg wordt Agalev door die conservatieven als een zeer linkse partij gecatalogeerd (inzicht dat volgens mij op geen enkel reëel feit gebaseerd is. Agalev kan alleen maar links genoemd worden wanneer die partij bekeken wordt door een zeer donkere bril. Vanuit zo'n extreem rechts gezichtspunt is iedereen links.)

Maar de VLD heeft er hoe dan ook al enkele scheuringen aan overgehouden: de lijst *Blauw* van de donkerblauwe Leo Govaerts en het *Liberaal Appel* van de zwartblauwe Ward Beysen. Dat verlies is niet niks voor de VLD, een partij die probeert de grootste van het land te

worden. Gevolg is dat die VLD zich voortaan nòg harder tegenover de groenen zal opstellen, want hogervermelde dissidenties leren VLD-voorzitter De Gucht dat de blauwe afkeer voor de groenen groter is dan hij al vermoedde. De Morgen van 25 januari leert ons trouwens dat we in deze analyse gelijk hebben: *'Karel De Gucht eist dat de groenen in de pas lopen. Als Agalev zich de komende maanden niet houdt aan de gemaakte afspraken over landbouw en milieu brengt de partij een voortzetting van paars-groen in gevaar. (...)'*. En kijk, terwijl we dit stuk zitten te schrijven, horen we in de middernachtelijke rubriek 'De krantenkoppen van morgen, 27 januari': *'Verhofstadt verkiest paars zonder groen.'* De VLD-top voelt de hitsige herschikking aan haar rechterzijde dus zeer goed aan en begint meteen de antwoorden te formuleren om haar weglopende kiezers uit die conservatieve rechtse hoek terug te halen.

Verder mogen de lezers het me niet kwalijk nemen als ik vervolgens constateer dat ook de visserijsector geleid wordt door het meest conservatieve patronaat dat je je in dit land kunt voorstellen. Daarenboven wordt die leiding ook nog eens beschermd door vakbondssecretarissen die zich ingeschakeld hebben in de loze leer van de concurrentieverhoudingen. Die secretarissen hebben op hun beurt meermaals laten verstaan dat ze de 'groenen' rauw lusten. De vraag laat zich dan ook stellen: wordt de RC nu door haar leiding, en de annexe van de vakbonden, in de verkiezingsstrijd getrokken, een strijd waar de RC in het verleden steeds (en terecht!) afstand van genomen heeft?

RC-voorzitter vist voortaan in troebel water

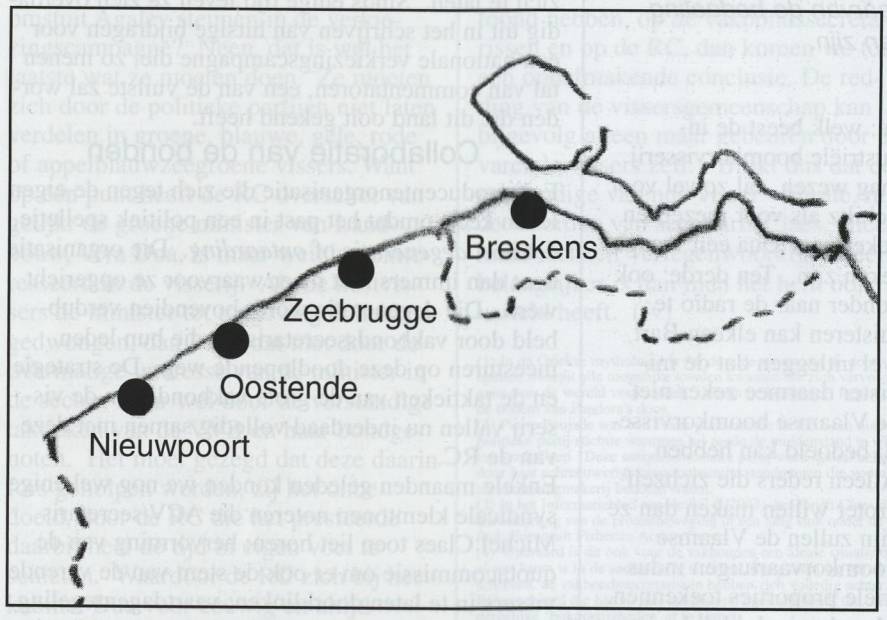
Een citaat van RC-voorzitter Bart Schiltz lijkt deze veronderstelling te bevestigen. Niet zolang geleden sloot hij een opinietekst af met de volgende dichterlijke woorden: *'Met veel kattengejank (en een hele hoop groene katers) in de achtertuin mogen de vissers volgend jaar opnieuw naar de stembus. Stemmen voor een nieuw en beter beleid. Je weet maar nooit...'*.

Sindsdien zijn de aanvallen op de 'groenen' in het blad van de RC dan ook fors toegenomen. Ook deze maand laat voorzitter Schiltz zich niet onbetuigd. Meer zelfs, hij laat alle schijn van objectiviteit varen wanneer hij schrijft: *'Echt kras was haar* [Dua, N.v.d.R.] *uitspraak die door een aantal mensen werd gehoord in een radio programma op 3 januari. "De industriële boomkorvisserij moet verdwijnen".'* Waarmee deze would be polemist ongetwijfeld de aandacht van zijn lezers weet te trekken. En hij vervolgt op een manier die Poujade (2) jaloers gemaakt zou hebben: *'Wat is dat voor iets? Al wat groter is dan 70 ton?'* Ten slotte haalt hij een bijzonder grote zakdoek uit, want er moet ook nog gesnotterd worden. Dit keer niet om *papgulletjes*, maar omwille van de menselijke factor: *'Moet ik mijn kinderen vertellen dat ze hun beroep moeten opgeven?'*

Snif! Het lijkt wel de tekst van een smartlap te zijn. Meer dan pure stemmingmakerij is het trouwens ook niet. Ten eerste: wat mensen op de radio horen dat daar *niet* gezegd wordt, daar kan ik een boek over schrijven en Schiltz waarschijnlijk ook. Ten twee-

EEN ALTERNATIEF

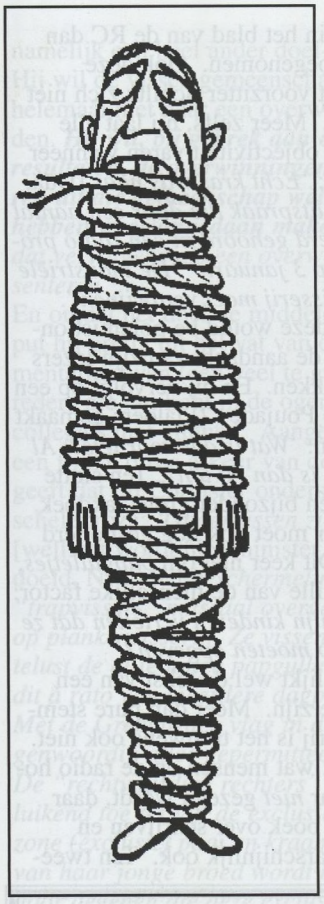
Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:
* Lage vaste mijnkosten;
* Hoge opbrengst voor Uw GEHELE vangst door kopers voor zowel de Belgische versmarkt als de Nederlandse vers- en fileermarkt;
* Zeer hoge servicegraad
* Vervoer vanuit elke aanvoerhaven;
* Dagelijkse visverkoop;
* Groot lokaal handelarenbestand, zowel groot- als kleinhandel.



Probeert u het eens en u zult versteld staan van Uw meeropbrengst

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAI 1, 4511 RC BRESKENS tel: (+31) 117 3 81 634, fax: (+31) 117 382 303
E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl
F. Lokerse privé tel (+31) 117 38 0685 of (+31) 651 314 190



RC-onderhandelaas lijken zichzelf de das om te doen. Vraag is wat daarvan de bedoeling kan zijn.

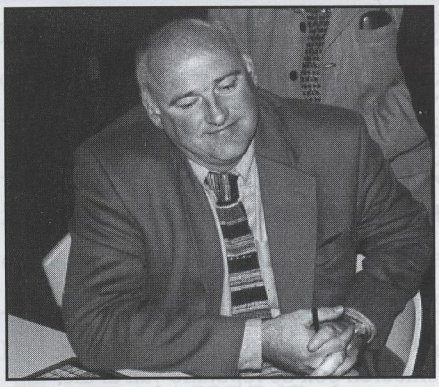
de: welk beest de industriële boomkorvisserij mag wezen, zal zowel voor Schiltz als voor mezelf en zeker voor Dua een vraagteken zijn. Ten derde: ook zonder naar de radio te luisteren kan elkeen Bart wel uitleggen dat de minister daarmee zeker niet de Vlaamse boomkorvisserij bedoeld kan hebben. Alleen reders die zichzelf groter willen maken dan ze zijn zullen de Vlaamse boomkorvaartuigen industriële proporties toekennen. Maar het is duidelijk niet zijn bedoeling de lezers correct te informeren. Net zoals zijn kompaan Corbisier, wil hij de *groenen* nog *zwarter* maken dan ze in de ogen van de reders al zijn. Of de sector daarmee geholpen is, is echter een andere vraag.
In hetzelfde stuk spuit Schiltz ook volop mist rond de onderhandelingen op de Europese ministerraad waar het nieuwe visserijbeleid besproken werd. Daar zou Dua de sector niet verdedigd hebben. Uit het Nederlandse vakblad *Visserijnieuws* van 10 januari leren we echter in een stuk 'dagboek' van de visserijvoorman Ben Daalder dat de rol van de Vlaamse minister er nauwelijks verschilt van deze van de Nederlandse Odink en dat die rol zich vooral beperkt tot PR-activiteiten. Dat Odink door de Belgische sectortop wèl hoog ingeschat wordt, heeft dan ook meer te maken met de politieke strekking van de Nederlander (Odink behoort tot de onfortuinlijke rechtse LPF die destijds de Nederlandse 'paarse' regering weggestuurd heeft. Inmiddels is ook Odinks LPF alweer weg) dan met het brengen van correcte informatie over de rol van de minister.
De waarheid is natuurlijk dat dergelijke onderhandelingen op Europees niveau praktisch volledig door de ambtenaren gedragen worden, zoals de reders het samen met mij zullen constateren als ze in datzelfde Nederlandse vakblad (maar dan van 17 januari) het interessante antwoord lezen dat de Nederlandse topambtenaar *van Lint* op het vermelde 'dagboek' formuleert.
Verloopt het overleg tussen sector en overheid in andere landen, bijvoorbeeld in Nederland, vlotter dan dat in België het geval is, zoals Schiltz zegt? Dat zal ongetwijfeld wel het geval zijn. Maar het is in die kwestie zoals hogervermelde Nederlandse ambtenaar het in zijn stuk schrijft: *'Bij goed overleg hoort uiteraard ook op een beschaafde manier met elkaar omgaan.'*
Helaas hebben zowel Corbisier als Schiltz ervoor gekozen de beschaafde omgangsvormen achter zich te laten. Sinds enige tijd leven ze zich overdadig uit in het schrijven van hitsige bijdragen voor een nationale verkiezingscampagne die, zo menen tal van commentatoren, een van de vuilste zal worden die dit land ooit gekend heeft.

