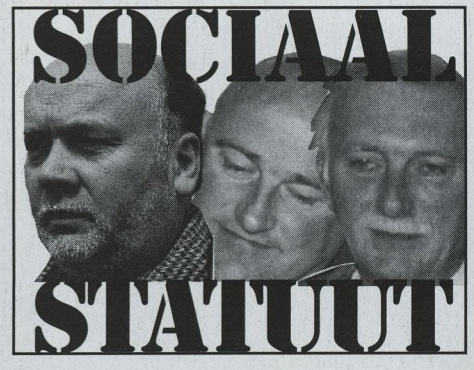
HVB
70 HET VISSERIJBLAD

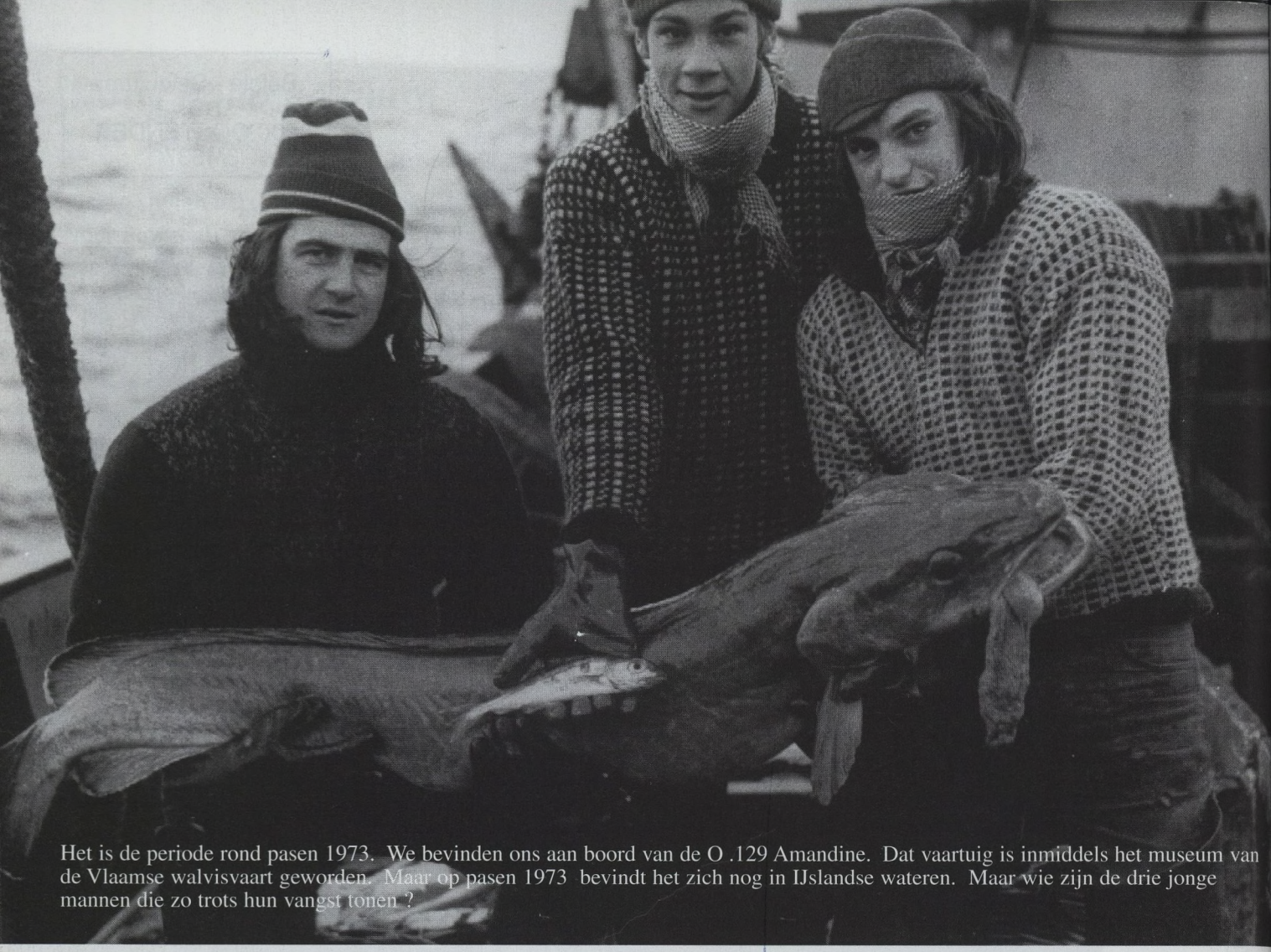
België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637



70 ste jaar - verschijnt maandelijks nr 5 -2 mei 2003 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I

HAVENFEESTEN
BLANKENBERGE

DE VISSERIJ OP WEG NAAR HET TIJDPERK VAN DE TURBO-CONCURRENTIE



Het is de periode rond pasen 1973. We bevinden ons aan boord van de O .129 Amandine. Dat vaartuig is inmiddels het museum van de Vlaamse walvisvaart geworden. Maar op pasen 1973 bevindt het zich nog in IJslandse wateren. Maar wie zijn de drie jonge mannen die zo trots hun vangst tonen ?

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 70 jaar het geval.

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

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

HVB 70

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers 2,50 euro

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.: A. Vanhee
Brusselstraat 12, 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

'DAT INTERESSEERT ONS NIET,

UIT DE TIJD dat we visserijschool liepen, hebben we de woorden onthouden die daar het meest gehoord werden: *'Dat interesseert ons niet!'* We herinneren ons ook de machteloosheid van een enkele leraar die de onverschilligheid wilde doorbreken; die de leerlingen wilde laten inzien dat er achter het net dat zij leerden breien ook een geschiedenis zit. Daar moest de brave mens niet mee afkomen, want: *'Dat interesseert ons niet!'* Niemand deed ook enige moeite om op te kijken toen een visser op het schoolschip De Broodwinner er tijdens het gutten op wees dat de kabeljauw vandaag de kans niet meer krijgt om even groot te worden als zijn soortgenoot twintig jaar geleden wèl nog werd, want: *'Dat interesseert ons niet!'*

Die ene leraar die zijn les op die manier interessant probeerde te maken, kwam van een kale reis terug, want de leerlingen waren daar niet om interessante ervaringen op te doen, zo legde ook de directie hem uit, zij kwamen daar alleen maar om… zo snel mogelijk uit die school weer weg te zijn. Tegenover alles wat zo'n school aan cultuur, sociaal verkeer, intellectueel milieu en ontspanningleven te bieden heeft, zegden zowel het gros van de leerlingen, de administratie, als de leraren: *'Dat interesseert ons niet.'*

Het blijkt trouwens geen slagzijn te zijn die typisch voor de visserij is. Het drukt een algemeen gevoel uit dat diep in de onderste lagen van de maatschappij verankerd zit.

Het toenemende aantal blanco en ongeldige stemmen tijdens parlementsverkiezingen wijst in dezelfde richting: *'Dat interesseert ons niet!'* Wees er trouwens maar zeker van dat een pak stemmen voor extremistische partijen uit dezelfde bron voortkomt: *'Het interesseert ons allemaal niet.'*

En de kloof wordt groter. Ook in Vlaanderen blijken er twee aparte werelden te zijn. In de ene wereld leven mensen die geïnformeerd zijn, betrokken, goed- en hooggeschoold, gerespecteerd. Daaronder verbergt zich een andere wereld van laag- en ongeschoolden, mensen met een laag zelfbeeld, uitgeslotenen. De meisjes uit die onderlaag volgen een opleiding à la 'winkelbeheer' of ze 'studeren' voor schoonheidsspecialiste. Niet dat er werk mee zouden vinden dat ze anders ook al niet hadden kunnen doen, maar ze moeten nu eenmaal tot hun achttiende op de schoolbank zitten. De jongens mogen dan 'lood & zink' volgen, of 'zee kiezen' en daardoor wel degelijk scoren op een specialistische arbeidsmarkt, ze zullen er evenmin als die meisjes voor gewaardeerd worden. Ook zij zullen leven in de wetenschap dat ze niet meetellen, dat ze *niets te piepen* hebben.

Vandaar ook dat we vandaag nog weinig mensen naar onze kaaien lokken: een visser verdient vandaag doorgaans meer dan een arts. Toch wil niemand nog het vaartuig op!

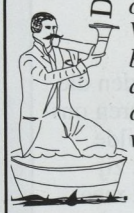
Komt dat doordat die mensen dom zijn? Lui? Neen, integendeel. Hun negatieve houding bewijst juist dat ze de situatie correct weten in te schatten, want zij hebben ondervonden dat telkens wanneer enkelen aan hun schamele bestaan ontsnappen, de gelederen weer worden aangevuld (In de Rederscentrale zijn ze nu op zoek naar Poolse vissers). Ze weten dat ze er zijn om het werk te verrichten dat de meer fortuinlijken laten liggen, dat die laatsten zonder enige twijfel weerzinwekkend en zelfs slopend zouden vinden. En telkens weer moeten de gelederen van zulke arbeiders worden aangevuld. Dat komt o.a. doordat latere generaties het lichamelijk zware, maatschappelijk verachte of anderszins onaangename werk van hun ouders niet meer willen doen; zij ontsnappen — proberen dat althans — uit het zware tilwerk naar een menswaardiger bestaan.

Je hebt daar in die onderklasse (soms ook wel de arbeidsmarkt genoemd) dus twee soorten mensen: de ene groep is geïnteresseerd in de zaken waar de bovenklasse ook mee bezig is. Mensen uit deze groep proberen hun kinderen uit de onderklasse weg te halen via het onderwijs of via het zgn. middenveld. Die kinderen vinden we alvast niet meer op de kaaien terug. De tweede groep bestaat uit mensen die gedoemd zijn in de onderklasse blijven en er het vuile werk op te knappen. Zij zijn het die ons zeggen: *'Dat interesseert ons niet!'* Zij voelen zich niet thuis in die andere wereld van de bovenklasse. Ze zijn bijvoorbeeld niet geïnteresseerd in de politieke verkiezingen.

De enige politieke partij die hen kan vertegenwoordigen is er bijgevolg een die niet aan de verkiezingen deelneemt, en de politiek die zo'n pa rtij moet voeren is er een die een Franse zanger omschreef als 'de politiek van de wanhoop'. Zelf denk ik dat ik die wanhoop begrijp. Ik denk dat ook ik mijn kiesbrief, zoals zij, maar eens ongeopend in de urne gooi.

de man op de kaai.

De citaten



'Ik vermoed dat de overheid zelf haar invloed aangewend heeft om de zaak te doen uitlekken. In de ogen van het kabinet van Vlaams minister Vera Dua ben ik immers een grote dwarsligger, omdat ik mij o.a. gekant heb tegen windmolenparken.'

Bart Schiltz in de Krant van West-Vlaanderen, 4 april.

'Heeft Schiltz zich verzet tegen de windmolenparken?'

Liliane Spegelaere nadat ze die krant gelezen had.

'Op den duur word je geboren,
langverwacht of ongewenst,
je groeit op en je bloeit open
of je verlept en je verflenst (...)
op den duur dat vraagt patiëntie,
op den duur da's nooit direct,
da's geduldig lange wachten,
in tijd en ruimte uitgestrekt.'

Willem Vermandere op zijn nieuwste CD "Op den duur".

'Die baan, begeerd door een aanzienlijk aantal mensen, veronderstelt dat je je beide ouders vermoordt, verraad pleegt, liegt, je bij je voormalige vijand aansluit, je vrienden bedriegt, op een slinkse manier fondsen afleidt voor je eigen belang en je voeten veegt aan alle deugden, waarden en moraal. Een principieel mens zal het nooit tot staatshoofd schoppen.'

Michel Onfrey in DM Boeken, 9 april.

'"Er doet zich een merkwaardig fenomeen voor met de kabeljauw. Zoals bekend is er een quotumbeperking voor kabeljauw. Er zal 40 procent minder kabeljauw mogen gevangen te worden. (...) Er is dus minder aanbod van kabeljauw, waardoor men zou verwachten dat de prijzen stijgen via de wet van vraag en aanbod. Maar dat is op de Belgische markt niet het geval en dat ius bijzonder merkwaardig", zegt Miroir. Hij ziet twee oorzaken: "De vraag is verminderd, maar anderzijds stellen we een sterke stijging van de aanvoer vast vanuit Denemarken. Die vis wordt niet aangeboden in de vismijnen, maar de leveranciers merken dat er al een aanbod is. Er worden zotte prijzen getaald van 2 euro per kg kabeljauw. Tegen die prijs kan geen enkele vismijn op (...) Ik vermoed dat de vis zwart gevangen wordt.'