Collaboratie van de bonden

Een producentenorganisatie die zich tegen de eigen leden keert omdat het past in een politiek spelletje, dat heet *degeneratie* of *ontaarding*. Die organisatie doet dan immers niet meer waarvoor ze opgericht werd. Die degeneratie wordt bovendien verdubbeld door vakbondssecretarissen die hun leden meesturen op deze doodlopende weg. De strategie en de taktieken van de grote vakbonden in de visserij vallen nu inderdaad volledig samen met deze van de RC.
Enkele maanden geleden konden we nog wel enige syndicale klemtonen noteren die ACV-secretaris Michel Claes toen liet horen: hervorming van de quotacommissie om er ook de stem van de varende vissers in te laten doorklinken; vaartdagenregeling die rekening houdt met de familiale en sociale situatie van de vissers; hij stelde het licentiesysteem in vraag; gaf critiek op het optrekken van de leeftijdsgrens voor scheepsjongens en formuleerde eens te meer een oproep om iets te doen aan de onveiligheid aan boord.
Naarmate diezelfde Claes echter vorm ging geven aan de *European Fisheries Action Group*, die het visserijverzet tegen de hervormingsplannen van EU-commissaris Fischler zou organiseren, verdwenen al die syndicale klemtonen van het toneel.
Hoe kan dat? Claes legt het zelf uit in het blad van de reders. (3) Een delegatie vakbondsleden uit Boulogne neemt contact op met Claes (die een bijverdienste heeft als coördinator van de transportfederatie van het Europees Vakverbond). Er moet actie komen, zo zeggen de Fransen. Claes laat die actie niet onafhankelijk uitvoeren door de vissers (wat een valabele optie geweest zou zijn). Neen, hij streeft — overigens met succes — naar samenwerking met de redersorganisaties en slaagt er op die manier in een breed Europees front te vormen waarin we, naast tal van buitenlandse producentenorganisaties, uiteraard ook de RC terugvinden.
Claes was trots op zijn prestatie, zelfs in die mate dat hij ons op 20 december een berichtje stuurde, waarin hij ons triomfantelijk meedeelde: *'We zijn ondertussen met de groep al uitgegroeid tot 43 organisaties uit alle Noordzeelanden. (...) Het spul heeft alles wat jij altijd hebt gewild. Geen kleur, onderklasse en bovenklasse samen.'*
Maar dat is helemaal niet wat wij willen. Dat is zelfs contraproductief. De acties in België die Claes met zijn 43 organisaties georganiseerd heeft, hebben ons niets getoond dat de vissers ook niet *zònder* de RC hadden kunnen klaarspelen. Het enige dat de RC aangebracht heeft zijn drie vaartuigen die zogezegd de haven blokkeerden. Het is niet dat ik nog veel intieme vrienden in dat redersmilieu tel, maar drie vaartuigen had ikzelf voor Claes ook wel kunnen ritselen. Zelfs méér.
Wat wilde Claes dan met de RC bereiken? Hij wilde per se tonen dat de vakbond in de visserij niets onderneemt dat buiten de RC om gebeurt. Dat is de betekenis van s'mans zin: *Geen kleur, onderklasse en bovenklasse samen'*. Daarom ook heeft hij sindsdien de rest van zijn eigen syndicale klemtonen vlug weer opgeborgen. Had hij echter, zoals het hoort, naar onafhankelijke acties gestreefd, dan had hij de op die manier betoonde macht ook kunnen gebruiken om zijn syndicale eisen bij de RC op tafel te leggen.
Dat heeft hij nu uiteraard niet gedaan. Van zodra de RC bij de werking van zijn actiegroep betrokken werd, heeft Claes gewoon meegewerkt aan de politieke strategie van de RC waarbij al het binnenlands kruit op de groenen moet afgeschoten worden. Dus heeft hij zijn eisenlijstje maar opgeborgen tot wanneer het de RC past er eens over te beginnen. Moraal: acties waarvan Claes beweert dat ze kleurloos zijn, blijken in werkelijkheid de zwarte vlag van de reactie te dragen.

Wat te doen

Bij dit alles kan het vreemd lijken dat er in de Vlaamse visserij nog mensen



Claes: *'Geen kleur, onderklasse en bovenklasse samen.'*

rondlopen die de hoop niet opgegeven hebben. Maar die zijn er wel degelijk. Naast de vechters van de VVB zijn er ook in het grote vlootsegment tal van vissers te vinden die van mening zijn dat de vissersgemeenschap beter gediend is met een andere aanpak dan deze die het kantoor van de RC uitwasemt. Hoe langer hoe meer beginnen die mensen dat ook te formuleren. Daarenboven beginnen ze elkaar te zoeken en... te vinden. Want door de acties van de kustvissers hebben ook varende vissers uit het grote vlootsegment kunnen zien dat het wel degelijk mogelijk is de zaken eigenhandig te veranderen.

Weliswaar kampen degenen die in het grote vlootsegment naar verandering streven met een pak extra moeilijkheden in vergelijking de kustvissers van de VVB. Ten eerste zijn de kustvissers regelmatig thuis, wat de organisatie van een tegenmacht gemakkelijker maakt. Ten tweede wordt de actie van de kustvissers geleid door kleine patroons die alleen al omdat het *patroons* zijn in onze maatschappij meer luisterbereidheid vinden dan werknemer-vissers die, zo zeggen zelfs hun vakbondssecretarissen, niets te piepen hebben. Maar de varende vissers hebben ook een pluspunt: zij zijn onmisbaar! De schaarste aan werkkrachten in de sector maakt dat zij een krachtige stem kunnen laten horen zonder dat de reders het zich kunnen permitteren hen daarvoor te ontslaan. (4) Daarom moeten de varende vissers uit het grote vlootsegment doen wat de kustvissers van de VVB onder elkaar doen: *(i) een levendig debat organiseren (eventueel met behulp van het internet) over de eigen problematiek; (ii) ten aanzien van de sector eigen eisen formuleren die uit dat debat naar voor komen;(iii) tegelijk, samen met, maar desnoods zonder hun secretarissen, (kleine, haalbare) directe acties plannen en uitvoeren die aan hun eisen de nodige maatschappelijke aandacht geven; (iiii) de middelen uittekenen om de publieke opinie aan hun kant te krijgen (bondgenoten zoeken in en buiten de sector, in en buiten de vakbond, in en buiten de regering, in en buiten de politieke partijen, in en buiten de milieubeweging).*

Geduldig moeten zij heel dat programma uitwerken, in de wetenschap dat... als zij het niet doen, niemand het doet. Immers, als zij al geen moeite willen doen om hun arbeid veilig te stellen, wie dan wèl?

Daarenboven moeten zij ervan overtuigd zijn dat er alleen maar een toekomst voor de visserij is als deze zich aanpast aan de maatschappelijke,sociale en ecologische vereisten van de XXIste eeuw. En ze moeten weten dat degenen die vandaag de dienst uitmaken in de sector absoluut niet van plan zijn die weg in te slaan.

Moeten zij zich, zoals de RC het doet, ook inschakelen in de campagne voor de komende parlementsverkiezingen? Moeten zij bijvoorbeeld van de weeromstuit Agalev steunen in de verkiezingscampagne? Neen, dat is wel het laatste wat ze moeten doen. Ze moeten zich door de politieke partijen niet laten verdelen in groene, blauwe, gele, rode of appelblauwzeegroene vissers. Want op één punt heeft de RC overschot van gelijk: de groene minister van Landbouw, Vera Dua, is maar weinig geïnteresseerd in de visserij. Als de kustvissers de minister tot toegevingen hebben gedwongen, dan komt dat niet door de overmatige interesse van de minister in de sector, maar wel door de verstandige taktieken van de VVB en haar bondgenoten. Het moet gezegd dat deze daarin fors geholpen werden, zij het onbedoeld, door de RC die het presteerde daarbij heel de tijd in eigen voet te schieten. Waardoor de RC zich bij het kabinet Dua voor eeuwig en altijd onmogelijk gemaakt heeft. Gevolg: voor de RC moet Dua wèg of de RC blijft ook in 2003 afgaan als een gieter. (Tenzij de reders hun chefs ter orde roepen en men het over een andere boeg gooit.) Daarom is het dat de RC er alles aan doet om de gespierde uiterst rechterzijde in dit land te helpen bij haar verkiezingsstrategie.

Wat de RC in haar *verkiezingscampagne* echter niet zegt is dat Vera Dua even weinig in de visserij geïnteresseerd is als haar voorgangers van VLD en CD&V dat ook al waren. Zelf voegen we eraan toe dat de komende ministers van landbouw, van welke partij ook, evenmin in de visserij geïnteresseerd zullen zijn. De enige reden waarom de RC-directeur in deze of gene politieke partij steun zou vinden om de groene landbouwminister uit de regering weg te duwen is dat die andere partij maar al te graag de ministerpost inpikt. Uit interesse voor de visserij? Natuurlijk niet. Wel uit eigenbelang! Want zoals we het hoger al gezegd hebben: uit een ernstige lezing van de partijprogramma's blijkt dat *geen enkele* strekking een project met de visserij voor ogen heeft. Met andere woorden: wie het opneemt voor de vissersgemeenschap mag dat engagement niet laten afhangen van deze of gene politieke partij. Als we ons niet op de politiek kunnen verlaten , en evenmin, zoals we aangetoond hebben, op de vakbondssecretarissen en op de RC, dan komen we tot een ophefmakende conclusie. De redding van de vissersgemeenschap kan bijgevolg alleen maar gebeuren door de varende vissers zelf. Blijkt dus dat de eenvoudige varende visser - hij die, in de woorden van secretaris Claes, alleen maar zichzelf vertegenwoordigt - véél belangrijker is dan men het hem ooit verteld heeft. (fv)

(1) In de Griekse mythologie is Pandora de vrouw die de doos opende waaruit alle mogelijke kwalen kwamen die zich vervolgens over de wereld vespreidden. Alleen de hoop bleef liggen op de bodem van Pandora's doos.
(2) Pierre Poujade was een Frans politicus die in 1953 een nieuwe politieke partij stichtte waarmee hij zegde de middenstand te willen verdedigen. Deze antiparlementaire partij werd vooral bekend door haar schreeuwerige corporatistische standpunten die vooral als stemmingmakerij bedoeld waren.
(3) In het Informatieblad van de RC (I/2003) beschrijft Claes de ontwikkeling van de protestbeweging in een lang stuk onder de titel: European Fisheries Action Group.
(4) Uiteraard is dit ook voor de vakbonden een ideale situatie om al wat krom is in de sector recht te zetten, maar zoals we het al schreven, de vakbondssecretarissen hebben zich volledig achter de RC geschaard die het nu niet het gepaste ogenblik vindt om met dergelijke 'bijkomstigheden' af te komen.