Oostends visserijschepen Miroir in De Streekkrant.

'In 2004 brengt voedingsconcern Nutreco de eerste gekweekte kabeljauw op de markt.'

De Volkskrant, 26 februari 2002.

1 mei, feest van de arbeid

Sociaal statuut

VORIGE MAAND MELDDE een trotse vakbondsecretaris ons dat het nieuwe sociaal statuut voor zeevissers ei zo na een feit geworden was. Ivan Victor van het ABVV zond ons een verhelderende tekst toe over de stand van zaken. (1)
Regering, kamer en senaat hebben zich inmiddels over het wetsvoorstel gebogen en… het goed bevonden. Het wachten is nu alleen nog maar op '*een hele batterij*' collectieve arbeidsovereenkomsten (CAO's) die de sociale partners (de afgevaardigden van patronaat en personeel) onder elkaar afsluiten.

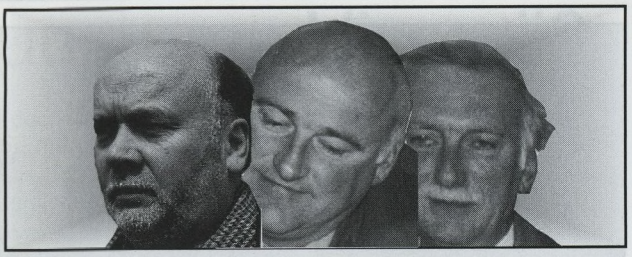
VOLGENS VICTOR ZAL die klus ook vlug geklaard zijn: *'De blauwdruk van de cao's ligt reeds geruime tijd klaar vermits er onder sociale partners hierover geen discussie bestaat. Het is enkel wachten op het uitvoeringsKB dat het Zeevissersfonds in staat moet stellen met terugwerkende kracht vanaf 1.1.2003 tot inning over te gaan.'* Verder zal blijken dat ACV-man Claes daar niet helemaal hetzelfde zicht op heeft. Maar zowel Victor als Claes spreken over *'een nieuwe mijlpaal voor de visserij'*. En weer volgens Victor kan het niet anders of dat deze mijlpaal *'de aantrekkingskracht voor het beroep van zeevisser moet verhogen.'*

DEZE LAATSTE ZIN legt ons tegelijk uit waarom dat nieuw sociaal statuut er gekomen is. De reders worden hoe langer hoe meer geconfronteerd met wat men ten onrechte het '*bemanningsprobleem*' noemt. Dat wil zeggen dat de ondernemers almaar minder jongeren vinden die bereid te zijn het werk op zee voor hen op te knappen. Het zogenoemde '*bemanningsprobleem*' is dus eigenlijk een '*redersprobleem*'.
Het nieuwe zeevissersstatuut, waarvan de minister van Tewerkstelling zei dat het een prachtig document is, dient om dat probeem op te lossen.
Maar waarom slagen de reders er niet zelf in hun personeelszaken op te lossen? Het lijkt nochtans simpel. In een markteconomie is ook de arbeid een zaak die te koop is. Deze arbeids*markt* functioneert niet anders dan de vismarkt. Als de arbeidskrachten schaars worden, dan worden ze ook duurder. Vakbondssecretarissen komen dan immers in sterke posities aan de onderhandelingstafel en het patronaat dat hard op zoek is naar verse werkkrachten is dan ook bereid flink in de portefeuille te tasten.
Niet zo in de visserij! Daar is dat patronaat er immers in geslaagd de regering ervan te overtuigen dat de reders geen enkele meerkost kunnen dragen, en dat wegens de '*nadelige concurrentiepositie*' waarin de Belgische visserij verkeert. De geïnstitutionaliseerde lobbygroep van de sector, de *Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij* (BRCV) waarin we naast een politicus, een wetenschapper, vakbondsafgevaardigden en ondernemers aantreffen had immers een werkstuk afgeleverd waarin deze stelling 'bewezen' wordt. Hoofdoorzaak voor deze zwakke concurrentiepositie zou de '*loonstructuur*' zijn. U begrijpt dan ook dat de reders met zo'n nadelige loonstructuur geen extra euro's kunnen ophoesten om het tekort aan vissers via de gewone mechanismen van de arbeidsmarkt weg te werken.
Die redenering werd vervolgens zonder slag of stoot overgenomen door de *Tripartiete werkgroep Visserij*, waarin naast BRCV-ers ook overheidsambtenaren zetelen. Deze tripartiete zou vervolgens kijken hoe men aan dat redersprobleem een mouw kan passen. (2)

Verdacht uitgangspunt

Uitgangspunt van de nieuwe regeling is dan ook dat de reders géén bijkomende kosten opgelegd krijgen, omdat hun concurrentiepositie dat niet toelaat.
Hoe iemand die posities ooit heeft kunnen vergelijken, blijft voor ons evenwel een raadsel. Weet iemand dan hoeveel ton vis er in België aan de wal gezet wordt? In Nederland? Elders in Europa? Het antwoord is negatief.
Onlangs nog zei de Oostendse visserijschepen Miroir hierover: *'Er doet zich een merkwaardig fenomeen voor met de kabeljauw. Zoals bekend is er een quotumbeperking . Er zal 40 procent minder mogen gevangen te worden. Er is dus minder aanbod, waardoor men zou verwachten dat de prijzen stijgen via de wet van vraag en aanbod. Maar dat is op de Belgische markt niet het geval en dat is bijzonder merkwaardig'*. Hij ziet twee oorzaken: *'De vraag is verminderd, maar anderzijds stellen we een sterke stijging van de*

n crisistijden



De onderhandelaars van werknemerszijde. Victor, Claes en Debock. Zij zullen mee het nieuwe sociaal stauut in CAO's invullen.

aanvoer vast vanuit Denemarken. Die vis wordt niet aangeboden in de vismijnen, maar de leveranciers merken dat er al een aanbod is. Er worden zotte prijzen betaald van 2 euro per kg kabeljauw. Ik vermoed dat de vis zwart gevangen wordt.' Vraag is dus hoe je de concurrentieverhoudingen tussen reders kunt vergelijken als je er geen idee van hebt hoeveel vis de ene en de andere op de markt zet. Hoe ziet de concurrentieverhouding eruit van iemand die erin slaagt het *zwart circuit* te bevoorraden tegenover iemand die daar minder in slaagt? Hoeveel *zwart* zet deze reder af en met hoeveel *zwart* moet gene het doen? Verder is het evident dat de kostprijs van een vaartuig een grote rol speelt in het vergelijken van de concurrentie. Is er iemand die ons kan zeggen hoe groot het motorvermogen is van de vaartuigen die concurrentiegewijs vergeleken werden? Hoe kun je de concurrentiepositie van twee vaartuigen vergelijken als in de ene stiekem op een motor van 2000 pk draait, terwijl de andere zich aan de wettelijke opgelegde verplichting van 1300 pk houdt? Zijn het de brutolonen van de Belgische vissers die de sector in de vermeende nadelige concurrentiepositie plaatst? Wie zal het zeggen? Hoeveel trekken de reders af van de mazoutkosten vooraleer er over nettobesommingen gesproken wordt? Hoeveel zwart deelt deze reder met zijn bemanning en hoeveel zwart deelt de reder van over de grens met zijn mannen? Wie betaalt er meer RSZ: de reder of de ondernemer uit de transportsector die een visser uit de sector weghaalt? Hoeveel uren is de Vlaamse visser van huis en hoeveel uren is dat bij zijn collega in Nederland? En mag al dat verschil niet in de loonstructuur terug te vinden zijn?

Het zijn allemaal vragen die met een brede armzwaai van tafel geveegd worden. Toch laten ze aanvoelen dat het best eens zou kunnen zijn dat een reder in 'nadelige concurrentieverhoudingen' het beter heeft dan zijn collega. Het werkstuk diende dan ook niet om iets te weten te komen, maar uitsluitend om de reders ter zeevisserij dezelfde staatsvoordelen te geven als de ondernemers uit de bagger- en de sleepvaart.

Wie betaalt de rekening

Dat wil uiteraard niet zeggen dat het nieuwe sociaal statuut de visser geen verbetering oplevert in vergelijking met de bestaande situatie. Enkele voorbeelden maken duidelijk dat er wel degelijk een grote vooruitgang kan zijn. Zo lezen we (in artikel 23) dat de reder de visser zal moeten vergoeden als diens bezittingen verloren gaan ten gevolge van averij; de reder dient bij te betalen als blijkt dat de besomming te klein is om de visser een gewaarborgd minimumloon te betalen (art. 30#3); de visser zal zelfs vergoed worden als de reder of zijn gemachtigde (de schipper) de afvaart uitstelt (art. 31#1); een schip dat halverwege de reis vergaat moet ook voor de rest van de geplande zeedagen de vissers vergoeden (art. 34); vissers worden voortaan vergoed als ze andere schepen helpen waardoor ze zelf minder vissen (art. 35); vissers die ziek /gekwetst gerepatrieerd moeten worden, of in een buitenlandse haven verzorgd, kunnen voortaan voor 100% rekenen op hun reder (art. 45 en 48); bovendien behouden ze het recht op loon voor de volledige zeereis (art. 46). Bovenstaande opsomming zal menig reder verbazen. In de Vlaamse Vissersbond vragen ze zich bijvoorbeeld af hoe de kustvisserij nog leefbaar is als de reder telkens de vissers moeten betalen als er niet uitgevaren wordt (wat in dat vlootsegment bij een kleine toename van de windsterkte schering en inslag is).

Gelukkig voor de reders heeft het nieuwe statuut ook daarvoor een oplossing. Artikel 58 leert ons immers: *'De reder is geheel of gedeeltelijk ontslagen van de verplichtingen inzake het betalen van loon, van gewaarborgd loon, van een vergoeding, een bijkomende vergoeding of van kosten, zoals bepaald bij de artikelen 23, 30#3, 31#1, 34, 35, 45, 46 en 48, voor zover bij een collectieve arbeidsovereenkomst, door de Koning algemeen bindend verklaard, het Fonds voor bestaanszekerheid van de sector met die verplichtingen wordt belast.'* Het lijkt op een flauwe grap. Eerst schrijft men zwart op wit dat het de reder is die de kosten betaalt, om dat op het einde van het verhaal weer weg te gommen.

Nadat we onze ogen uitgewreven hadden, vroegen we aan de drie vakbondssecretarissen wat we daarover eigenlijk moeten denken. *Alex Debock* van de Liberale vakbond nuanceert ons vermoeden: *'Er is wel voorzien dat kosten van repatriering worden gedragen door de reder, bovendien begint de arbeidsovereenkomst te lopen van het ogenblik dat de visser zijn huis verlaat en terug thuis komt ,dus: arbeidsongevallenverzekering.' Michel Claes* van het ACV weet er meer over te vertellen Dat artikel 23 ooit uit dat '*solidariteitsfonds*' betaald zou moeten worden, ontkent hij categoriek: *'Geen sprake van. Dat is verzekeringsmaterie en in geval de reder onvoldoende verzekerd is betaalt hijzelf de rekening.'* Ook voor wat betreft artikel 30§3 kan er volgens Claes geen sprake van zijn dat daarvoor geld uit de solidariteitskas genomen wordt. Hij is duidelijk: *'Geen sprake van! Dit is gewoon een exploitatierisico'*. Hetzelfde kordate antwoord geeft hij voor 31§1: *'Geen sprake van'*. Over artikel 34 zegt hij: *'Dient betaald te worden door het schip'*. Zijn mening over artikel 35: *'Dit is eveneens verzekeringsmaterie voor bijstand op zee. Het statuut regelt de minimum vergoeding die wordt betaald. Nu is dit niet vastgelegd en afhankelijk van externe zaken die niets met "arbeid" te maken hebben'*. Ook artikel 45 blijft volgens Claes *'ten laste van de reder die hiervoor bij het fonds voor arbeidsongevallen wordt verzekerd. Is zelfs uitgebreid en deze uitbreiding is voor de exploitatie. Mogelijks kan hier in een aantal gevallen terechtkomen in een globale polis over repatriëring en hospitalisatie.'* En voor wat artikels 46 en 48 betreft is hij al even duidelijk: *'Geen sprake van.'*

Vreemd is het, want Ivan Victor (ABVV) schrijft ons over dit alles iets anders: *'De bijkomende kosten die door dit nieuwe sociaal statuut veroorzaakt worden* (bvb desgevallend in de artikels 23; 30§3; 31§1, 34, 35, 45, 46, 48 N.v.d.R.) *zullen betaald worden met de nieuwe middelen.'* Daarenboven, zegt Victor verhelderend, zullen *'alle meerkosten die voortvloeien uit het nieuwe sociaal statuut en de daaraan gekoppelde cao's worden gedekt door "de nieuwe middelen". Alle bestaande regelingen krachtens de lopende cao's blijven ten laste van de reders. De be-*

Niets dan stralende gezichten bij de voorstelling van het nieuwe sociaal statyuut. Op de voorgrond de senatoren Ramoudt en Maertens en de volksvertegenwoordigers Goutry en Verlinde.

staande afdrachten van de reders naar het Zeevissersfonds krachtens de statuten van het fonds blijven gehandhaafd. "De nieuwe middelen" zijn bijkomend en vervangen absoluut niet de bestaande.'

De nieuwe middelen waarover Victor het heeft, komen niet van de reders, ze komen evenmin van 'het schip' of de verzekeringsmaatschappij, ze komen niet van de bevolking en ze worden niet betaald door een lening die de staat aangaat of uit subsidies die de staat ter beschikking stelt met geld dat gehaald wordt uit nationale of Europese steunfondsen. ***Zij komen van de varende vissers zelf.*** 90% van de bedrijfsvoorheffing (belastingen) die zij moeten betalen komt vanaf begin 2003 immers in de 'solidariteitskas' (Zeevissersfonds) terecht waarover Victor speekt. De vissers betalen dus met hun eigen brutowedde *zelf* de nieuwe verbeteringen aan hun eigen sociaal statuut! En dat ondanks het feit dat hogervermelde artikels in het statuut laten uitschijnen dat de reders dat doen.

Maar als Claes betreffende de artikels *23; 30§3; 31§1, 34, 35, 45, 46, 48* gelijk heeft zitten we met een nieuwe vraag. Waarvoor zal al dat apart gezette belastinggeld van de varende vissers dan wèl dienen? Claes heeft in elk geval een aantal ideeën: *'Eerst en voor-al het grootste probleem van de visser: zijn oude dag. We denken aan een tweede pensioenpijler. Dat is alvast interessant voor de jongere vissers onder de 35, toch een groot aantal. De anderen dienen we op te vangen met een repartitiesysteem, zoals dat nu gebeurt met de aanvuillende vergoeding, maar wat ruimer en mogelijks gekoppeld aan een verlengde loopbaan. Het uitwerken van dergelijk systeem is werk voor specialisten die met verschillende modellen aan de slag moeten gaan.'*

Hij ziet nog meer mogelijkheden: *'De vissers varen gemiddeld tussen de 190 en 214 dagen. De rest van de dagen wordt gevuld met werkloosheid en betaalde vakantie. Er zou kunnen gewerkt worden aan een vorm van bestaanszekerheid en tussenkomst bij verlof, bijvoorbeeld omdat het vakantiegeld lager is door de forfaitare heffing. Nog een mogelijkheid is het instellen van een getrouwheidspremie voor de vissers die de sector trouw blijven voor een bepaalde periode. Het is ook duidelijk dat de sociale vergoedingen van veel vissers, zeker in het groot vlootsegment, niet in verhouding staan met de gage. Op die manier komen ze, als ze niet (meer) kunnen vissen, in een vrije val terecht die in vele gevallen leidt tot financiële afhankelijkheid. De negatieve kant van het kapitalisme! Dus dienen bijkomende instrumenten te bestaan om de visser te beschermen op het ogenblik dat er geen werk is: werkloosheid, ziekte , arbeidsongeval.'* Wie zal al deze nieuwe 'instrumenten' betalen? Ook hier komen we uit bij de nieuwe middelen die uit de brutoweddes van de vissers gelicht worden.

Opvallend is ten slotte nog volgende tegenspraak tussen de standpunten van Victor en Claes. Volgens de eerste zal de 'batterij' cao's vlug geregeld zijn. Claes is evenwel voorzichtiger: *'Op dit terrein dient nog veel geluisterd en gepraat. Doch de lijnen lagen vast met de werkgevers. We zien hoe het nu verder evolueert. Maar er is wel nog veel werk aan de winkel.'* (fv)

(1) Victor I., Statuut van de visser deze week gestemd, in HVB IV / 2003, p. 20.
(2) G.W., De tripartiete Werkgroep Visserij, in HVB VIII/2001, p.9.

Wordt Michel G

VANAF 1 JANUARI zal (met terugwerkende kracht) een groot bedrag uit de bedrijfsvoorheffing (belasting die de vissers betalen en die aan de bron ingehouden wordt) apart gezet worden in het Zeevissersfonds.

HET ZEEVISSERSFONDS IS een *solidariteitskas* (opgericht in 1986) die tot voor kort vooral diende om vissers een extra inkomen te kunnen geven wanneer die op een bepaalde leeftijd het schip verlaten zonder ze de pensioenleeftijd al bereikt hebben. Ook kan het fonds andere sociale voordelen voor vissers financieren. Het fonds wordt beheerd door evenveel vertegenwoordigers van het patronaat als van de vakbonden.

Nu komt daar dus een pak belastinggeld van de vissers-werknemers bij. Hoeveel dat juist is, valt moeilijk te berekenen. HVB kwam eerder op een bedrag uit dat tussen zes en acht miljoen euro ligt. We maakten deze berekening op basis van de totale loonmassa voor 651 actieve vissers van circa 30 miljoen euro. Het blijkt evenwel ingewikkelder te liggen. Ivan Victor (ABVV): *'Omzetting in % van het bedrag dat terugkeert naar de sector is moeilijk omdat men de oefening moet maken: bedrijfsvoorheffing op effectieve lonen verminderen met bedrijfsvoorheffing op het forfaitair RSZ-loon. De volledige voorheffing wordt afgehouden, maar enkel het deel op de forfaitaire lonen gaat naar de schatkist en het saldo naar het zeevissersfonds.'*

Claes (ACV) zegt iets dat vergelijkbaar is: *'Het bedrag dat u vooropstelt is overdreven. De belastingsdiensten schatten de aderlating op 4,5 miljoen euro. Vissers met een buitenlandse woonplaats betalen geen bedrijfsvoorheffing in België. Dus er valt al een hele koek af, een koek die mogelijk nog groter wordt.'*

De nieuwe 'koek' zal in elk geval veel groter zijn dan datgene wat de vissers nodig hebben om hun eigen nieuw sociaal statuut te financieren. Een heel pak van hun belastinggeld zal immers ook gebruikt worden voor zaken die *niets met sociale voordelen voor vissers te maken hebben.* Een pak geld vloeit namelijk uit de sociale kas weg in de richting van een zogenaamde Stichting voor Duurzame Visserij.

Duurzaam leren ondernemen op andermans kosten

De nieuwe stichting kadert in de 'hype' rond het begrip *duurzaam ondernemen.* Dat is een poging om de winsten van de ondernemingen ***op lange termijn*** veilig te stellen door erop toe

aes directeur Stichting Duurzame Visserij?

te zien dat die de almaar schaarser wordende grondstoffen niet in een enkele generatie opgebruiken.
Om de Vlaamse visserij op dat spoor te zetten is er inderdaad nood aan een instantie die onderzoekt hoe de sector die vooruitziende blik kan verkrijgen. Vraag is alleen maar of zo'n instantie uit *de solidariteitskas voor de vissers* moet betaald worden. Noch de vissers, noch die nieuwe stichting beslissen namelijk of deze of gene reder zich uiteindelijk al dan niet in dat duurzame perspectief wil plaatsen. Het is bij ons weten de reder - en alleen de reder - die beslist *hoe*, *wanneer* en *of* hij de duurzame toer opgaat. Blijkbaar werkt de nieuwe solidariteit als volgt: de visser betaalt en de reder beslist!
In de nieuw op te richten stichting wordt dat duurzaamheidsstreven bovendien wel heel breed uitgesmeerd. De initiatiefnemers delen ons mee dat die stichting, naast het stimuleren van alternatieve vistechnieken, ook gebruikt zal worden voor imagoversterkende maatregelen, het organiseren van publiciteit en promotie voor de sector, het vergroten van de 'slagkracht' ervan, desgevallend het lanceren van een kwaliteitslabel en nog dergelijke mercantiele (en absoluut geen sociale) doelstellingen. Uiteraard wordt daarbij ook ruimte voorzien voor het organiseren van allerlei, zelfs internationale 'contacten' om dat alles ook elders eens goed te gaan bekijken. *En dat alles wordt voortaan betaald met het belastinggeld van de vissers!* Bijdrage van de reders in al deze nieuwe promotie-inspanningen: *nul*!
Wie nog altijd de illusie heeft dat staat en patronaat elkaars vijanden zijn, moet nu toch wel zijn mening herzien.

Goed voor de tewerkstelling

Zo'n stichting heeft een directeur nodig. En op de verschillende voorlichtingsmiddagen die vakbondsman Michel Claes over het sociaal stauut organiseerde, viel vooral de naam van… Michel Claes te horen als grote kanshebber voor deze (duurzame) job.
Het is bekend dat de visserijvakbonden almaar minder leden tellen. De leegloop uit de sector treft immers niet alleen de reders. Ivan Victor heeft de sprong voorwaarts kunnen maken en mag zich inmiddels nationale chef van de BTB noemen, maar de carrierekansen van Claes lijken in het ACV afgesneden te zijn. Gelukkig kunnen de sociale partners in de visserij er nu voor zorgen dat de man opgevangen wordt, bijvoorbeeld als directeur van de nieuwe stichting. Daar wacht hem desgevallend de taak om goed op het geld van de vissers te passen. Want er blijven wel degelijk veel onduidelijkheden over de bestemming ervan. Welk percentage van het geld zal naar het sociaal statuut gaan? Welk deel verdwijnt uit de sociale kas richting 'duurzame winsten'? Wat gebeurt er met dat bestede geld als blijkt dat de reders de ervaringen die daarmee opgedaan zijn… niet nodig zeggen te hebben? Welk deel van dat zuurverdiende geld zal naar de olé-olé-kas van de imagoversterkende activiteiten verdwijnen?
Dat het laatste soort actviteiten door de Europese Commissie nog kunnen afgeschoten worden is reëel. De Commissie kan inderdaad oordelen dat dit niet anders is dan verkapte staatssteun die de Europese liberale gedachte van de vrije concurrentie ondermijnt. Daarenboven gaat dit luik de oorspronkelijke doelstellingen van Zeevissersfonds ver te boven. Vandaar wellicht dat er over deze reis- en andere activiteiten uitdrukkelijk beweerd wordt dat dit alles gebeurt *'ten behoeve van de Zeevissers'*, waardoor deze activiteiten meteen taken worden van '*sociaal-maatschappelijk nut*'. Jaja. (fv)

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.

Herstelplan kabeljauw deze maand bekend

Het langetermijn herstelplan voor kabeljauw, opgesteld door de Europese Commissie, wordt deze maand voorgelegd aan de Europese raad van visserijministers en aan het Europees parlement. Volgens eurocommissaris Frans Fischler werd het opstellen van het definitieve herstelplan voorafgegaan door een uitgebreide consultatie van de lidstaten en vertegenwoordigers van de visserijsector.

Oostzee gesloten voor kabeljauwvisserij

De Oostzee kende enkele jaren een stopzetting van de kabeljauwvisserij met sleepnetten van 1 juni tot eind augustus. Een nieuwe maatregel heeft de vissers nu ook een stopzetting vanaf 15 april tot einde mei opgelegd, waardoor de kabeljauwvisserij pas op 1 september kan hervat worden.
De kabeljauwstand in de Oostzee wordt al jaren nauwlettend in het oog gehouden en aan banden gelegd door herstelprogramma's waarvan de zomerstop een onderdeel is. Nu zich een sterke jaarklasse aanmeldt zorgen heel wat ongewenste bijvangsten voor problemen. De Europese Commissie en de International Baltic Sea Fisheries Commission die de visserij in de Oostzee beheren buigen zich over de toestand. Nog voor de heropening van de kabeljauwvisserij zal een nieuwe regeling uitgewerkt worden.

Z.69 in aanvaring met vrachtschip

De Z.69 Atlantis werd zwaar beschadigd na een aanvaring met een Brits vrachtschip. De aanvaring met de *Yvette* in het Engels Kanaal gebeurde vrijdagavond 11 april. De zes bemanningsleden bleven ongedeerd. Het vaartuig van Rederij De Kaper (Bart Schiltz en Remi Carton) werd gevoerd door Nick Schiltz. Door de aanvaring liep de brug en de bemanningsverblijven aan stuurboordzijde schade op. De kosten worden geraamd op 150.000 euro (zes miljoen frank). De Z.69 is vorige week in Urk binnengelopen voor herstellingswerken bij de Scheepswerf Metz waar de grote boomkortrawler enkele weken aan de kant zal liggen.