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB wordt zeventig jaar jong.
Geef ons de middelen om...
er nog eens 70 bij te doen.

TUSSEN SCHIP & KAAI

DE EERSTE MAAND van dit jaar hebben we er zonder al te grote kleerscheuren vanaf gebracht. Toen na nieuwjaar ei zo na de hele vloot naar de visgronden in het Bristolkanaal opstoomde, zetten heel wat schippers met gemengde gevoelens hun westelijke koers uit. Bij velen onder hen zit de *rampzalig goede* visserij van vorig jaar nog vers in het geheugen gegrift.

Bij de niet-vissers onder onze lezers zal er bij het lezen van vorige zin al een wenkbrauwtje fronsen. *Rampzalig goede visserij*, dat is immers een contradictio in terminis. En toch heb ik me correct uitgedrukt. De visserij was toen immers zò goed, dat er in één sleep soms een heel dagplafond (maximaal toegestane vangst per dag) op je dek kon vallen. Daardoor kwamen de vissers uiteraard ernstig in de problemen. Niet alleen begon iedereen toen noodgedwongen te zoeken om de achterpoortjes van de wetten te vinden, of onze streng toeziende visserijdienst op een andere manier een hak te zetten. Maar ook werden de quota erdoor van bij de start al zeer zwaar onder druk gezet.

De gevolgen van deze uitzonderlijke toestand bemoeilijkten de visserij voor de hele rest van het jaar. Niet omdat alle vis gevangen was, wel integendeel.

Maar de beperkingen moesten verstrengen. Gebieden werden vroegtijdig gesloten, en bepaalde vissoorten kregen een volledig vangstverbod. Na een zestal weken had de visserijdienst een massieve stapel processen-verbaal op de plank liggen. En schipper na schipper mocht voor de rechter uitleggen waarom er zoveel vis gezwommen had.

De straffen bleven niet uit. Relatief lichte geldboetes tot zware straffen werden gul in 't rond gegooid, daar in de Brugse rechtbank. En als je bedenkt dat er in het verleden schippers geweest zijn, die in dergelijk geval volledig door hun reder in de steek gelaten werden... Een van hen moest enkele jaren geleden zelfs een massieve persoonlijke lening aangaan om zijn boete te kunnen betalen. Hij betaalt de bank vandaag nog steeds maand na maand terug! Nochtans blijven dat uitzonderingen. Op de meeste rederijen zijn er concrete afspraken gemaakt over die soms ongewilde maar onvermijdelijke problemen met de wet. Daarbij nemen alle partijen die bij de overtreding gebaat waren, hun deel van de verantwoordelijkheid op. Daar is niks mis mee.

Maar er zijn dus nog steeds die uitzonderingen waarbij een reder zijn schipper in de kou laat staan. Daar knelt het schoentje. En ja, er gaan dus alweer verhalen over. Of die juist zijn laten we in het midden. Maar ze brengen het zo fel besproken "*imago*" van de sector wel andermaal rake klappen toe. Zeker als er waarheid zou blijken in te schuilen. Want er lopen blijkbaar nog steeds enkele in de tijd achtergebleven reders op onze kaaien, die uitgaan van het middeleeuwse principe: *"Wij kunnen niet zonder bemanning, maar de bemanningen kunnen ook niet zonder ons."* Dat is een foute redenering. Dat reders niet zonder een bemanning kunnen, akkoord. Maar voor een matroos, motorist of schipper gaat de regel niet op. Het immens aantal vissers dat in de laatste jaren de visserij inruilde voor bagger- of sleepvaart heeft dat onweerlegbaar aangetoond. Je kan je voorstellen dat een schipper, die door de werkgever, waar hij zich jaren voor ingezet heeft, voor het blok gezet wordt, zijn conclusies trekt. En dat is echt niet wat de sector nodig heeft. Wat wederzijds respect, en een faire afhandeling van de problemen, kunnen meer kwaad voorkomen. Dit is dus een formele waarschuwing aan het adres van die UITZONDERINGEN, die denken hun schipper te laten opdraaien voor gedane vangsten, terwijl ze zelf een belangrijk deel van de opbrengst ervan in hun zakken staken. Ze besmeuren ook de reputatie van al die reders die wèl het respect van hun schipper en bemanning verdienen. De Rederscentrale bijvoorbeeld, zou er een prioriteit moeten van maken om de eventuele wantoestanden terzake te bestrijden. Zij, en niet de vakbonden, heeft de beste positie om schippers die onrechtvaardig behandeld worden een forum te bieden, en in te grijpen als een van haar leden het te bont maakt. Ja, het zou wel eens een must kunnen zijn voor het hun zo dierbare "*imago*", en een meesterzet in het bestrijden van de nefaste leegloop... Het wordt trouwens tijd dat ze daar nog eens iets nuttigs doen. Met het huidige wondengelik, gehuil en gejammer dat door de ramen van de RC-kantoren te horen is schiet ook geen mens op. *It's pathetic*!

Maar wat met de gemengde gevoelens, waarover we het boven aan deze bladzijde hadden. Waarom stoomden we dan toch weer met zijn allen voluit naar het *Bristol Channel*? Wel daar was vorig jaar wat te pikken. En het jagersinstinct van de visser overheerst. Desondanks! Gelukkig was ons grillig moedertje Natuur wat bezadigder met wat ze ditmaal in onze netten wierp.

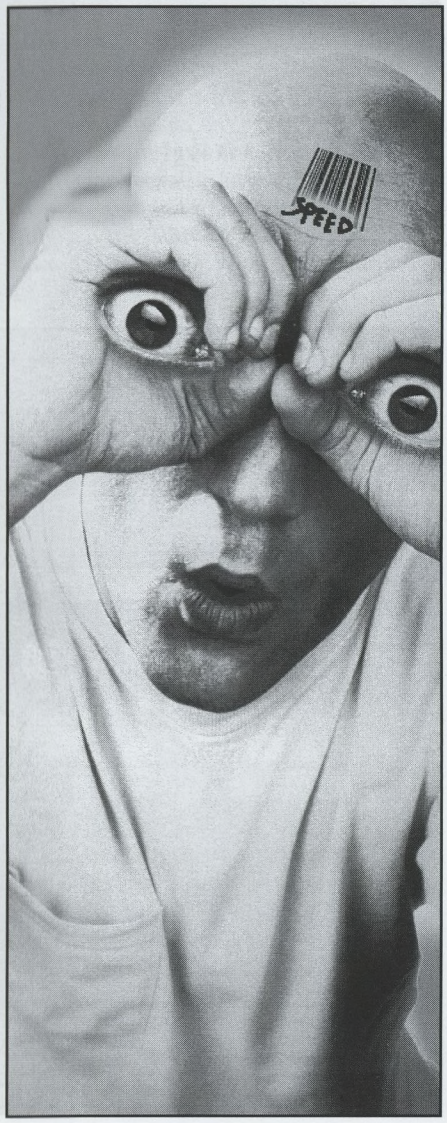
Op die manier gezegd en geschreven, zal het sommige lezers wel vreemd in de oren klinken, want echt, die extreem goede vangsten... Laat maar zitten. In de volgende maanden verwachten we echter hoge concentraties kabeljauw op dezelfde visgrond. Maar we zullen er niet één meer mogen vangen, wegens quota-uitputting. Overboord ermee! Het wordt onvermijdelijk opnieuw een zinloze massaslachting, in naam van de visbescherming. En weet je, het is heel betekenisvol, dat geen enkele visser recht staat en daartegen protesteert. (FROID)

HET WAS LANG geleden dat hij nog iets van zich had laten horen. Maar enige weken geleden gebeurde het toch. De aalmoezenier stuurde ons een berichtje. Daarin zegde hij: *'Toch wil ik je langs deze weg danken voor het tekeningetje, in het laatste nummer van HVB, in verband met drugs. Het is een prangend probleem in onze visserijsector dat dramatische proporties aan het aannemen is, en die veel van mijn (zelfs nachtelijke) tijd vraagt. Vooral de amfetamines die men tegenwoordig slikt om de job aan te kunnen, verwekken vele famililale moeilijkheden. Als je van mij nog suggesties wilt aannemen...zet dit tekeningetje ook in je volgende nummers!'* De aalmoezenier had het over de advertentie die sinds enige maanden in HVB gepubliceerd wordt en waarin de SOS-Zelfhulpgroepen de lezers meedelen dat het wel degelijk mogelijk is te breken met verslavinggewoonten.

DRUGS AAN BOORD: een onbekende werkelijkheid

ZO NU EN DAN hoor je erover. Iemand uit zijn bezorgdheid als er weer eens een ongeval aan boord geweest is; iemand anders komt met een al dan niet pijnlijke anekdote voor de dag die met drugsgebruik verbonden is; ooit zette een reder een complete bemanning aan de kant omdat iedereen aan boord drugs bleek te gebruiken.

Wat moeten we daarover denken? Zijn het kaairoddels, onbetekenende incidenten of betreft het een gevaarlijk oprukkende trend? HVB vroeg het aan de enigen die het echt kunnen weten: de varende vissers. We interviewden André, Albert, Adam en Alex (*) en brachten hun antwoorden samen in onderstaand stuk.



WE ZETTEN VIER vissers rond de tafel. Twee schippers, een motorist en een matroos. Een ervan is kustvisser en drie mannen komen uit het grote vlootsegment . Ze zeggen ons open en bloot hoe de vork aan de steel zit. En wat blijkt? Door het probleem bespreekbaar te maken wordt het meteen mogelijk het op juiste proporties in te schatten en er... misschien iets aan te doen. Alhoewel dat laatste er sectorgetrouw ook in kan bestaan HVB ervan te beschuldigen de vuile was buiten te hangen.