Renovatiewerken oude vissershaven Zeebrugge gestart

Tot 15 mei zijn verschillende straten rond de oude vissershaven in Zeebrugge afgesloten voor het verkeer voor voorbereidende werkzaamheden aan de nutsvoorzieningen. Het ongemak heeft te maken met de heraanleg van de wijk Oude Vissershaven. De eigenlijke werken starten op 12 mei en duren tot eind augustus. Gedurende die periode zijn de Graaf Jansdijk, Paardenmarktstraat en Appelzakstraat enkel te voet toegankelijk. Het Kruispunt Graaf Jansdijk-Rederskaai blijft open om de toegang tot de Zeemachtbasis mogelijk te maken. Het hele project zal echter maar tegen de zomer 2004 klaar zijn.
Inlichtingen over de werkzaamheden zijn de bekomen in het infokantoor van projectmanager Mieke Coppens, Vismijn 15 (naast Seafront) elke donderdag van 10 tot 12 uur of op afspraak, tel. 050-30.55.21 of 0478-95.02.15.

Windmolenpark bij Egmond-aan-Zee

De Nederlandse Raad van State heeft de weg vrijgemaakt voor de aanleg van

een windmolenpark tien kilometer voor de kust van Egmond-aan-Zee. De Stichting Duinbehoud had de procedure aangespannen. De milieuvereniging vreest dat het energiepark het leven zal kosten aan duizenden trekvogels en horizonvervuiling veroorzaakt. De Raad van State heeft die bezwaren verworpen. De energiebedrijven Shell en Nuon kunnen nu hun plannen uitvoeren. Door de opgelopen vertraging kan het windmolenpark pas in 2005, een jaar later dan gepland, klaar zijn. Met dit eerste demonstratiepark willen de bouwers ervaring opdoen voor grotere projecten op volle zee. Als na verloop van tijd blijkt dat de milieuschade te groot is kan de Nederlandse overheid het windmolenpark steeds eerder laten afbreken dan gepland.

Raad van State schorst vergunning windmolenpark op Vlakte van de Raan

Op vraag van een 80-jarige inwoonster uit Knokke-Zoute heeft de Raad van State de bouw- en exploitatievergunning voor het windmolenpark op de Vlakte van de Raan geschorst. De bezwaren van de gemeente Knokke-Heist werden verworpen omdat het gemeentebestuur geen persoonlijk nadeel kan aantonen. De Raad van State oordeelde dat de bejaarde vrouw wel benadeeld wordt omdat de horizonvervuiling haar zicht op de zonsondergang onherstelbaar verpest. Volgens de Raad van State is er geen wettelijke vergunning voor de plaatsing van de 50 windturbines omdat het KB voor het leveren van de bouw- en exploitatievergunning onwettig is. Minister Aelvoet vroeg in de zomer 2000 hoogdringend advies, waarbij de Raad slechts over drie dagen beschikte om zich uit te spreken. Daarna duurde het nog vijf maanden vooraleer het KB in het Staatsblad verscheen. De Raad van State leidt hieruit af dat er van hoogdringendheid geen sprake kon zijn en heeft het KB geschorst waardoor ook de bouw- en exploitatievergunning geen wettelijke basis meer heeft. In het arrest staat ook dat een particulier het herstel van het landschap in zijn oorspronkelijke staat zeer moeilijk zou kunnen afdwingen. Minister van Leefmilieu Jef Tavernier stelt vast dat de Raad alle inhoudelijke bezwaren afwees en ziet in het schorsingsbesluit enkel vertraging, maar geen afstel voor het Seanergy-project van het consortium Electrabel en Baggerbedrijf Jan De Nul dat deze zomer met de werken wilde starten.
Intussen heeft het consortium Zephyr (Shell en stroomproducent SPE) een tweede concessie aangevraagd voor een windturbinepark op de Thortonbank. Eerder had C-Power (Interelectra, Dredging, Turbowinds) al een vergelijkbaar project ingediend. Voor twee windenergieparken is op de Thorntonbank echter onvoldoende plaats. De Creg, de Belgische regulator voor de vrijgegegeven electriciteits- en gasmarkt wil voor 1 april haar voorkeur uitspreken, maar staatssecretaris voor Energie, Olivier Deleuze, heeft uiteindelijk het laatste woord.

Westerscheldeveren naar Italië

Drie veerboten van de voormalige Provinciale Stoombootdiensten (PSD) varen vanaf juli in Italië. De Prinses Christina, Prins Willem-Alexander en Prinses Juliana werden gekocht door de rederij Amadeus. Ze zullen onder Portugese vlag de verbinding maken tussen Villa San Giovanni (Reggio di Calabria) en Messina op Sicilië. De Italiaanse redersfamilie Matacena heeft nu een schip op de oversteek van de Straat van Messina (11 km). De rederij heeft ook belangstelling voor de Koningin Beatrix en de Prins Johan Friso die nog tot de zomer 2004 de verbinding tussen Breskens en Vlissingen verzorgen voor voetgangers en fietsers.

"Paster Pype" Vlaanderens eerste varend monument

Eind maart bekrachtigde de Vlaamse regering het decreet tot bescherming van varend erfgoed. Minister van Cultuur Paul Van Grembergen spoedde zich enkele dagen later naar Oostende om de voorlopig bescherming van het verkommerde en verroeste peilschip Paster Pype II (*) te ondertenen.

Minister Van Grembergen maakte een rondleiding op het schip. Beheerder van de Paster Pype, Etienne David had er duidelijk plezier in, net als burgemeester Jean Vandecasteele en MSO-voorzitter Paul Gerard. (foto gw)

"Onderzoek heeft uitgewezen dat het behoud van de Paster Pype om diverse redenen van algemeen belang is", zei de minister in een breedvoerig uitgeschreven toespraak op de Maritieme Site Oostende. *"Deze symbolische eerste bescherming mag beschouwd worden als de langverwachte tewaterlating van een structureel beschermingsbeleid en het daaraan gekoppelde beheer van ons fluviaal en maritiem erfgoed"*, besloot Van Grembergen. De minister beloofde maatregelen voor onderhoud, restauratie en de educatieve en cultuurtoeristische bestemming van het gewezen opleidingsschip. Als het van de minister afhangt zal het niet bij de Paster Pype blijven. Een eerste inventarisatie heeft al aangetoond dat nog tientallen andere historische vaartuigen op bescherming wachten. Van de 160 aanvragen tot erkenning keurde de Vlaamse Gemeenschap al een zeventigtal dossiers goed.

Argumenten

De Paster Pype heeft historische waarde omdat het een van de oudste nog varende (?) schepen is en bovendien volledig van Belgische makelij. Het vaartuig heeft wetenschappelijke waarde door zijn oorspronkelijke hydrografische functie en is industrieel-archeologisch interessant door zijn ouderdom en het uniek voortstuwingsaggregaat.
De Paster Pype werd in 1948 op de Boelwerf in Temse gebouwd naar de plannen van de Belgische scheepsbouwingenieur Van Dycke. Twee dieselmotoren van 270 pk van de Gentse motorenfabriek Anglo Belgian Company zorgden voor de voorstuwing. De Ateliers de Construction Electrique de Charleroi (ACEC) leverde twee gelijkstroomgeneratoren. Elector Navale et Industrie Aartselaar zorgde voor de electrische uit-

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven
Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart
Boegschroefinstallaties
Stuurmachines en roeren
Alle toebehoren voor jachten

Antwerp Propeller Service
Antwerp Propeller Service
Kruibeeksesteenweg 162
2070 Burcht / Zwijndrecht
Tel.: + 32 (0) 3 252 73 42
Fax: + 32 (0) 3 252 92 12
E-mail: info@antwerp-propeller-service.be
website: www.antwerp-propeller-service.be

rusting die in quasi originele toestand behouden bleef.

De Paster Pype, genoemd naar de legendarische visserijaalmoezenier (1854-1926), was tot het einde van de jaren zeventig in gebruik als hydrografisch schip. Toen het technische achterhaald was voor het hydrogafische werk en evenmin aan de maritieme vereisten van een zeeschip voldeed mochten het Koninklijke Marine Kadettenkorps het vaartuig als opleidingsschip gebruiken. Financieel was de jongerenvereniging echter niet bij machte om het schip behoorlijk te onderhouden. In 1998 kwam de Paster Pype opnieuw in handen van het Zeewezen die het naar de sloop verwees. De vzw Paster Pype heeft dat kunnen verhinderen en hierdoor een "monument" gered. (gw)

(*) Er is ook een Paster Pype I geweest.

Er is ook een Paster Pype I geweest

Het Bestuur van het Zeewezen bezat voor de tot *"varend monument"* uitgeroepen Paster Pype al een eerste gelijknamige peilboot. Dat hydrografisch vaartuig van 40,53 m. en voorzien van twee dieselmotoren van 600 pk liep van stapel op 30 maart 1939 op de *Chantier Naval de Hoboken*, maar lang heeft het schip niet gevaren. Op 5 maart 1942 ging het vaartuig voor de Duitse kust verloren. In 17 mei 1940 verliet de Paster Pype I de haven van Oostende met als gezagvoerder-hoofd van de hydrografische dienst J.-A. Lauwers en meerde aan in Dieppe. Duitse bombardementen en magnetische mijnen voor de havengeul maakten een oversteek naar Engeland onmogelijk. De oprukkende bezetter bereikte Dieppe vroeger dan verwacht en legde beslag op de Paster Pype. In Cherbourg werd het vaartuig aangepast, voorzien van bewapening en ingezet bij de Kriegsmarine als konvooibegeleider onder de naam V 2001 (Vorpostboot 2001). In maart 1941 onderging de V 2001 aanpassingswerken in Rotterdam en hernam zijn konvooiopdrachten tussen Rotterdam en Cuxhaven, Den Helder en Vlissingen. Op 5 maart 1942, op weg naar Helgoland, reageerde de bemanning op een noodoproep van het Duitse stoomschip dat bij stormweer vast zat op de zandbank Langeoog (tussen het Duitse waddeneiland Baltrum en Spiekeroog). De V 2001 stoomde ter hulp en liep zelf aan de grond en kapseizde. De 29 bemanningsleden konden zich redden, maar de ex-Paster Pype I ging verloren. (gw)

BRON: Bibliotheek Scheepvaartmuseum, Antwerpen / J.B. Dreesen (+) in De Plate, jan. 1996.

Casco O.575 Boreas in Urk

Omdat we weten dat er lezers zijn die het 'leven' van vissersvaartuigen volgen vanaf het ontwerp tot de afbraak, willen we u deze foto niet onthouden. Een wandeling rond de dokken van buitenlandse vissersplaatsen levert ter zake ook altijd wel een of andere verrassing op. Zo botsen wij onlangs nog in de haven van Urk op het ontmantelde casco van de gewezen O.575 Boreas (ex-Z.575 Polaris, ex-N.575 Francine) van de Oostendse reder Robert Goudsmit en geschrapt in februari 1999. Het vaartuig, in 1966 gebouwd bij de Scheepswerven De Graeve in Zeebrugge, werd destijds opgekocht door de Urker Berti Hakvoort die het twee jaar geleden verving door de nieuwe eurokotter Z.575 Hein Senior van Rederij De Toekomst. (foto gw)

Vissershulde

Oostendse Dag der Zeelieden op nieuwe paden

De jaarlijkse "Dag der Zeelieden" op paasmaandag in Oostende kende een enigszins ander verloop dan de voorbije jaren. Naast de gebruikelijke herdenkingsmis in de Sint-Petrus- en Pauluskerk organiseerde het Oostendse Vrijzinnig Laïcerend Centrum voor het eerst een bezinningsmoment in haar lokaal De Geuzetorre. Moreel-consulent voor de visserij, *Patrick Van Craeynest*, ging nader in op de zin van de plechtigheid. Beide herdenkingen werden door heel wat vissersfamilies en sympathisanten bijgewoond. Daarna verzamelden de families en groepen op het plein voor de kerk en ging het met de stadsharmonie op kop stoetsgewijs naar het Nationaal monument der Zeelieden voor de traditionele bloemenhulde voor de slachtoffers op zee. Zowel visserijaalmoezenier Dirk Demaeght als de vrijzinnige moreel consulent Patrick Van Craeynest spraken er hun medeleven uit met de getroffen families. Daarna volgde het neerlegen van tientallen bloemenkransen door overheidsvertegenwoordigers, familieleden, diverse organisaties en verenigingen. (foto's gw)

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.'*

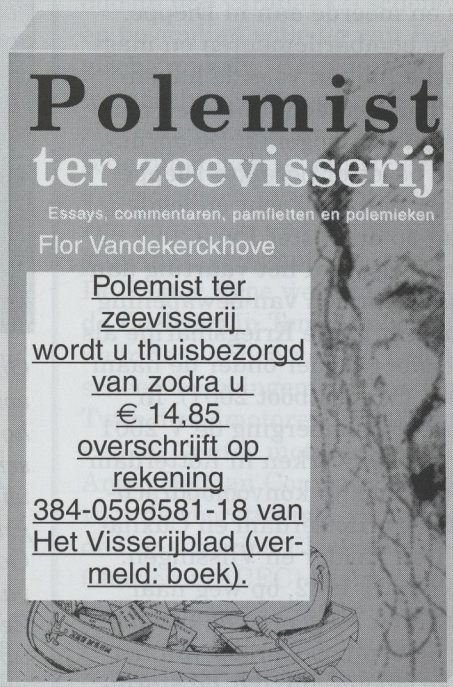
Het Laatste Nieuws.

** '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).

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen JANUARI-MAART 2003

Wijziging adres:
* Z.56 PIETER, eig.: BVBA Christoph, Doelhofstraat 72, 8377 Nieuwmunster. Zeebrief: 18 februari 2003
* Z.284 ANTONIA MARTRUIDE, eig.: BVBA Carpe Diem, Brusselstraat 37/2, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: 15 januari 2003
* Z.571 Custos Deus, eig.: BVBA Rederij Rudo, Afrikalaan 13, 8400 Oostende. Zeebrief: 25 februari 2003
* N.706 STER DER ZEE, eig.: BVBA Rederij Rudo, Afrikalaan 13, 8400 Oostende. Zeebrief: 25 februari 2003
* B.462 VIDAR, eig.: NV Shannon, Grote Moerstraat 69, 8000 Brugge. Zeebrief: 7 maart 2003

Wijziging eigenaar:
* O.101 BENNY, eig.: BVBA Alfrijhofra, Vismijn 71, 8400 Oostende. Zeebrief: 8 april 2003

Wijziging eigenaar en exploitant:
* O.700 BI-SI-TI, eig.: BVBA Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, Oostende. Aangifte: 10 januari 2003. eig.: BVBA Bouline, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende
Aangifte: 10 januari 2003
Exploitant: Deley Michel, Vijverstraat 15 bus 2, 8400 Oostende
Huurovereenkomst voor vijf jaar, vanaf 15 januari 2003
Zeebrief: 24 janurai 2003

Geschrapt, wijziging eigenaar en einde huurovereenkomst:
* O.720 GEOFFREY WILLIAM, eig.: BVBA Caroline, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist
Nieuwe eig: BVBA Saint-Antoine, Taboralaan 214 B, 8400 Oostende, voorheen exploitant van het vaartuig.
Geschrapt: 13 maart 2003

Hernieuwing zeebrieven:
* Z.122 NOORDSTER, eig.: BVBA Noordster, St.-Donaasstraat 64, 8380 Zeebrugge
Zeebrief: 13 januari 2003
* B.65 ARTEVELDE, eig.: NV Rederij Artevelde, Schorreveld 13, 8370 Blankenberge
Zeebrief: 29 januari 2003
* O.154 WILMAR, eig.: BVBA Rederij Wilmar, Zegelaan 6, 8450 Bredene. Zeebrief: 15 januari 2003
* Z.87 NELE, eig.: BVBA rederij Nele, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist
Zeebrief: 10 maart 2003
* Z.48 WODAN, eig.: NV Dolfijn, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist
Zeebrief: 18 februari 2003
* Z.575 HEIN SENIOR, eig.: BVBA rederij De Toekomst, Rederskaai 37/4, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: 7 januari 2003

SCHELDEVISSERSVLOOT

Doorhaling registratie en wijziging eigenaar:
BOU.25 NOORDWIJK, eig.: BVBA De Verre Visserij, Schoolstraat 51, 2820 Bonheiden - nieuw adres: Amerikalei 220, 2000 Antwerpen. Nieuwe eig.: Visserij- en Exploitatiemaatchappij Noordwijk BV, Golfweg 24, JK 2202 Noordwijk (Ned.)
Geschrapt: 10 maart 2003

Nieuwe vaartuigen in de Officiële Lijst: (deze vaartuigen werden in de Officiële Lijst 2003 opgenomen onder "geregistreerde zeeschepen" maar geschrapt in de Officiële Lijst der Vissersvaartuigen omdat er in 2002 geen monsterrollen werden uitgereikt)
* BOU.25 HARDER, eig.: BVBA De Verre Visserij, Amerikalei 220, 2000 Antwerpen
Roepnaam: OPAY, l.o.a.: 8,54 m., b.o.a.: 3,22 m., brt.: 3, nt.: 1, bouwjaar 1985, werf: Bout-Vandijke, Tholen (Ned), staal, motor: Mercury, 14 kW, bouwjaar 1998. Aangifte: 10 maart 2003
* BOU.5 ZEEBAARS, eig.: BVBA De Verre Visserij, Amerikalei 220, 2000 Antwerpen. Roepnaam: OPAE, l.o.a.: 6,68 m., b.o.a.: 2,10 m., brt.: 1, nt.: 1, bouwjaar 1986, werf: Bout-Vandijke, Tholen (Ned), staal, motor: Mercury, 11 kW, bouwjaar 1998. Aangifte: 10 maart 2003

Geschrapt:
BOU.11 EXODUS, eig.: Vantorre Patrick, Kerkstraat 55, 8340 Damme.

Failissementen

ICELANDIC FISH TRADE BVBA, Legendaledreef 29, Oostkamp. Failliet verklaard op 17 maart 2003
SARAH BVBA, Blekerijstraat 75, 9000 Gent, groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op 14 maart 2003
AQUA FISH BVBA, Hippodroomstraat 4, Kortrijk, groothandel is visserijproducten. Failliet verklaard op 28 februari 2003.
DELIFISH BVBA, Handelskaai 2, Nieuwpoort en Vismijn 103, Oostende, vishandel. Failliet verklaard op 9 april 2003
PROMOLOISIRS NV, Koninklijke Baan 152, 8670 Koksijde, uitbating Vishandel Gaetane, Kaai 35, 8620 Nieuwpoort, opgericht op 16.12.83. Op bekentenis failliet verklaard op 9 april.

Uistpraken Onderzoeksraad

Twee uitspraken mochten we op 23 april noteren tijdens de zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.
Een bijzonder lichte straf kreeg schipper Brian Witdoeckt omdat het loodswezen op 6 februari 2002 moest noteren dat ze op de Z 296 Mooie Meid niet goed luisterden naar de radio waaropverwittigd werd dat de vissers een koopvaardijschip dreigden te hinderen. Omdat noch de loodsen noch de gezagvoerders van de betreffende koopvaardijschepen daarover geklaagd hebben, is er alleen een blaam uitgesproken. Voor wat de Z 29 betreft die in een brand vernietigd werd kwam de Raad tot de conclusie dat schipper-reder Marc Deman geen fouten ten laste gelegd kunnen worden. De Raad merkt evenwel op dat er de laatste tijd veel branden gemeld worden die niet door het brandalarm opgemerkt zijn. Men wijst er dan ook ook op dat de motoristen meer aandacht moeten besteden aan de goede werking van de toestellen in de machinekamers. (rc)

N.V. SCHEEPSWERF
I.D.P.
Vismijnlaan 5,
8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 18 64
Fax: 059 / 32 08 13
BTW 405.281.044
R.A. 05.00.92.405.281.044
Nieuwbouw - Herstellingen
Aluminium en roestvrij staal constructies
Eigen scheepslift tot 1000 ton
ERKENNING KLASSE 5

Sterke Visserijcoöperatie in Urk

Sinds de oprichting in 1922 behartigt de Visserijcoöperatie Urk de materiële belangen van de aangesloten visserijbedrijven uit Delfzijl, Den Helder, Eemshaven, Harlingen, IJmuiden, Lauwersoog en Urk. De coöperatie is gevestigd in een modern bedrijfpand en op elk uur van de dag is personeel beschikbaar. Begin 2001 heeft de Visserijcoöperatie in Urk een tweede vestiging in gebruik genomen. Het bedrijf telt 50 werknemers en heeft een omzet van 32 miljoen euro (bijna 1,3 miljard frank).

Een van de belangrijkste activiteiten is de levering van gas- en smeerolie in binnen- en buitenlandse havens (omzet 21 miljoen euro). Naast de bevoorrading van vissersvaartuigen verlenen de andere departementen van de coöperatie een belangrijke service. Er is een uitgebreide winkel en een netten-, ketting- en staaldraadafdeling. Aangesloten reders kunnen ook beroep doen op de Coöperatie voor Bemiddeling van Maritieme Verzekeringen (CBMV) en de nieuwste tak is de Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij (SFAV).
De Technische Coöperatieve Dienst (TCD) speelt in op de groeiende vraag van de leden naar technische bijstand, reparatie en machinebouw. Het departement kent een explosieve ontwikkeling. De revisie en nieuwbouw van vangstverwerkingsinstallaties is een specialiteit van het huis, maar de technische werkzaamheden zijn veel ruimer. Voor een snelle servive beschikt de afdeling ook over een mobiele werkplaats. In het nieuwe TCD-bedrijfspand op een terrein van 12.500 vierkante werkten aanvankelijk 13 mensen, nu zijn het er reeds 18.
De Visserijcoöperatie is aangesloten bij de Verenigde Europese Visserijcoöperaties (VEVC) met secretariaat in Urk, een samenwerkingsverband waarbij ook buitenlandse organisaties aangesloten zijn. De VEVC telt acht aangesloten coöperaties, waaronder de vestigingen in Zeebrugge en Oostende, met in totaal 650 aangesloten visserijbedrijven. (gw)

Een 35 meter hoge nettentoren is een belangrijke troef bij het maken en herstellen van sleepnetten. (foto gw)

Het nieuwe bedrijfspand van de Technische Coöperatieve Dienst (TCD). (foto gw)

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

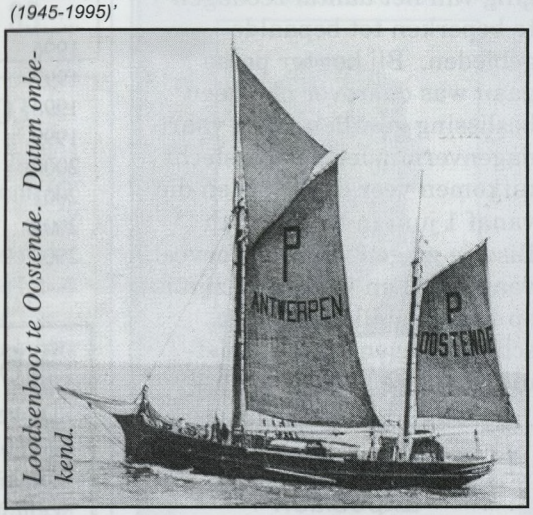
reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlottten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.
- ERKEND SERVICESTATION -
VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (0475 25 88 02.

Detail uit de geschiedenis van de

OOSTENDSE LOODSENWACHT

ONHEUGLIJKE TIJDEN bevond de Oostendse loodsdienst zich al aan de haveningang te Oostende, waar ze ook ontstaan is. Beurtelings verzekerden de loodsen er de wacht. Zo is de naam 'Loodsenwacht' ontstaan.
Vandaag bestaan er eigenlijk geen Oostende loodsen meer. Deze zijn opgenomen in het kader van de Kustloodsen met standplaats Zeebrugge. Zij bedienen de drie kusthavens en de wielingen tot Vlissingen. Maar de uitkijk in Oostende, met haar talrijke belangrijke taken, behoudt in het maritieme wereldje de oorspronkelijke benaming *'loodsenwacht'*.
Voor WO II was het loodsstation ondergebracht in een barak, op de visserskaai: de *'permanensje'*. Ook de zeereddingsdienst was daar en die had bovendien uitkijkposten in de duinen van De Panne, Middelkerke, De haan, Bberge en Knokke. In oostende riep de loods de redders op bij noodgevallen op en hij regelde mee het havenverkeer. Koopvaardijschepen die een loods wensten vroegen hem dat door middel van lichtseinen ('s nachts) of door het voeren van de loodsvlag (dag).
Toen brak de oorlog uit. Gevolg: vijftig scheepswrakken beletten elke veilige vaart in en rond de haven.
Wanneer de haven in 1944 weer bruikbaar gemaakt wordt, ontstaat er meteen een drukke maritieme (vooral militaire) bedrijvigheid.
Van september 1944 tot juni '45 varen 2.664 schepen de haven in en uit, geladen met 1.030.000 ton oorlogsmateriaal, 50.000 tanks en meer dan 600.000 soldaten. Zo werden de gekwetste soldaten van de Slag om de Ardennen (The Battle of the Bulge) ook met hospitaalschepen naar Groot-Brittannië gebracht. (lin)

Leon Inghelbrecht, auteur van dit stukje werkte mee aan het boek '50 jaar beroepsvereniging van Zee- en Kutloodsen (1945-1995)'



Loodsenboot te Oostende. Datum onbekend.