Schipper André: *'Of ikzelf drugs gebruik? Wel, ik rook al eens een joint. Meer hoeft dat voor mij niet te zijn. Ik zie ook niet in welk probleem dat zou kunnen opleveren. Anderen drinken toch ook al eens een pils terwijl ze op zee zijn. Ach de ene mens neemt Prozak, de andere neemt een joint. Dus...'*

Schipper Albert: *'Het drugsprobleem bestaat zeker in de visserij, al denk ik niet dat het veralgemeend moet worden. Ik weet dus niet zo zeker of André gelijk heeft wanneer hij zegt dat drugs geen echt probleem aan boord kunnen vormen. Maar het is in die kwestie zoals met veel zaken in de visserij: problemen worden doodgezwegen, want al dat slechte nieuws kunnen de reders best missen. Zij willen alleen maar góed nieuws horen. En dat geven wij hun dan ook. Daardoor lijkt het er soms ook op dat drugsproblemen alleen maar aan de wal voorkomen.'*

Matroos Alex: *'In de kustvisserij is drugsmisbruik geen probleem. Toch niet op het eerste gezicht. Alhoewel ik soms vreemde blikken zie in de ogen van sommige collega's als ze de vangst aan het lossen zijn. Zouden die iets nemen om de vermoeidheid tegen te gaan? In elk geval lijkt die blik me niet heel normaal te zijn.'*

Motorist Adam: *'De kustvisserij ken ik zelf niet zo goed, maar Alex is naïef als hij denkt dat het daar niet bestaat. Ik zal je zeggen hoe dat daar gebeurt. Je moet een nacht op zee en dan kom je 's morgens thuis, pakweg in het volle zomerseizoen. Mooi weer, mooie meiden en het is dan volle bak aan de wal. Drank, sex en rock 'n' roll. En dezelfde avond moet die kerel weer het schip op om heel de nacht te werken!? Hoe houdt die dat dan vol, denk je? Hij neemt een pil. Of hij neemt er twee. En dan nog een. Of hij snuift een lijntje. De waarheid is dat héél onze maatschappij over haar toeren draait en de visserij heel zeker ook.'*

Andere tijden, andere zeden

Schipper Albert: *'Op sommige schepen is het probleem onbestaande. Bij mij komen er geen drugs aan boord: nul! Bij mij moeten ze trouwens evenmin beginnen pinten drinken. Het is immers geen pretpark daar op zee. Op andere vaartuigen is drugsgebruik, zeg maar MISbruik, wel degelijk een probleem. En dat is niet nieuw. Ik heb daar al vijftien jaar weet van.'*

Motorist Adam: *'Dat klopt. Ik heb het fenomeen in al die jaren zelfs zien veranderen. Bij de vorige generatie was het drugsgebruik uitsluitend verbonden met het zware werk aan boord. Het gaat er immers hard aan toe op de zee en een pilletje of een lijntje kan je helpen daar doorheen te komen. Dat was dus vroeger. Nu krijgen we een nieuwe generatie aan boord. Die jongens zijn tot hun 18de aan de wal gebleven. Die moet je de uppers en de downers niet meer leren kennen. Die weten daar al àlles over vooraleer ze ook maar een stap aan boord gezet hebben. Meer zelfs, sommigen zoeken juist de visserij op omdat ze al verslaafd zijn...'*

Schipper Albert: *'Ik blijf ontkennen dat het werkritme aan boord oorzaak moet zijn om naar drugs te grijpen. Dat werk aan boord is eigenlijk niet zo moeilijk. Iedereen die zichzelf verzorgt moet dat kunnen volhouden. We hebben natuurlijk wel dat rare slaaprime van enkele uren werken, enkele uren slapen...'*

Motorist Adam: *'De schipper dwaalt wanneer hij denkt dat iedereen dat ritme aankan. De waarheid is dat de meeste mensen dat ritme NIET aankunnen. Twee uur slapen, twee uur werken, twee uur slapen enzovoort... dat is gewoon slopend voor het menselijke lichaam. De meeste vissers zijn dan ook versleten voor ze vijftig zijn! Dat zijn toch feiten?!'*

Matroos Alex: *'Je mag ook niet vergeten dat het alcoholisme aan boord daarentegen fel verminderd is. Dat is niet wèg, maar schippers proberen drankverslaafden te weren. Maar dronkaards zijn gemakkelijk te herkennen, je ziet dat aan hun ogen, je ruikt het aan hun adem, hun handen trillen. Maar hoe herken is iemand die coke gebruikt? Ik zou het niet weten.'*

Op zoek naar de oorzaken

Schipper André: *'Ja, we moeten over dat werkritme aan boord toch maar eens beginnen nadenken. Je moet eens kijken naar een ploeg die de vis aan het binnenzetten is. Daar is één man bij die wakker is en dat is degene die juist wacht gelopen heeft. Al de anderen werken er zuiver op automatische piloot. Ze komen uit hun kooi en doen half slapend het werk dat voor hen puur*

Namen noemen

De wereld van de drugs is uitgebreider en verscheidener dan we doorgaans denken. Niet alle drugs hebben dezelfde werking, niet alle drugs werken even verslavend, niet alle drugs brengen dezelfde schade toe. Sommige mensen worden alleen maar verslaafd aan een welbepaald middel en slagen erin om op een redelijke manier met andere roesmiddelen om te springen.
Andere mensen zijn echter verslaafd aan meerdere drugs, sommigen maken de grote fout de ene drug te vervangen door een andere, waardoor ze uiteindelijk... aan verschillende drugs verslaafd geraken (*kruisverslaving*).
Hou er bij het lezen van deze onderstaande drugs-ABC rekening mee dat het informatie betreft dat we haalden uit een Nederlands tijdschrift.

* **ALCOHOL** ontstaat door fermentatie van overrijp fruit. Zwak-alcoholische dranken als bier en wijn zijn in principe natuurproducten; gedistilleerde alcohol is een chemisch gezuiverd product. Alcohol is vrijwel overal ter wereld een legale harddrug.
Gezondheidsrisico's: aanzienlijk. Naar schatting tien procent van de gebruikers krijgt vroeg of laat problemen. Het aantal doden dat in Nederland jaarlijks in verband gebracht wordt met het gebruik van alcohol: 1738 — niet meegerekend de slachtoffers van rijden onder invloed of geweld door alcoholverbruik. Vier van de vijf moorden in Nederland worden gepleegd onder de invloed van alcohol.
Naar schatting tachtig procent van de Nederlanders tussen vijftien en zestig jaar gebruikt het middel.

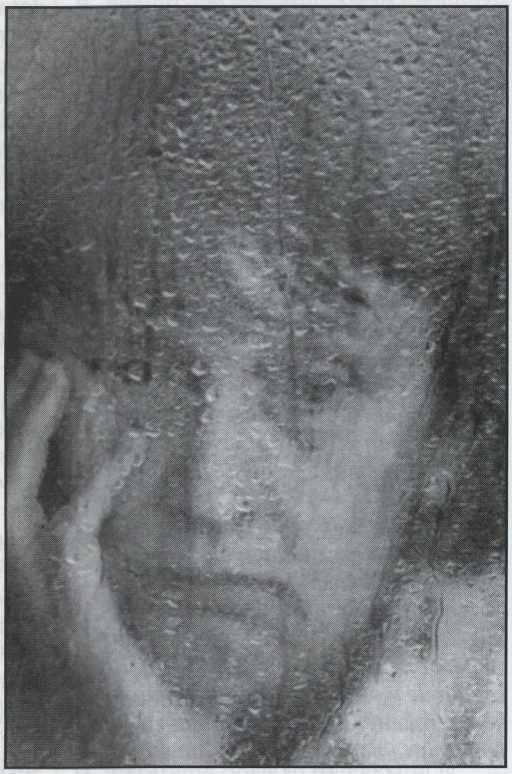
* **CANNABIS,** oftewel wiet en hasj, afkomstig uit de Cannabis savita, een van de oudste cultuurplanten ter wereld. De toppen van de vrouwelijke plant zorgen voor een aangename roes. Ondanks de melding in The British Medical Journal van november 1995 dat 'nog steeds niet is aangetoond dat cannabis schadelijk is', heeft een vorige Nederlandse regering besloten de kweek van het kruid totaal te verbieden.
Gezondheidsrisico's: in 1995 waren in Nederland 2465 mensen in behandeling voor hun problemen met het gebruik van cannabis.
[In UVV-Info mei-juni 1999 vonden we bij het artikel 'Druggebruik bij

(Vervolg in kader op volgende bladzijde)

routine is. Da's allemaal goed en wel als er niets gebeurt, maar als er dan iets overwachts voorvalt, dan kunnen die halfslapende mannen niet correct reageren hoor. Hoeveel ongevallen zouden daardoor alleen al niet gebeurd zijn?'
Motorist Adam: *'Daarom vind ik het zo erg dat er nu weer stemmen opgaan om de wetgeving aan te passen waardoor sommige visserijen in de toekomst met nòg een man minder zouden kunnen plaatsgrijpen. En dat zijn dan visserijen waarvan ik zeg dat we er nu al handen tekort komen.'*
Matroos Alex: *'Ik zou wel eens willen weten hoe je zo'n drugsverslaafde herkent? Kun je dat ruiken? Kun je het in zijn ogen zien? We zijn het er toch allemaal over eens dat ons leven te belangrijk is om het in handen te geven van iemand die van de wereld niet meer weet en die daarboven met dat stuur in zijn handen staat.'*
Motorist Adam: *'Maar Alex toch. Dat is allemaal goed bekend. De gebruikers aan boord kennen elkaar maar al te goed. Iedereen weet op welke schepen gebruikt wordt en waar niet. Die mannen komen elkaar tegen in de kroegen waar dat spul verhandeld wordt, zowel hier als in Engeland, en dat verhaal doet dan gauw de ronde aan boord. Het is voor een schipper maar een kleintje om dat allemaal te weten te komen. Maar ja, die weet ook wel dat er een bemanningsprobleem bestaat en dat de reder niet blij zal zijn als hij zo'n kerel van boord wegstuurt.'*
Schipper Albert: *'Ja, zo is dat ook. Ooit is iemand van de bemanning me komen zeggen dat een matroos een joint aan het roken was. Maar de man deed zijn werk correct,dat was een zeer goeie visser, ik zag dan ook niet in waarom ik tegen hem zou moeten sanctioneren. Maar de anderen aan boord namen het niet dat die matroos zijn jointjes bleef roken. Daardoor werd de sfeer aan boord verpest en uiteindelijk ben ik toch verplicht geweest de man aan de deur te zetten. Maar dat had uitsluitend met de sfeer aan boord te maken en niet per se met het drugsgebruik of het slechte gedrag van die kerel. Op zich bezorgde dat geen overlast. Er zijn trouwens gevallen bekend waarbij de schipper rustig toelaat dat de bemanning een joint opsteekt.'*
Motorist Adam: *'Een joint roken is inderdaad het einde van de wereld niet. Maar wat had je gedaan wanneer je wist dat die matroos een lijntje coke aan het snuiven was of dat hij een pakje pillen achterover sloeg of de spuit in zijn arm ging zetten? Zou je kunnen slapen als ze weet dat zo iemand wacht loopt terwijl jij in je kooi ligt?'*

Op zoek naar oplossingen

Matroos Alex: *'Het herkennen van zo'n drugsverslaafde vergt toch enige kennis. Gebruikers onder elkaar kunnen dat dan wel herkennen, maar voor buitenstaanders is dat toch een gesloten wereld. Overigens los je het probleem niet op door zo iemand van boord weg te sturen. Het bemanningstekort is zo groot dat die kerel 's anderendaags alweer een ander schip onder zich heeft. Die ene reder of schipper mag dan wel denken dat hij iets opgelost heeft, maar dat is niet het geval. Het probleem is niet opgelost, het heeft zich verplaatst. En dat is*



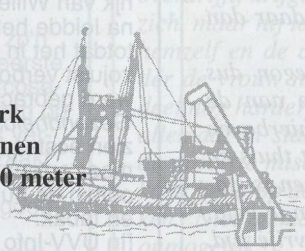
(Vervolg van kader op vorige bladzijde

jongeren: lust of last?' nog volgende opsomming van de nadelen die verbonden zijn met het gebruik van cannabis: hartkloppingen, lage bloeddruk, duizeligheid, droge mond, concentratie-, coördinatie- en geheugenstoornissen, paranoia, angststoornis, lethargie, amotivationeel syndroom, depressie, longkanker (zestien maal meer teerproduct dan sigaret), verhoogde kans op miskraam, opstapeling in vetweefsel — flashbacks, meer kans op overdosis met spacecake. In hetzelfde artikel verklaarde huisarts Dirk Scheire dat 'cannabisgebruik verweven is met de huidige jongerencultuur en zich meestal vanzelf oplost, zonder verdere problemen. Verslaving komt slechts voor bij twee à drie procent van de gebruikers.']

* **COCAINE,** gewonnen uit de bladeren van de Zuid-Amerikaanse plant Erythoxylum coca. Indianen kauwden van oudsher op cocabladeren; dit traditionele gebruik heeft nooit tot problemen geleid. Problemen ontstonden pas lang nadat cocaïne voor het eerst in 1859 uit het cocablad werd geïsoleerd. Zoals bij veel nieuwe middelen dachten velen dat cocaïne een wondermiddel was tegen allerlei kwalen. Sigmund Freud heeft als geen ander cocaïne gepromoot. Zo'n twintig jaar geleden begon het snuiven van cocaïne in zwang te raken bij de trendsetters van Nederland. Inmiddels is het een van de meest gebruikte drugs in het uitgangsleven. Het snuiven van cocaïne heeft geeft een kortdurend gevoel van welbehagen en doet de vermoeidheid verdwijnen. Cocaïne

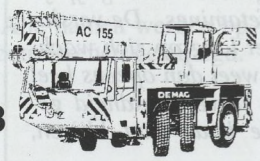
(Vervolg in kader op volgende bladzijde)

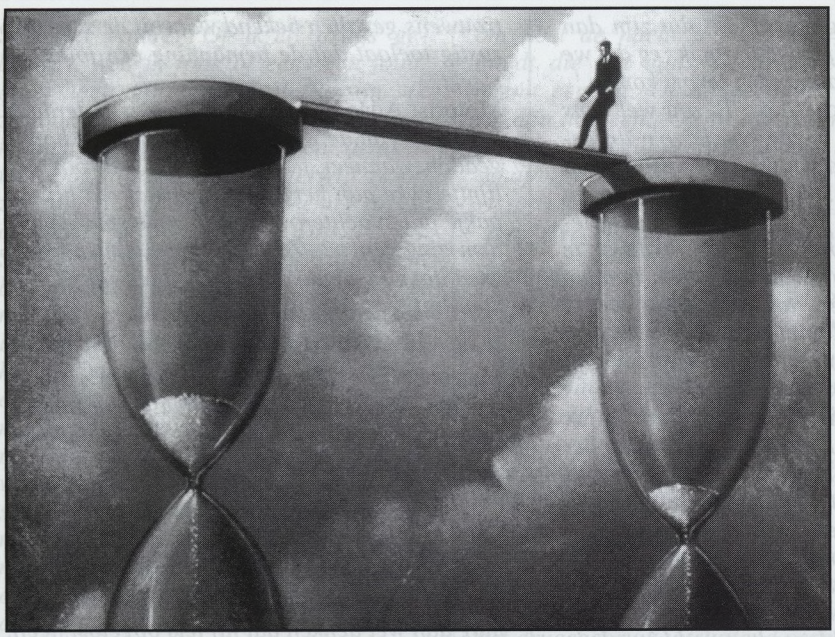
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Verhuur telescopische kranen
tot 80 ton, gieklengte tot 70 meter



Verheye Joël n.v.

Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Werfkaai 9-11 (vissershaven)
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
24 u / 24 u GSM 0477-41.20.93





niet hetzelfde.'
Schipper Albert: *'Wie aan de wal een betrekking wil krijgen, moet er een bewijs van goed gedrag en zeden voorleggen. We zouden dat ook aan de nieuwkomens in de vloot kunnen vragen. Bekende drugsgebruikers en, erger nog: drugsdealers, die wegens het veroorzaken van overlast met de politie in contact gekomen zijn, zouden dan geweerd kunnen worden.'*
Schipper André: *'Maar Albert toch, de reders willen van zo'n procedures helemaal niet weten. Als ze een aap zouden vinden om hun bemanning compleet te maken, dan zouden ze die aap ook laten aanmonsteren. Het enige dat telt is dat dat schip zo rap mogelijk weer in zee gaat. Dat weet je toch ook.'*
Matroos Alex: *'Mogen we hier misschien niet zeggen dat veel schepen nu al onderbemand in zee trekken? Mogen de lezers niet weten dat sommige reders hun mannen zeggen dat ze hem onmiddellijk moeten bellen als ze aan de wal bij een accident betrokken geraken? Zodat hij hen dan vlug kan schrappen als zijnde aan boord van z'n schip? Die bemanningsleden staan gewoon ingeschreven als waren ze op zee, terwijl ze in werkelijkheid thuis zijn. Stel je dat voor: je ligt daar op straat, aangereden door een auto en het eerste dat van je verwacht wordt is dat je je GSM zoekt en de reder belt om te zeggen dat je halfdood bent, zodat hij een beetje kan sjoemelen!'*
Motorist Adam: *'En degenen die wel op zee zijn, moeten het werk onder te weinig mankracht verdelen. Ik zeg het al lang: we moeten dat werkritme grondig veranderen, want daardoor komt het dat de sector leegloopt, daardoor is het dat sommigen naar drugs grijpen, daardoor komt het dat de reders om het even wie aan boord nemen en daardoor komt het dus dat wij aan boord opeens mannen door het lint zien gaan. En we moeten hier niet de indruk geven dat het niet gebeurt. Ik ben mijn begindagen niet vergeten hoor: twaalf à veertien dagen dag en nacht werken, daarna nog eens vierentwintig uren werken om het vistuig klaar te maken. En dan kom je weer thuis! Is het dan niet te begrijpen dat jonge mensen ook daar naar de drugs grijpen? Welke jonge gast van pakweg 20 jaar wil nu zo'n leven als daar niet de flash van een of andere drug was om hem ook enkele uren te laten genieten van zijn korte verblijf aan de wal. Welke man van twintig wil de schaarse vrije tijd al slapend doorbrengen? Die achtenveertig uur wil je toch niet verslapen?'*
Schipper Albert: *'Heb jij dat dan nodig gehad?'*
Motorist Adam: *'Ja, ik heb nog speed gebruikt. Ik ben daar destijds trouwens aan blijven hangen. Gelukkig ligt die periode nu achter me, want dat is een ramp en niet in de laatste plaats een financiële ramp!'*
Schipper André: *'Vertel daar dan eens wat over.'*
Motorist Adam: *'Dat begon dus tijdens onze rustperiode aan de wal, net zoals ik het hierboven beschreven heb. Je bent thuis en het laatste dat je wilt doen is slapen. Je wilt genieten van je geld, van je vrienden, van je vrije tijd, van je echtgenote. Dus grijp je naar de amfetamines. De verslaving laat niet lang op zich wachten, want je weet dan opeens heel goed hoe je je vermoeidheid gemakkelijk de baas kunt blijven, ook als je aan boord bent. Wat eerst nog vrijetijdsgebruik was, wordt als het ware haast dagelijke kost. Vervolgens reageert je lichaam niet meer op vermoeidheid en je gaat op speed leven. De drug heeft het van je overgenomen. Je vrijheid ben je kwijt. Je hebt eerst een tijdje op de grens geleefd en dan ga je verder en voor je het weet ben je verslaafd. En je wilt daar niet meteen vanaf, want dat spul heeft ook voordelen. Je kunt een hele dag aan de slag blijven, je kunt de hele nacht drinken, de volgende dag weer werken en de volgende nacht vrijen... je noemt het maar. We moeten*

(Vervolg van kader op vorige bladzijde

vergroot het ego en het zelfvertrouwen en maakt van de meest bedeesde persoon een spraakwaterval. De werkingsduur is kort en de prijs hoog.
Gezondheidsrisico's: niet zonder gevaar. Geestelijke afhankelijkheid, oplossen van het neustussenschot, bij langdurig gebruik hartklachten en en psychosegevaar. In 1995 waren er in Nederland 3555 gebruikers onder behandeling.
[In UVV-Info van mei-juni 1999 vonden we bij het artikel 'Druggebruik bij jongeren: lust of last?' nog volgende opsomming van nadelen die met het gebruik van cocaïne verbonden zijn: stijging bloeddruk, eventueel hersenbloeding, hartkloppingen, eventueel hartinfarct, verminderde eetlust, nervositeit, angst, slapeloosheid, paranoia, hallucinaties, impotentie, anorgasmie, "zadelneus": beschadiging neustussenschot, depressie en uitgeput zijn — crash met suïcidegevaar, gevaar bij astma, suikerziekte, epilepsie, hartzwakte en onderliggende psychiatrische problematiek.]
* **OPIATEN,** medicijnen en drugs die uit de Papaver somniferum worden gewonnen. Opium, morfine, heroïne, methadon en codeïne komen uit deze plant.
Opiaten hebben een structuur die nauw verwant is aan de lichaamseigen pijnstiller endorfine. Dat is tevens de reden voor het verslavingspotentieel van opiaten.
* **ECODRUGS,** verzamelnaam voor allerlei plantaardige drugs en kruidencombinaties. Nu zijn vrijwel alle drugs plantaardig van oorsprong, maar hier gaat het vooral om die middelen die niet verboden zijn en verkocht worden in de zogenaamde smart shops.
* **ECSTASY,** populaire benaming voor 3,4-methyleendioxy-N-methyl amfetamine (MDMA). Vooral bekend in pilvorm, ieder weekeinde door miljoenen jongeren over de hele wereld geslikt. De ontwikkeling en productie begon in het Duitse Keizerrijk van Willem II, als dieetmiddel. Daarna leidde het een sluimerend bestaan, totdat het in 1967 als vervanger van het zojuist verboden LSD op de drugsmarkt werd gebracht.
Gezondheidsrisico's: onbekend, aangezien ecstasy een relatief nieuw middel is, maar onwaarschijnlijk is dat die risico's ooit in de buurt zullen komen van alcohol en tabak.
[In UVV-Info van mei-juni 1999 vonden we bij het artikel 'Druggebruik bij jongeren: lust of last?' nog volgende opsomming van nadelen die met het gebruik van Ecstacy verbonden zijn: stijging bloeddruk, verminderde eetlust, stuipen, koorts (voornamelijk door te weinig te drinken),