TE KOOP WEGENS FAILLISSEMENT

Vissersvaartuig met als scheepsnaam en -nummer
Skylight N 126, roepnaam OPEV,
* bouwjaar casco 1970
* romp in staal, 1 dek
* afmetingen vaartuig: lengte 30,24 m, breedte 6,56 meter.
* tonnematen vaartuig: bruto 142, netto 42
* voorstuwing: CATERPILLAR, type D35088, nr 7SM002110, bouwjaar 1997, vermogen 600 pk / 441 Kw - 1400 T/m.

Voor bezichtiging en afspraak, zich wenden tot de curator:
Advocaat Peter VANHOORNE,
Prinsenlaan 36, 8400 Oostende.
tel 059. 802790 — Fax 059 805638

Kolossale inktvis is grootste

Eind maart haalden Nieuw-Zeelandse vissers een kolossale inktvis uit het water. Volgroeid kan het dier tentakels van dertien meter hebben en 900 kilo wegen. Wetenchapsmensen denken dat dit de grootste bestaande soort is. Het dier leeft op grote diepten in de wateren van Anatarctica. Koud water geeft meer zuurstof af en daardoor zou het komen dat daar zo'n grote diersoorten leven. Het examplaar dat gevangen werd bevindt zich nu in het Nationale Museum van Nieuw-Zeeland.

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

Slechts 80 zeedagen in tweede kwartaal?

Voor periode mei-augustus heeft het Ministerie van landbouw voorgesteld om het aantal zeedagen trug te schroeven tot 80, omdat de quota te snel verminderen. In het eerste kwartaal mochten de vaartuigen nog 85 visdagen maken. De reders hebben in een tegenvoorstel gevraagd de verlaging van het aantal zeedagen te beperken tot bepaalde gebieden. Bij het ter perse gaan was daarover nog geen beslissing gevallen. Een vaartdagenvermindering zou slecht uitkomen voor de rederijen die vanaf 1 juni in de Golf van Biscaje mogen vissen. Hoeveel vaartuigen en welke dat zijn is op het ogenblik dat we dit schrijven eveneens een niet-uitgemaakte zaak.

11de European Seafood Exposition

Van disdag 6 tot donderdag 8 mei loopt in het tentoonstellingspark op de Heizel in Brussel de 11de European Seafood Exposition (ESE) & Seafood Processing. De driedaagse vakbeurs is de voorbije jaren uitgegroeid tot veruit de belangrijkste Europese vakbeurs.
Aan de beurs nemen meer dan duizend exposanten uit meer dan 20?000 vakmensen. De belangrijkste Belgische en Nederlandse verwerkers van zeevisserijproducten en verwerkingsapparatuur zijn present. meer info op www.euroseafood.com.

OVERZICHT EERSTE KWARTAAL 2003

Vis brengt meer op

De aanvoer in de drie kustvismijnen van onder Belgische vlag varende vissersvaartuigen lag in het eerste kwartaal (januari-maart) drie procent hoger dan vorig jaar. Opvallend was dat de aanvoerstijging van tong en schol zich enkel in Oostende aftekende. Het aandeel van de scholaanlandingen nam verder af tot 15 procent. Twee jaar geleden was dat nog het dubbele. De terugval van de kabeljauwaanvoer was voorspelbaar door de drastische vangstbeperkingen. In deze cijfers wordt geen rekening gehouden met de aanvoer in buitenlandse havens. De toegenomen aanvoer die volledig naar Oostende gaat is te verklaren door de terugkeer van een aantal vaartuigen en de verkopen van vlagschepen in Oostende om te voldoen aan de economische band.

Jaar	tot. aanvoer	kabelj.	schol	tong
1990	8.943 ton	11 %	43 %	14 %
...				
1996	5.293 ton	16 %	27 %	22 %
1997	5.293 ton	13 %	19 %	28 %
1998	5.203 ton	17 %	20 %	18 %
1999	5.074 ton	14 %	25 %	18 %
2000	5.216 ton	9 %	31 %	22 %
2001	5.207 ton	9 %	24 %	22 %
2002	5.067 ton	10 %	19 %	27 %
2003	5.237 ton	5 %	15 %	28%

67 procent meer omzet in Oostende

De belangrijkse vissoorten kenden een prijsstijging. De hogere prijzen in combinatie met een hogere aanvoer vertaalt zich in een omzetstijging. De totale besomming van het eerste kwartaal in de drie kustafslagen ligt 18 procent hoger dan vorig jaar. Zowel Zeebrugge (+ 8,4 procent) als Oostende (+ 67,5 procent) boekten voor het eerste kwartaal een beter resultaat. Het aandeel van de tongopbrengsten in de totale besomming stijgt van 55 procent vorig jaar naar 61 procent voor dit jaar. Enkel in 1997 was het aandeel van de tongopbrengst ten opzichte van de totale besomming hoger (63 %).

Jaar	tot. besomm. milj. frank	tot. besomm. milj. euro	kabelj.	schol	tong
1990	809 mlj. fr.		10 %	21 %	40 %
...					
1996	618 mlj. fr.		8 %	13 %	51 %
1997	807 mlj. fr.		5 %	8 %	63 %
1998	767 mlj. fr.		8 %	8 %	54 %
1999	676 mlj. fr.		9 %	14 %	47 %
2000	713 mlj. fr.		6 %	13 %	51 %
2001	849 mlj. fr.	21,06 mlj. eur	6 %	9 %	56 %
2002	785 mlj. fr.	19,46 mlj. eur	6 %	7 %	55 %
2003	928 mlj. fr.	23,01 mlj. eur	3 %	6 %	61 %

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

BEMA doet het!

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.

Aanvoer en besomming januari-maart 2002-2003
(1ste kwartaal)

OOSTENDE	aanvoer. 02	aanv. 03	besomming 02	besom. 03
	ton	ton	euro	euro
Kabeljauw	114	81	275.208	204.636
Schol	155	205	212.328	342.816
Tong	210	346	1.625.744	3.303.272
And. demersale	464	651	1.043.315	1.435.070
Pelagische soorten	2	2	358	882
Schaal- en weekd.	48	104	133.625	226.048
Totaal	992	1.390	3.291.578	5.512.723
% +/- tov vorig jaar		**+ 40,1 %**		**+ 67,5 %**
% totale aanvoer/bes.	19,6 %	26,5 %	16,9 %	24,0 %

ZEEBRUGGE	aanvoer 02	aanv. 03	besomming 02	besom. 03
Kabeljauw	390	160	884.352	391.158
Schol	801	584	1.174.373	1.000.304
Tong	1.120	1.082	8.968.960	10.496.094
And. demersale	1.449	1.609	4.325.227	4.574.413
Pelagische soorten	6	14	26.464	41.975
Schaal- en weekd.	237	358	583.114	821.699
Totaal	4.003	3.807	15.962.490	17.308.901
% +/- tov vorig jaar		**- 4,9 %**		**+ 8,43 %**
% totale aanvoer/bes.	78,9 %	72,7 %	81,9 %	75,2 %

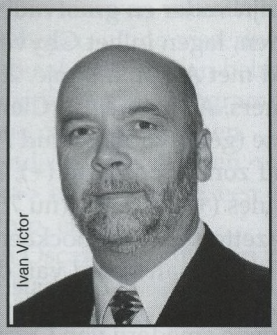
NIEUWPOORT	aanvoer 02	aanv. 03	besomming 02	besom. 03
Kabeljauw	2	10	7.858	23.495
Schol	12	4	13.995	7.216
Tong	20	15	153.723	136.863
And. demersale	22	10	35.736	18.398
Pelagische soorten	18	1	2.557	105
Schaal- en weekd.	3	1	10.801	3.781
Totaal	76	40	224.669	189.858
% +/- tov vorig jaar		**- 36,1 %**		**-15,5 %**
% totale aanvoer/bes/	1,5 %		1,2 %	0,8 %

TOTAAL	aanvoer 2002	aanv. 2003	besom. 03	besom. 03
Kabeljauw	506	251	1.167.418	619.290
Schol	968	793	1.400.696	1.350.336
Tong	1.352	1.443	10.744.149	13.936.229
And. demersale	1.934	2.270	5.404.277	6.027.599
Pelagische soorten	26	16	29.380	42.961
Schaal- en weekd.	287	463	727.538	1.035.067
TOTAAL 2002	5.072	5.237	19.473.458	23.011.482
+/- %	- 2,6 %	**+ 3,2 %**	- 7,5 %	**+ 18,1 %**

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

BTB

Federaal secretaris zeevisserij



ZEEMANSBOND
ABVV

secretaris R. Vermote:
0476 23 40 28

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27
Oostende
Tel.: 059/55 60 85
Fax: 059/70 51 33
E-mail: btb2oostende@belgacom.net
BRUGGE
HEISTSTRAAT 3
Zeebrugge
Tel.: 050/54 47 15
Fax: 050/54 42 53
E-mail: btbzee@pi.be

Deense visserijvoorman stapt op

Voorzitter Bent Rulle van de Deense visserijvereniging stapt op. De lokale verenigingen in Esjjerg, Thygorøn en Hirtshals zegden hun vertrouwen in hem op. Zijn onverzoenlijke optreden stond in de producentenorganisatie ter discussie. Ook werd hem zijn houding verweten ten opzichte van de om te zetten quota en ten aanzien van het herstelplan kabeljauw. Thorkild Førby volgt hem op.

SITUERING

Aan de Oostendse H. Baelskaai is de naam van Oscar Schockaert, stichter van de Scheepssmederij NV O. Schockaert, nog steeds een begrip. Oscar werd geboren in 1886 te Wulveringem en overleed in 1961. De roots van zijn vader en grootvader, allebei paardensmeden, lagen in het Ghyvelde. Oscar was gehuwd met Antonia Bonjé. Zij hadden drie dochters, Adrienne (+), Clementine (+) en Jeanne (gehuwd met smid AndrÈ St.Martin) en vijf zonen, Edmond (+), Henri (+), Albert (+), Jules (+) en Louis (nu 75) die de smederij voortzetten. Jules Schockaert kwam bij een ontploffing aan boord van de Z.34 Twilight in 1978.

De eerste smederij van Oscar Schockaert lag aan de Alfons Pieterslaan (tussen de Ieperstraat en de Stockholmstraat), vlakbij het derde dok waar nu het Oostendse stadhuis staat. De smederij verhuisde vervolgens naar de IJsfabriek op het Hazegras, tegenover de zogenaamd Amerikaanse Kreek. Nog voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog trok het bedrijf naar de nieuwe smederij aan de H. Baelskaai. Op 25 mei 1940 werd de vissershaven gebombardeerd waarbij ook de nieuwe smisse schade opliep. In 1946 hervatten de vijf gebroeders hun werkzaamheden aan de Baelskaai. Roger (zoon van Henri), is de laatste telg uit het geslacht die het atelier voortzet en nog artisanaal en artistiek smeedwerk vervaardigt.

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.

[Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 15 m

Parels van miniatuurkunst:

Het

Bovenstaande titel kan wellicht voor velen eigenaardig klinken en toch weerspiegelt zij volledig de feiten, zoals we die beleefd hebben bij Oscar Schockaert.
Want Oscar is een echte kunstenaar, die met bezieling honderden stukjes hout, ijzer, koord en zeil tot ÈÈn prachtig geheel, tot een parel van miniatuurvaartuigen weet om te toveren.
Oscar Schockaert voorstellen is heel eenvoudig: hij is een zeer nederig man, die zij ganse leven hard gewerkt heeft en thans van een welverdiende rust geniet, in een net, gezellig huisje op de wijk Conterdam.