(Vervolg in kader op volgende bladzijde)

hier niet schijnheilig over doen. Als er geen prettige kanten aan zaten, dan zou niemand verslaafd worden.'
Schipper Albert: *'Kost dat veel?'*
Motorist Adam: *'Die drugs zijn alleen maar te verkrijgen op de zwarte markt. En ze zijn schandalig duur. Bovendien weet je nooit zeker welke brol je in handen krijgt. Mensen die tégen het legaliseren van drugs zijn, zouden daar eens moeten over nadenken. Maar goed, dat kost je uiteindelijk inderdaad de naden uit je broek. Vele honderden euro's per dag voor de drug alleen al en je bent door de drug ook euforisch: geld speelt geen rol meer. Je gooit het langs ramen en deuren buiten. The sky is the limit. Daarenboven kom je in het drugsmilieu terecht waar gehaaide kerels je maar al te graag bedriegen. Je wordt bestolen langs alle kanten.'*
Schipper Albert: *'Ik blijf ontkennen dat het werkritme aan boord daarvoor verantwoordelijk is. Weet je wat het is? Ik heb bijvoorbeeld een lichtmatroos tekort. Geen probleem, zegt de reder en 's anderendaags staat hij daar met iemand die niemand op de kaai ooit gezien heeft. Die kerel komt van de VDAB en heeft daar gezegd dat hij visser wil worden. Goed: welcome on board. Maar waarom wil hij visser worden? Daar is maar één antwoord op te geven: omwille van het vele geld dat hij daar meent te zullen verdienen. En je ziet dat aan die kerels, ze denken allemaal dat ze van de ene dag op de andere dag hun schulden afbetaald zullen hebben enzovoort. Maar wie heeft zoveel schulden gemaakt terwijl hij nog zo jong is? Welke jonge gast heeft dringend zoveel geld nodig? Misschien is dat wel iemand die aan de drugs zit?! En voor je het weet zit je met een probleem aan boord!'*
Motorist Adam: *'Dat is inderdaad ook een deel van het verhaal. Maar dat soort mannen blijft niet zo lang aan boord hoor. Dat zijn verslaafde mensen die ofwel snel afhaken omwille van het zware werk ofwel omdat ze bij ons toch niet de schatten verdienen die ze dachten mee naar huis te kunnen nemen. Wie wel aan boord blijft, dat zijn de echte vissers en ook daar wordt er geblowd, geslikt en gesnoven. Echtscheidingen in de visserij? Dat is de tol van de amfetamine. Zo'n matroos komt thuis en wil met zijn vrouwtje op stap, maar eigenlijk is hij doodop en zou hij meteen in bed moeten. Maar hij doet het niet: hij snuift een lijntje en hopla, hij is paraat. Hij is zelfs meer dan paraat: hij si duizend man sterk. Dat vrouwtje is al lang weer uitgeput als mijnheer nog altijd aan de rol is. Hij overdrijft, krijgt moeder de vrouw tegen zich, maar hij laat niemand meer tussen hemzelf en de drug komen, zeker moeder de vrouw niet; hij gaat er integendeel nog harder tegenaan en dat eindigt allemaal in slaande ruzies, ja, zelfs in de grootste miserie. Zo is het! En dan komt het erop aan erweer vanaf te geraken. Niet gemakkelijk, maar evenmin onmogelijk.'*

(*) Alle namen werden op verzoek van de betrokkenen gewijzigd.

(Vervolg van kader op vorige bladzijde

slapeloosheid, lever- en nierinsufficiëncy, paniek, psychose, depressie, blijvende hersenbeschadiging (serotoninereceptoren), gewaar bij astma, suikerziekte, hartziekte en epilepsie.]

* **HERBAL ECSTASY,** een combinatie van verschillende kruiden. De werking van herbal ecstasy en middelen als X4 en X7 verschilt zeer van ecstasy in pilvorm, en is gebaseerd op de cafeïne uit guarana en kolanoot, de efidrine uit Ma huang en het aminozuur L-fenylalanine.
* **MDA** (...) het grote broertje van ecstasy, voor het eerst gesynthetiseerd in 1910. De roes is heftiger en duurt aanzienlijk langer dan die van ecstasy.
* **MDEA,** (...) bijgenaamd Eva, uitgevonden door dr. Alexander Shulgin, de 'peetvader van ecstasy'. Heeft zich een plaatsje verworven op de Nederlandse dansdrugsmarkt. Het wordt vooral gewaardeerd door gabbers die de echte ecstasy een doetjesdrug vinden voor een rustig avondje thuis.
* **ENERGIEDRANKEN,** de nieuwste rage. Meestal bevatten ze vitaminen en mineralen in combinatie met oppeppers als cafeïne en Ma huang (efedrine). Soms zit er ook het aminozuur L-fenylanine in. De drankjes hebben namen als Gusto, XTC, Warp, Smart, Red Bull.
* **SMART DRUGS,** verzamelnaam voor een hele reeks van middelen die de gebruiker slimmer zouden moeten maken. (...) Smart drugs worden voornamelijk verkocht in zogeheten smart shops.
* **KETAMINE**, narcosemiddel, in 1961 ontdekt, tijdens de Vietnamoorlog gebruikt bij operaties, daarna in Amerika doorgedrongen als recreatief middel. 'Vitamine K' heeft een sterk 'lichaamsvervreemdende' werking.
Gezondheidsrisico: geestelijke afhankelijkheid.
* **LACHGAS,** stikstofoxydule, zo'n tweehonderd jaar geleden de eerste effectieve pijnstiller en een narcosemiddel. Sinds enige jaren worden op feesten ballonnen met lachgas verkocht. Een diepe teug veroorzaakt een korte intensieve roes. (...)
* **POPPERS,** smerig stinkend goedje dat gesnoven kan worden. Tijdens het inademen van de werkzame stof amylnitriet krijgt de gebruiker het gevoel in de snelste lift ter wereld te zitten. De bovenste etage zit ergens onder de hersenpan, die een moment lang lijkt te

(Vervolg in kader op deze bladzijde)

(Vervolg van kader: namen noemen)

exploderen. Voordat het zo ver is, zakt de gebruiker door de knieën van genot. Waarschijnlijk veroorzaakt door de lichaamseigen pijnstillers die in actie komen bij de vernietiging van zoveel hersencellen tegelijk.
Gezondheidsrisico's: wie een zwak hart heeft of een lage bloeddruk kan dit middel beter links laten liggen. Wie verstandig is, doet dat ook.
* **GHB,** gamma hydro butiraat, werd bekend toen op koninginnedag 1996 een aantal mensen van hun stokje ging in Rotterdam. Zij hadden GHB genomen, in de gevaarlijke combinatie met alcohol.
Gezondheidsrisico's: bij en te hoge dosering volgt bewustloosheid.
* **GUARANA,** goedje gemaakt uit de bessen van de Paullina cupana, uit het oostelijk Amazonegebied. Guarana is een van de belangrijkste ingrediënten van energiedranken. De cafeïne in guarana wordt gemakkelijker in het lichaam opgenomen dan de cafeïne van de gewone koffie.
* **KHAT** (...) stimulerend middel uit het oosten van Afrika, verse jonge scheuten van de struik Catha edulis. Khat werd in Nederland geïntroduceerd door gevluchte Somaliërs, die gewend waren het thuis te kauwen. Cathinone, een van de twee werkzame bestanddelen, wordt binnen enkele dagen afgebroken. Cathine, de andere werkzame stof, blijft veel langer in de twijgjes aanwezig, maar geeft niet het euforische gevoel van cathinone. Zowel cathine als cathinone hebben chemisch gezien een nauwe verwantschap met efedrine, maar het is in Nederland niet verboden.
Gezondheidsrisico's: klein, alleen bij een langdurig dagelijks gebruik ontstaat gewenning.
* **KOLANOOT,** het zaad van de heilige Cola nitida boom uit West-Afrika, basis van de frisdrank Coca-Cola en andere energiedranken. De noot bevat een hoge concentratie aan cafeïne.
* **TABAK,** gemaakt van de gedroogde bladeren van de Nicotiana tabacum. Het effect van de sigaret is bijna onmerkbaar. De werkzame dosis in een sigaret is heel klein, daarom wil de gemiddelde roker steeds opnieuw een sigaret opsteken Tabak zorgt vrijwel onmiddellijk voor een demping van de zenuwen.
Gezondheidsrisico's: zeer groot. Geen enkel ander middel is zo verslavend of zo vernietigend. Ook heroïne is minder schadelijk dan tabak. In 1994 rookte 33 procent van de Nederlandse bevolking, iets meer dan vier miljoen mensen. In datzelfde jaar overleden 17.737 mensen aan de gevolgen van het roken van tabak.

De illustraties bij dit stuk kozen we deze keer uit het tijdschrift 'UVV-Info'

Visser Patrick Borgoo omgekomen bij auto-ongeval in Zuid-Engeland

De 44-jarige visser Patrick Borgoo uit De Haan is woensdag 15 januari in de vroege morgen overleden aan de gevolgen van een ongeval op de weg tussen Milverton en Norton Fitzwarren (nabij het stadje Taunton) in Sommerset, Zuid-West-Engeland.
Patrick Borgoo die zich te voet verplaatste werd aangereden door een bestelwagen en hij werd hierbij levensgevaarlijk gewond. Kort na zijn overbrenging naar een ziekenhuis is de visser overleden aan zijn verwondingen.
Patrick Borgoo was op 3 januari aan boord van de O.333 *Marco* vanuit Oostende vertrokken. Aan boord deden zich problemen voor en de schipper liet Borgoo door de Coast Guard aan wal zetten. Onderzoek moet uitwijzen hoe de Belgische visser aan de auto geraakte en waarom hij zich op de B3227 bevond.
De gewezen Oostendenaar, vijf jaar geleden nog kandidaat voor de titel van Prins Carnaval, woonde met zijn vrouw Sonja Martin en een twaalfjarig dochtertje in De Haan. Het lichaam van Patrick Borgoo werd gerepatrieerd en overgebracht naar het crematorium in Brugge waar de uitvaart plaats vond.