Een leven van werk

Ik ben weliswaar geen Oostendeaar - aldus begon Oscar zijn verhaal - maar steeds heb ik de trek naar de zee in mij gevoeld. De trek naar de zee en naar de schepen. Mijn droom was helpen bouwen aan mooie, sterke schepen, die het geweld van de zee konden trotseren en met hun rijke vangsten naar huis komen.
Pas was ik elf jaar oud, of ik werkte reeds in de scheepsbouw in De Panne. Er werd hard en intens gewerkt. Maar het was een goede leerschool voor mij. De liefde voor de arbeid werd waarlijk in mij gesmeed ...
Na enige tijd gewerkt te hebben in De Panne, trok ik naar Nieuwpoort. De schepen werden groter en konden op het strand van De Panne niet meer getrokken worden. Daarom werden de grotere schepen in Nieuwpoort gebouwd. We verdienden toen ongeveer 50 centiemen per uur ... en - liet Oscar ons glimlachend opmerken - we kregen dan ook nog geen kindergeld!
Vanaf mijn 21 jaar werd ik <<eigen baas>>. Dat gebeurde omstreeks het jaar 1907, aangezien ik geboren werd in 1886 te Wulveringem.
Tijdens de oorlog 1914-18, keerde ik terug naar De Panne. In de scheepsbouw was er niets meer te verdienen en om in mijn beroep van smid te blijven, werd ik paardenbeslager. Niemand had me ooit leren een paard beslaan, maar nadat ik het werk enkele keren had gezien, begon ik er zelf aan ... Ik moet zeggen dat ik goed mijn plan heb getrokken, want iedereen was tevreden over mijn werk.
Na de oorlog, trok ik tenslotte naar Oostende: de vissersvloot nam een geweldige uitbreiding en er was veel werk op de plank. Vijftig jaar heb ik mijn stiel uitgeoefend. Toen ik de ouderdom in mijn gebeente begon te voelen jeuken, heb ik wel moeten besluiten <<wat uit te rusten>>. Mijn vijf zonen werken thans in de werkplaatsen, die ik opgericht heb. En toch kan ik niet blijven stil zitten: ik moet kunnen wroetelen en knutselen, en moest ik dat niet meer doen, wel ik zou niet lang meer leven ...
Cheerio!
En op deze levensgeschiedenis drinken we een lekker glaasje.

Een virtuoos van kleinkunst

In elke havenstad ontmoet men natuurlijk verscheidene bouwers van miniatuurscheepjes, doch we denken dat te Oostende de hoofdvogel afgeschoten wordt door Oscar Schockaert, die ons van zijn modellen liet bewonderen. Het eerste model dat onze befaamde scheepssmid vervaardigde, was een houten model van de motortreiler O.266

even van Oscar Schockaert

Van scheepssmid tot scheepskunstenaar

<<Hector Frans>>: één meter lang, met bovenbouw in koperplaat.
Het viel bij velen onmiddellijk op dat Oscar een bijzondere aanleg had, en aangemoedigd door het eerste succes, alsmede gewapend met de opgedane ondervindig, ontwierp Oscar vervolgens een model van een vaartuig, dat nog niet bestaat, doch dat de gebreken niet zou hebben van de reeds bestaande schepen. Het model bracht zelfs een nieuwigheid, die enkele onbetwistbare gemakken daarstelt. We hebben inderdaad kunnen vaststellen dat het achterschip van de O.399 <<De vijf Gebroeders>> - de vijf zonen van Oscar - voller is dan van de gewone vaartuigen en de schroef ze ver mogelijk naar achter gesteld.
De voormast van voornoemd model bestaat uit twee, boven aan elkaar verbonden benen, met er bovenop een masttop voor het voeren van de vereiste lichten. De benen zijn voorzien van een korte losboom, een vaste blok voor het behandelen van het net en worden op de bijna algemeen toegepaste wijze naar de bakhoeken gestaagd. Dank zij dergelijke mastbouw worden de geladen netten onder een minder scherpe hoek binnenboord gehesen, waardoor de kans op slijtage, scheuren, enz., merkelijk verminderd wordt.
Elk détail van het ganse model is met bijzondere zorg afgewerkt.
- Elk model, zei Oscar Schockaert, heeft me ongeveer zes maanden werk gekost, enfin, zes wintermaanden, want tijdens de zomer werk ik nogal veel in mijn hof ...
Nog een typisch dÈtail: de nauwkeurigheid van de modellen-constructie werd zelfs zo ver gedreven dat het fijne touwwerk gesplitst werd waar het hoorde.
Een ander model, dat we te zien kregen is de O.398 <<De drie gezusters>>. Prachtig is eveneens de N.5, gebouwd naar het model van een vaartuig van 1907. Het betreft een <<haringdrifter>>, destijds toebehorende aan de <<Société Carbonez>> en in 1912 vergaan. Aan boord van dergelijke schepen bevonden zich 450 netten, die allen ÈÈn geheel vormden met een gezamelijke lengte van 5.500 meter. Er bevond zich een 21-koppige bemanning aan boord en de reizen duurden 2 tot 3 dagen in de Noordzee.
Ten slotte kregen we nog de P.103 - een model van een vaartuig dat in 1916 door de Duitsers getorpilleerd werd - te zien. Ook hier werden we getroffen door de fijne afwerking en de harmonie van lijn en afmeting.

Toekomstplannen

Moeder Schockaert mengde zich even in het gesprek om te verklappen dat nog deze week een liefhebber zich bij haar man had aangemeld om een groot bedrag aan te bieden voor de aankoop van de O.399.
- Maar wij verkopen die schepen niet, zei moeder Schockaert met nadruk. Wij houden ze voor onze kinderen.
Oscar koestert inmiddels grote toekomstplannen. Hij wil immers modellen bouwen van alle mogelijke schepen uit de visserijwereld, die al ooit bestaan hebben. Staan aldus op het programma: een oud Yslandschip, een Oostendse sloep, dan een <<driestaker>> uit De Panne, een oud zeilschip, enz.
Indien Oscar Schockaert in zijn opzet slaagt, dan staat het buiten twijfel dat de familie Schockaert zal beschikken over ÈÈn van de meest unieke en kostbare verzamelingen van miniatuurschepen.
Vermelden we tenslotte dat Oscar zijn modellen zal ten toon stellen te Nieuwpoort ter gelegenheid van de feestelijke opening van de nieuwe vismijn.
Wij wensen Oscar bij voorbaat vruchtbaar werkt en ... goede vaart!

John HERMANS

Foto uit HVB van 15 mei 1953. Oscar Schockaert met de romp van een nieuw prachtstuk-in-wording.

QUOTA

Tongruil met Nederland voor Golf en Ierse Zee

Nederland heeft zijn tongquota in de Golf van Biscaje (VIIIa,b) en de Ierse Zee (VIIa) geruild. De tongquota bedragen respectievelijk 261 en 158 ton. In ruil krijgt Nederland 4.200 ton haring, 2.000 ton blauwe wijting, 425 ton langoestines en 13 ton schol.

Eerste visgrond gesloten voor kabeljauw

Vanaf 1 maart was het verboden kabeljauw op te vissen, aan boord te houden of aan te voeren uit Ices-gebied VIIb-k (Kanaal, Bristol Kanaal, Keltische Zee, Zuidkust Ierland en VIII (Golf van Biscaje) wegens uitputting van het quotum.

Ocean Food neemt Mosselhandel Bart over

De Antwerpse vis- en schelpdierendistributeur Mosselhandel Bart, gevestigd in de KMO-zone Kielsbroek, werd overgenomen door Ocean Food NV eveneens uit Antwerpen.

AQUACULTUUR

Zalmkweker Nutreco baas in Noorse kabeljauwkwekerij

Het Nederlandse vee-, zalm-, en visvoederproducent Nutreco Holding NV heeft de alle aandelen van de minderheidsaandeelhouders van Cod Culture Norway overgenomen. Nutreco bezat al 56 procent van de Noorse kabeljauwkwekerij en heeft nu het volledige bedrijf in handen. Nutreco zet daarmee ook een stap in de kweek van andere vissoorten dan zalm. Het voedingsconcern wil volgend jaar 3.000 ton gekweekte kabeljauw op de markt brengen.
Nutreco Aquaculture, een onderdeel van het geïntegreerde voederbedrijf Nutreco, is wereldleider inzake zalmkweek. Nutreco telt 120 productiecentra in 22 landen die ondergebracht zijn onder Agriculture (landbouwproducten en veevoeders) en Aquaculture.

SLEPER

Nieuwe sleepboot van 75 meter voor URS

Twee weken geleden werd in Antwerpen de nieuwe URS-sleepboot Union Manta gedoopt. Het offshoreschip is met een lengte van 75 m. het grootste vaartuig in zijn categorie. Met zijn hoogtechnologische uitrusting heeft het 35 miljoen euro (1,4 miljard frank) gekost. De *'anchor handling offshore supply vessel'* vaart onder Belgische vlag en zal de eerst een opdracht in de Noorse fjorden uitvoeren en daarna voor enkele jaren naar Mexico vertrekken.
De Union Manta zal ondermeer ingezet worden voor het verslepen en verankeren van boorplatforms. De hoogzeesleper beschikt over een vermogen van 20.000 pk en enorme lieren. De grootste bevat 8.000 m. kabel van 76 mm. waarmee verankeringen tot op 3.000 m. diepte kunnen geplaatst worden.

Activiteitenkalender voor vissers

MEI

6-8 11de European Seafood Exposition & Seafood Processing in Brussel
22-25 "Oostende voor Anker"
24 Start havenfeesten Blankenberge
27 Veiling eerste vaatje Hollandse Nieuwe, in Scheveningen
Start maatjesseizoen Oostende
30 "Maatjeshappening", Vismijn Oostende
31 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (Nederland)

JUNI

1 "Nationale dag van de visserij" in Heist
7-9 "Palingfestival", Mariekerke (Bornem)
9 "Vlaggetjesdag" in Zoutkamp (Nederland)
28-29 "Vis- en Folkloreweekend" in Mariekerke-aan-de-Schelde (Bornem)
29 "Zeewijding" in Oostende

JULI

12 "Dag van de Marine" in Oostende
13-14 "FÍte de la Mer", Boulogne-sur-Mer (Frankrijk)
17-19 "Visserijdagen" in Bruinisse (Nederalnd)

AUGUSTUS

9 "Dag van de Nederlandse Visserij" in Breskens (Nederland)
9-10 "Visserijdagen" in Breskens (Nederland)
16 "Mosseldag" in Yerseke (Nederland)
22-23 "Havendagen" in Zierikzee (Nederland)
28 Garnaalpromotiedag in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort

SEPTEMBER

3-5 "Seafood Mediterraneo" in Verona (Italië)
6 3de "Oostendse Visserijfeesten"
Visserij- en garnaaldag in Lauwersoog (Nederland)
14 10de Garnaalpelwedstrijd, Visserskaai, Oostende
16 "Mosseldag" in yersele (Nederland)
17-21 "World Fishing Exhibition" in Vigo (Spanje)

OKTOBER

9-11 "DanFish", internationale visserijbeurs in Aalborg (Denemarken)

NOVEMBER

18-22 "Europort 2003", internationale vakbeurs voor scheepvaart en visserij in Amsterdam (Nederland)
21-22 "Visserij, handel en piraten", studiedagen in Raversijde
23-25 "Itech'Mer" in Lorient (Frankrijk).