Vislossers gezocht

De Oostendse vismijn zoekt vislossers die gedurende drie nachten per week aan de slag kunnen. De advertentie zegt dat er geen studievereisten zijn. De kandidaten moetn wel leergierig zijn, vertrouwd met de visserij en omgeving en een sterke interese vertonen. Als ze bereid zijn zich flexibel op te stellen en hard te werken dan kunnen ze rekenen op een vast contract en op het statuut van vislosser.
geïnteresseerden bellen naar organisatiemanager Vincent Dewaele op tel. nummer: 0479 66 00 06.

Geert Deman weg bij LVZ

We vernemen dat de in de visserij veelbesproken rederstelg Geert Deman gebroken heeft met de liberale middenstandsorganisatie LVZ waarvan hij enige tijd bestuurslid was en waarvan hij in 2001 zelfs onverwachts tot secretaris-generaal verkozen werd.
Na zijn ontslag is Deman gestart met het Netwerk van Liberale Ondernemers, waarvan het LVZ zich evenwel distancieert.
Geert Deman die indertijd veel commotie in de sector veroorzaakte met zijn 'Maritieme Ombudsdienst', werd na een korte carriere in het liberale ziekenfonds kabinetsmedewerker van politicus Pierre Chevalier. Vanuit die positie probeerde hij o.m. het visserijbeleid mee te beïnvloeden. Ook bood hij in 2000 de Vlaamse Vissersbond aan samen te smelten met zijn Maritieme Ombudsdienst en vervolgens onder de koepel van de LVZ verder te werken; voorstel waar VVB-voorzitter Barbaix eerst wel oren had, maar waar hij uiteindelijk niet op ingegaan is.

Minder kabeljauw in boomkor

De kabeljauwproblematiek in de Noordoost Atlantische wateren is een van dé gespreksonderwerpen van de jaarwisseling geweest. De mogelijke gevolgen voor de visserijsector hebben ook al heel wat stof doen opwaaien. Hoewel de door de Europese Commissie genomen maatregelen minder doortastend zijn dan verwacht, blijft het een vraagteken wat de toekomst gaat brengen. Dat vloten die gericht op kabeljauw vissen de gevolgen zullen ondervinden van de slechte toestand van hun doelsoort lijkt logisch. Dat de boomkorvloot beperkingen opgelegd krijgt ligt bij velen moeilijk, gezien de relatief lage hoeveelheden bijvangst aan kabeljauw.

De oplossing voor dit probleem is niet eenvoudig. De beleidsmakers hebben hier echter een duidelijke visie. In essentie komt die erop neer dat alle vloten die bijdragen tot de visserijdruk op kabeljauw hun steentje moeten bijdragen. De visserijsector zal het geweten hebben dat vangstbeperking, onder welke vorm ook, voor de Europese Commissie de meest doeltreffende maatregel is. Alternatieven lijken erg moeilijk te vinden. Nochtans zou het probleem opgelost kunnen worden indien we erin slagen de bijvangst aan kabeljauw tot een minimum te beperken. Iedereen die het gedrag van kabeljauw een beetje kent, weet echter dat het zeer moeilijk is om deze soort tijdens het vangstproces van de platvis doelsoorten te scheiden. In het verleden werden door het Departement Zeevisserij (DvZ) al een aantal technische aanpassingen aan boomkorren uitgetest om rondvis te laten ontsnappen. Een aantal van deze technieken was succesvol voor wijting en schelvis, en tot op zekere hoogte ook voor kabeljauw. Elk afzonderlijk echter voldeden deze technieken niet om een oplossing te bieden voor de kabeljauwbijvangsten.
Omdat het probleem voor de boomkorvloot reëel blijft en in de toekomst misschien nog ernstiger zal worden, besloot het Departement Zeevisserij mee te werken aan een nieuw *kabeljauwproject.* Het project dat RECOVERYwerd gedoopt, is een samenwerking tussen België, Denemarken, Groot-Brittannië, Ierland, Nederland en Noorwegen. Het heeft tot doel reeds uitgeteste en nieuwe technische aanpassingen aan vistuigen te combineren in de hoop de kabeljauwbijvangsten tot een aanvaardbaar (laag) niveau terug te dringen.
Het project ging eind vorig jaar van start, en stilaan beginnen de eerste ontwerpen vorm te krijgen. Hierbij wordt voor de boomkorren vooral gedacht aan een verlaagde bovenpees en het aanbrengen van ontsnappingszones met vierkante mazen in de rug van het net en in de kuil. **Graag ontvingen wij echter ook ideeën vanuit de visserijsector om een aanvaardbaar en werkzaam alternatief voor verdere vangstbeperkingen te ontwikkelen. Alle informatie is welkom bij onderstaande contactpersoon.**
In de periode van 18 tot 31 mei dit jaar zullen medewerkers van het DvZ op het Nederlandse onderzoekingsvaartuig TRIDENS inschepen voor een reeks experimenten. We zoeken hiervoor een vaartuig dat in deze periode zijn kettingmatvistuigen (9 – 12m boom) wil verhuren. Tevens zijn we op zoek naar een vaartuig om in 2004 twee experimentele zeereizen uit te voeren. Geïnteresseerden kunnen terecht op onderstaand adres.

Hans Polet (bij afwezigheid: Ronald Fonteyne of Fernand Delanghe)
Departement Zeevisserij, Afdeling Technisch Visserijonderzoek,
Ankerstraat 1, 8400 Oostende. Tel. 059 342253. E-mail: hans.polet@dvz.be

Brevetten behalen in 2003

De dienst Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, zal op 14 juni om 9 uur in het PMI te Oostende examens afnemen tot het bekomen van volgende brevetten. Voor de afdeling Machine: *Motorist 750 kW* en *Motorist ter Kustvisserij*. Voor de afdeling Dek: *Stuurman Beperkte Visserij; Stuurma Onbeperkte Visserij en Schipper ter Kustvisserij.*
Wie wil deelnemen moet een aanvraag indienen bij de Scheepvaartcontrole, Dienst Schepenbeheer te Oostende, Perronstraat 6. Die krijgt van de dienst vervolgens een aanvraag tot inschrijving die hzij met de daarbij nodige stukken weer moet indienen. Dat moet gebeurd zijn op uiterlijk 16 mei. De aanvragen worden enkel weerhouden als het dossier volledig is en op voorwaarde dat de anvraag te minste vijftien dagen voor de examendag bij het Bestuur is toegekomen.

Cursus

Het PMI richt opnieuw een cursus in ter voorbereiding op de examens ten behoeve van de zeevisserij. De cursus start op 08 maart.
Voor de afdeling Dek worden volgende examen ingericht : *CEBEC, Schipper ter Visserij, Schipper ter Kustvisserij.*
Voor de afdeling Motoren worden volgende examen ingericht : *300 PK, 750 PK.*
Inschrijvingen voor de cursus moesten blijkbaar wel gebeuren vóór 31.01.2003 in het Provinciaal Maritiem Instituut, vestigingsplaats Oostende, Mercatorlaan 15 – 8400 Oostende. Tel : 059/70.40.19 - Fax : 059/51.38.71. E.mail : pmi.oostende@west-vlaanderen.be of in het Provinciaal Maritiem Instituut, vestigingsplaats Heist, Kursaalstraat 55 – 8301 Knokke-Heist. Tel : 050/51.10.01 - Fax : 050/51.64.44. E.mail : pmi.heist@west-vlaanderen.be.

CREVITS

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050/ 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland:
09/ 32 50 54 48 33
Fax 050/ 54 79 11

Wil je ermee breken?

SOS-zelfhulpgroepen voor mensen met verslavingsproblemen.
Wekelijkse vergaderingen in Blankenberge, Brugge, Koksijde, Veurne, Kortrijk, Menen, Oostende, Roeselare en Gent.

Info? Tel.: 0474 745 715

TE Koop

Goed onderhouden vissersvaartuig

O 101 Benny

Met vislicentie en alle toebehoren.
Bouwjaar 1967. Motor Boudouin 250 pk.
(Met standplaats aan de Oostendse Vistrap)
Inlichtingen 059 5044 32

GRATIS zoekers in Het Visserijblad

Vissers, sportvissers, kapiteins, marine(onder)officieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, vishandelaars, vislossers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, nettenbreiers... of anders gezegd: elkeen die iets met de zee te maken heeft en die... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; bijvoorbeeld: wie hopeloos op zoek is naar een wisselstuk voor zijn motor, wie zijn complete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiende te houden, wie de zeemeermin van zijn dromen zoekt... al deze mensen mogen een **gratis zoekertje** plaatsen in HVB.

Zij dienen alleen maar de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, of als ze vinden dat deze service van HVB meteen een door hen verworven recht is om ten eeuwige dage hun ding gratis aan te prijzen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren.

Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. (Of fax op 059 / 32 55 59.) Vergeet je naam + adres niet te vermelden.

Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB

Naam:.....

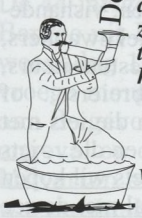
Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....

(Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd. Alleen wat in het rooster staat; verschijnt in de advertentie)

De citaten



'Ik denk dat we gaan overleven; dat nog meer de kustvisserij, eerder dan de grote visserij die verder in zee gaat, een toekomst heeft.'

Eddy Serie in Het Nieuwsblad van 27 december 02.

'Tijdens de ministerraad van 16 tot 20 december moest de minister haar sector verdedigen. Hoe heeft ze dat gedaan? Welke tussenkomsten waren erop gericht om haar eigen sector te verdedigen? (...) Voor zover bekend geen enkele integendeel (...) Naar verluidt heeft ze op geen enkele manier op vraag van (weeral) haar eigen Visserijcomité tussengekomen ten voordele van de Vlaamse visserijsector.'

Bart Schiltz in de RC van januari 03.

'Vera Dua had reeds meermaals haar sympathie voor de voorstelen van de commissie geuit en beruste (sic) erin dat de sector kon overleven met quota verlagingen van 80% tot 40%.'

Michel Claes in de RC van januari 03.

'Ondertussen zijn haar beschermelingen, de "trapvissers" massaal overgeschakeld op plankenvisserij. Zij vissen naar hartelust de al te jonge papgulletjes op en dit à rato van meerdere dagplafonds. Met de Greenpeace vlag in de top tegenwoordig is alles gepermitteerd. En de Oostendenaarts hebben het exclusieve recht op hun portie "dagverse" vis van de "trap". De "Rechtvaardige rechters" kijken oogluikend toe terwijl de exclusieve 3mijls zone (exclusief paai en kraamgebied) van haar jonge broed wordt beroofd door degenen die deze exclusiviteit opeisten. Wellicht moet dit kaderen in het "offensief beleid" ten behoeve van een uitstervend ras.'

Luc Corbisier in de RC van januari 03.

'Vrije meningsuiting! Hier, in arm Vlaanderen is dat nog altijd een gevecht.'

Columnist-journalist Hugo Camps in Humo, 18 oktober 2002.

'In Amerika is het probleem dat de journalistiek er te respectabel is geworden en te respectvol.'

Toby Young in DM Boeken.

Jef Klausing ontvangt 'Prijs Culturele Raad 2002'

Een dankbare Jef Klausing (84) ontving in het Oostendse stadhuis de Prijs van de Culturele Raad 2002 uit de handen van de vorige laureaat, Simon Ippel, voorzitter van Jeugd & Muziek Oostende. De prijs werd voor de vijftiende keer uitgereikt. Eerste laureaat was Roland Desnerck die de prijs in 1988 in ontvangst mocht nemen.
Jef Klausing is gewezen visserij-expert van de FAO-voedselorganisatie in Afrika en Azië, maar heeft de onderscheiding te danken aan zijn talrijke publicaties over de visserij en volkskunde. De plechtige uitreiking van het beeldje van de Oostendse kunstenaar August Michiels werd bijgewoond door meer dan 150 vertegenwoordigers van aangesloten verenigingen. (foto gw)

HVB werd op de hoogte gebracht van het overlijden van *Denise Soete*, echtgenote van Roger Schockaert, welbekend in de Oostendse visserij. Denise Soete (Westende, °25 februari 1950) overleed te Oostende op 24 december 2002.

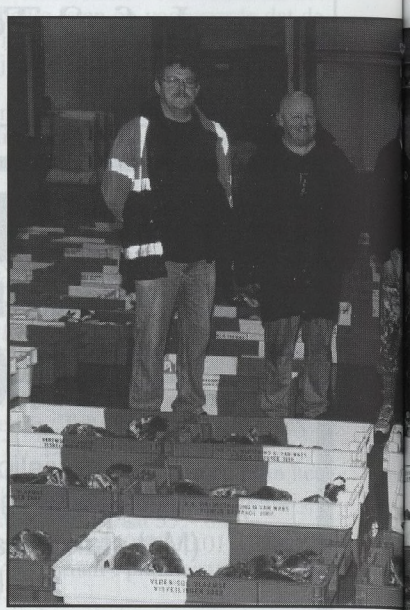
Ook werd HVB op de hoogte gerbacht van het overlijden van *Richard Vantournhout*. De echtgenoot van Elisabeth Martony werd geboren te Oostende op 27 januari 1925 en overleed in het AZ Sint-Jan te Brugge op 20 december. Op zijn gedenkkaartje lezen we de woorden van dichter Daan Boens: *'Ik draai de hoek om / en daar wacht Oostende: / Een droom in mij / die ik steeds weder bouw, / Een havengeul, een zee op 't onbekende, / Een toren die ik in de wolken houw.*

De familie Pieters bracht ons op de hoogte van het overlijden van *Richard Pieters*. Deze bekende vishandelaar op rust (Oostende°30 mei 1913) overleed in zijn geboortestad op 2 januari 2003. De vrijzinnige uitvaartplechtigheid greep plaats op 8 januari.

HVB houdt eraan medeleven te betonen met alle alle getroffen families.

Supertarbot op eerste veildag Nieuwpoort

Het klinkt ongewoon, maar pas op woensdag 15 januari was de Nieuwpoortse vismijn aan haar eerste veildag van het nieuwe jaar toe. Als opstekertje was er een kanjer van een tarbot op de markt. De tarbot van 12 kg werd aangevoerd door de N.88 Nova Cura, overigens het enige vaartuig dat aan de afslag verscheen.
Tijdens de vierdaagse reis naar de West visten schipper Lino Cagnard, Alain Baert en Dimitri Vanhulle 500 kg tong en dertig kisten andere vissoorten bijeen. De supertarbot werd gekocht door vishandelaar Romeo Rau (foto hiernaast) van de plaatselijke Vishandel Jens aan 22,11 euro per kilogram. Het dier werd opgesoupeerd in een restaurant op de Nieuwpoortse zeedijk.
Bioloog Daan Delbaere van het Departement Visserij kwam ter plaatse om de tarbot te onderzoeken en de gehoorsteentjes uit de schedel te verwijderen. Onderzoek van de jaarringen en analyse van de kalkstructuur in het labo in Oostende bracht de ouderdom van 13 jaar aan het licht. "Bijzonder groot voor zijn leeftijd," luidde de commentaar van de bioloog. Het was de grootste tarbot die sinds jaren in Nieuwpoort werd aangevoerd. De grootste tarbot van de laatste jaren woog 15 kg en werd in Zeebrugge door de Z.16 binnengebracht. (gw)



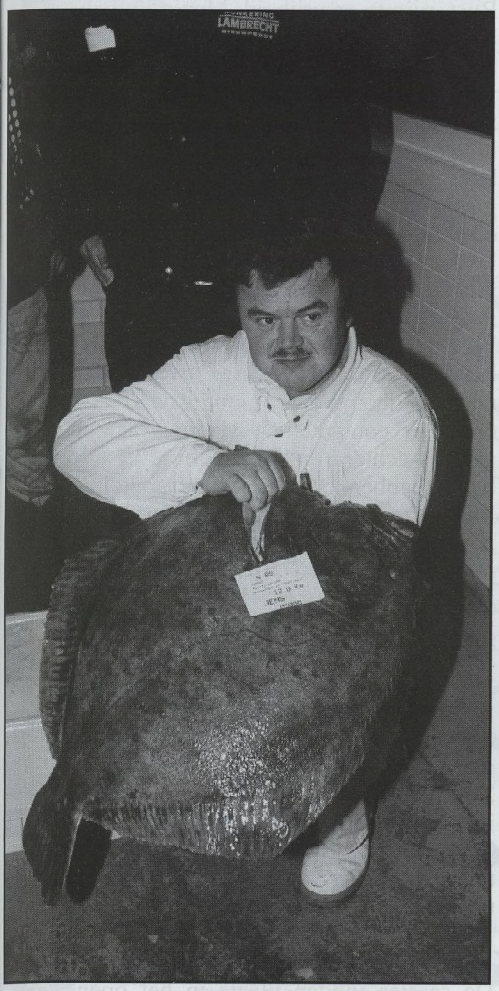


Foto boven: vishandelaar Romeo met de 12 kg zware tarbot.

Plaatsgebrek is de vloek van elk armlastig blad. Maandelijks worden we dan ook verplicht interessante kopij aan de kant te leggen die helaas nergens meer een plaats vond. Deze maand is het de beurt aan De Laatste Vuurtorenwachter om plaats te ruimen. De lezers zullen nu helaas nooit vernemen wie de kerel deze maand in zijn blootje gezet heeft.
Vorige maand viel onderstaande foto dan weer tussen de plooien. Die foto krijgt hier gelukkig nu een soort tweede leven op deze pagina met leuke vismijnnieuwsjes.

Traditie in Zeebrugse visveiling

De serviceclub Lions Brugge-maritiem zette met de kerstveiling in Zeebrugge een leuke traditie voort. De visproducten die geschonken worden door de reders worden er geveild en de opbrengst gaat naar de sociale werken van de vereniging. De veiling zelf bracht dit keer 1700 euro op. Giften van reders die op die dag niet aan de markt aren, vullen deze som aan tot 2500 euro. (Foto gw)

Foto onder: De bemanning van de SY.86 na het lossen van de vangst. (foto's gw)

SY.86 Diana brengt al 15 jaar levende kreeften naar Oostende

In mei 1989 kwam Schotse schipper John Collinson voor het eerst met een lading levende kreeften en krabben naar Oostende. De bemanning (foto hiernaast) maakt de lange oversteek met het kleine houten vaartuig SY.86 Diana uit Bridlington (South Yorkshire). Ondertussen was het vaartuig met onregelmatige tussenpozen al tientallen keren een graag geziene verschijning in Oostende. Ook dit jaar waren ze er weer om de Vlaamse nieuwjaarstafels te voorzien van verse blauwe kreeften en krabben. Deze keer hadden ze 1.750 kg levende krab, 200 kg poten en 160 kg levende kreeften aan boord. Schipper John doet het omdat hij betere hier een betere prijs maakt dan in Britse havens.

lowyck
drukkerij
sluizenstraat 67/69 - 8450 bredene

Fotografie : Mike Louagie

De zee en haar gebruikers

Rust, ruimte en vrijheid. Menig liefhebber zal beamen dat dit te vinden is aan zee. Kustgebonden economische activiteiten zoals visserij, scheepvaart, zandwinning, zorgen nochtans voor een hoge bedrijvigheid op zee. Diezelfde begeerde gebieden in zee zijn ecologisch vaak heel waardevol en herbergen een hoge verscheidenheid aan habitats, levensgemeenschappen en soorten. Om mens en natuur duurzaam, te verzoenen is een optimaal beheer van de menselijke activiteiten in de kustzone onontbeerlijk. Samenwerking, overleg en coördinatie zijn daarbij onmisbaar.

Om een constructieve dialoog aan te gaan is achtergrondinformatie over alle belanghebbende partijen noodzakelijk. Met deze bedoeling organiseren Horizon Educatief vzw en het Coördinatiepunt Geïntegreerd Kustzonebeheer de informatieve sessies 'De zee en haar gebruikers'.

Tijdens de eerste 4 avonden komen activiteiten, belangen, visies en verlangens van een aantal kustgebonden sectoren aan bod. Raakvlakken en knelpunten met andere sectoren worden toegelicht. Zo kijken we telkens vanuit een andere invalshoek naar onze kust en zee.

Wat precies bedoeld wordt met Geïntegreerd beheer van Kustgebieden hoort u tijdens de laatste sessie.

Practische informatie

De sessies vinden plaats in het openluchtcentrum Duin en Zee, Fortstraat 128, 8400 Oostende, telkens van 19.30 uur tot 21.30 uur. Toegang is gratis, maar inschrijven is wel nodig.

Programma

18 februari 2003
Een nieuwe aanpak voor toerisme en recreatie aan de kust, Anne Vandermeulen (Westtoer, Brugge)
25 februari 2003
Zeewering: samenleven met de zee, Peter De Wolf (AWZ - Waterwegen en Kust, Oostende)
11 maart 2003
Zandbanken als habitat, Steven Degraer (Sectie Mariene Biologie, Universiteit Gent)
18 maart 2003
Zandwinning, René Desaever (ZEEGRA, Nieuwpoort)
Baggeren, Dirk de Brauwer (AWZ - Maritieme Toegang, Zeebrugge)
25 maart 2003
Samen werken aan een duurzame ontwikkeling voor de kust?, Kathy Belpaeme (Coördinatiepunt Geïntegreerd Kustzonebeheer, Oostende)

Een gedetailleerd programma en verdere informatie kunt u verkrijgen bij
Ann Dewicke
Horizon Educatief vzw, Fortstraat 128
8400 Oostende. Tel.: 059 32 21 83
ann.dewicke@horizoneducatief.be

Niet bestelbare exemplaren terugsturen naar HVB,Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Danke postman / -vrouw