Het eerstvolgende HVB ligt in uw brievenbus op
vrijdag 6 juni

Edwin Lauwereins
Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur van hoge drukspuit
300, 500 en 700 bar.
Havenstraat 3 - 8400 Oostende
Tel.: 0475 61 65 89
Tel.: Nick 0477 43 40 14
Fax: 059 33 06 11

PROGRAMMA 53ste Blankenbergse HAVENFEESTEN

24 mei tot en met 1 juni: havenfoor
Dinsdag 27 mei: voordracht Heemkundige kring Dr. Van Damme (Prefab Franchommelaan, 20 uur)
Woensdag 28 mei: opening tentoonstelling 10 jaar "De Scute" vzw
Donderdag 29 mei: Antiek- en Brocantemarkt in de Havenbuurt / Opendeur bij de reddingsdienst VBZR / Visbakdemonstratie en degustatie VONA / Rondvaart Blankenbergse schuit / Demonstratie vissersambachten "Ebbe en Vloed" / Opendeur Zeegenootschap-Vuurtoren
* 11.00uur: Optreden Koninklijke Harmonicaïsten uit Boom
* 13.30uur: Officiële opening havenfeesten / Havenwandeling met bloemenhulde aan het monument van de overleden vissers. / Opening : - Havenfoor.
* 14.30uur: DOOPPLECHTIGHEID NIEUWE REDDINGSBOOT (zie kaderstukje) Vrijwillige Blankenbergse ZeeReddingsdienst
* 15.30uur Ontvangst Neptunus "Sea scouts Blankenberge" (met de Blankenbergse "scute").
* 20.00 uur Podium Leopoldstraat optredens
Vrijdag 30 mei Antiek- en Brocantemarkt in de Havenbuurt / Reddingsdemonstraties en opendeur door de reddingsdienst "VBZR" - Rondvaarten Reddingsdienst / Visbakdemonstratie en degustatie door "VONA" / Rondvaart Blankenbergse schuit / Opendeur Zeegenootschap-Vuurtoren / Demonstratie vissersambachten "Ebbe en Vloed"
* 14.00 uur Tewaterlating Roeisloep.
* 14.30 uur Etalagewedstrijd / Rondgang met jury "Haven en Gebuurte".
* 15.00 uur Optreden Seashanties "De Raddraaiers".
* 16.00 uur: Muzikale rondgang met Brassband.
* 20.00 uur: Rondgang Met de Vissersfolkloregroepen / "De Bremers","De Vrye Visscherye" en "Ebbe en Vloed".
* 20.00 uur: Podium Leopoldstraat optredens
Zaterdag 31 mei: Antiek- en Brocantemarkt in de Havenbuurt / Reddingsdemonstraties en opendeur door de reddingsdienst "VBZR" - Rondvaarten Reddingsdienst / Visbakdemonstratie en degustatie door "VONA" / Rondvaart Blankenbergse schuit / Opendeur Zeegenootschap-Vuurtoren / Demonstratie vissersambachten "Ebbe en Vloed"
* 11.00 uur: Optreden Seashanties "De Raddraaiers".
* 14.00 uur: Volksdansen (aan de Feesttent Barcadère) met De Noordzeedansers Blankenberge en De Zeepaardjes Bredene
* 14.30 uur: Sea Scouts. Roeien in de oude haven.
* 15.00 uur: DE SLAG OM BLANKENBERGE Piratenspel.
* 16.00 uur: Muzikale rondgang met Brassband.
* 20.00 uur: FEESTAVOND "10 JAAR DE SCUTE", viering met het Shantykoor Blankenberge" en het groot "Scuteorkest" (Avondvullend programma in de Feesttent Barcadère)
* 20.00 uur: Podium Leopoldstraat optredens
Zondag 1 juni: Antiek- en Brocantemarkt in de Havenbuur / Reddingsdemonstraties en opendeur door de reddingsdienst "VBZR" - Rondvaarten Reddingsdienst / Visbakdemonstratie en degustatie / Rondvaart Blankenbergse schuit / Opendeur Zeegenootschap-Vuurtoren / Demonstratie vissersambachten "Ebbe en Vloed"
* 06.15 uur: Vissersbedevaart nr Meetkerke. (vertrek St.Antoniuskerk)
* 11.00 uur: Reuzenrondgang (paravang)
* 14.00 uur Volksdansen aan de Feesttent Barcadère met de Noordzeedansers Blankenberge
* 15.00 uur: GROTE VISSERSSTOET
* 20.00 uur: Podium Leopoldstraat optredens.

Nieuwe reddingssloep voor vrijwilligers

Reeds twintig jaar staat de Vrijwillige Blankenbergse Zee Reddingsdienst (VBZR) paraat aan onze Belgische Kust. In die twintig jaar werden er niet minder dan 2510 interventies uitgevoerd, die meestal niet ongemerkt voorbij zijn gegaan. Dankzij de inspanning van de bemanning, werd er een reputatie opgebouwd die tot in de provinciegebouwen, en nu zelfs tot in het ministerie, bekend is. Mede door de zeer goede samenwerking met de andere officiële diensten die in het werkgebied van Oostende tot Cadzand actief zijn, werd de VBZR ook opgenomen in het provinciale rampenplan. Zo wordt er meermaals beroep gedaan op onze diensten door het Zeewezen, de Kustwacht, Heliflight Koksijde, de diverse politie- en brandweerkorpsen. Zelfs een ziekenwagen draait mee in het oproepschema van de dienst 100 voor evacuaties op het strand. De talloze opleidingen en oefeningen in het buitenland hebben er toe bijgedragen dat deze vrijwilligers met hun inzet, terecht als professioneel beschouwd worden.
Goed opgeleide en getrainde vrijwilligers hebben ook behoefte aan goed materieel. Alles begon in 1983 met de "*Roeschaert*", een klein werkbootje van de Vrije Noordzee Zeilers. Later kwam dan "*Sterken Dries*", zijn naam waardig, die door eigen mensen, om kosten te besparen, werd afgebouwd, en zijn deugdelijkheid reeds meer dan bewezen heeft. De evolutie in de navigatie-apparatuur, het toenemen van de pleziervaart, maar ook het alsmaar groter wordende werkgebied, stellen steeds hogere eisen.
Om de veiligheid in de kuststreek nog te verhogen werd de uitdaging aangegaan in Engeland een nieuwe reddingsboot op stapel te zetten. Het werd een aluminium RIB van 13,60 m. lengte en een breedte van 4,50 m, met een gesloten stuurhut voorzien van de modernste navigatie-apparatuur, aangedreven door 2 Hamiltonjets en 2 Caterpillar-motoren van elk 450 pk. Dit project werd mogelijk gemaakt door de steun van de Vlaamse regering, in het kader van het Kustactieplan 2000-2004 van de Vlaamse minister van toerisme Landuyt.
Tijdens de havenfeesten zal het 20-jarig bestaan van de V.B.Z.R. gevierd worden met de doop van deze nieuwe reddingsboot.

Karel - Samas - Wittevrongel, een Blankenbergse visser

over de tijd van toen

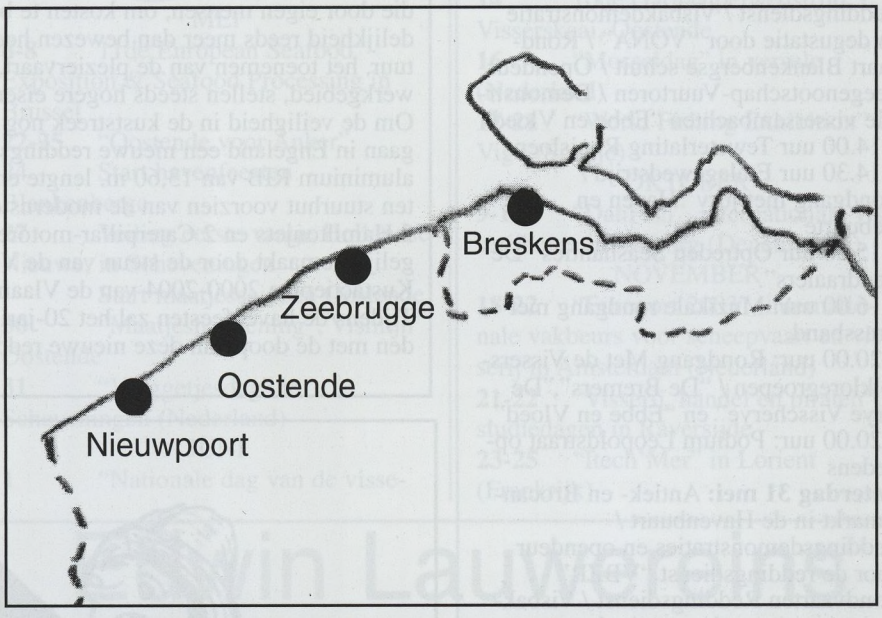
Op 9 januari 1913 werd hij in Blankenberge geboren en dit jaar vierde hij er zijn negentigste verjaardag. De jaren hebben op hem nauwelijks vat gekregen. De Wittevrongels zijn dus kloek en taai, maar ze zijn vooral van Blankenberge. Tot ver in de tijd vinden we vissers terug in de familiegeschiedenis van de Blankenbergse Wittervrongels.

Karel: *'Bij mijn grootvader waren ze met vijf broers en vier zusters. Grootvader zelf stierf als hij 43 was, grootmoeder Rosalie stond alleen voor de zorg van de familie.'* Karel spreekt dan ook met veel lof over zijn grootmoeder: *'Dat mens heeft hard en veel gewerkt: wassen, naaien, wassen voor vreemde mensen, eten maken... Als de hele familie de zaterdag thuis was, werd er voor elk twee kleine visjes gebraden en de boterhammetjes werden zo dun gesneden dat je het broodmes erdoor zag blinken. Er was honger maar er werd niets gezegd, wij hadden zo veel respect en liefde voor al wat ze deed om toch iets meer inkomen te hebben. Als iedereen dan getrouwd was, ging ze bij een zuster van grootvader wonen. 's Morgens was ze vroeg op en ging om 7 uur naar de kerk, wat toch dertig minuten stappen was, rond 10 uur kwam ze dan bij ons binnen , want mijn ouders woonden in haar straat. Grootmoeder was echt een braaf mens.'*

De vader van zijn moeder Adeline was dan weer een echte strandjutter. Karel: *'Hij kende elk plekje van het strand en na een storm was hij er niet weg te slaan. Er viel altijd wel wat bruikbaars te*

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

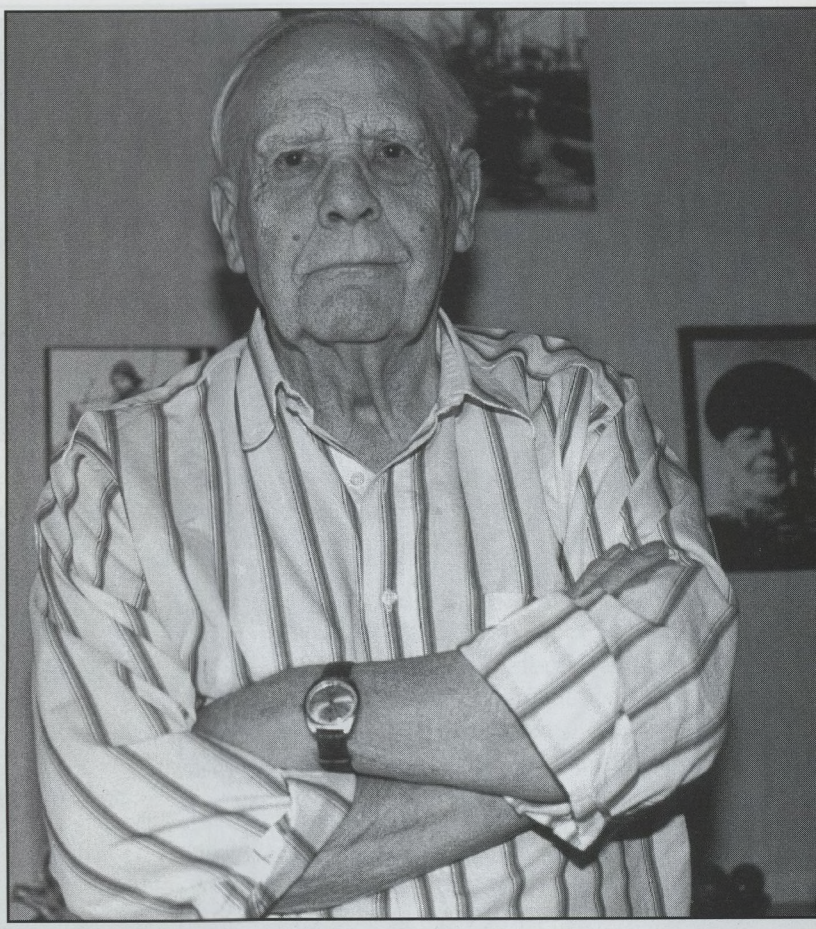
rapen. In de zomermaanden werkte hij bij de badkarhouders.'
Frans Wittevrongel de vader van Karel was visser. Hij trouwde met Adeline Preem, heel waarschijnlijk afkomstig uit de omgeving van Keulen (Duitsland). Zij werd 83 jaar, hij werd 80.

Samasses

Karel Wittevrongel gaat door het leven als 'Charles van Samasses'. In de visserij wordt dat dan 'Samas'. Waar de bijnaam vandaan komt weet hij niet. Vandaag verwijt Karel zichdan ook dat hij indedrtijd veel te weinig met zijn ouders heeft gepraat, hij heeft hen te weinig vragen gesteld. En nu kan het natuurlijk niet meer.
Hij loopt lagere school en ook anderhalf jaar middelbaar in het St. Pieterscollege te Blankenberge. Hij is een goede leerling, zodat zijn ouders wensen dat hij een loopbaan zou uitbouwen aan de wal. Karel mag dan wel naar de zee verlangen, maar moeders wil is wet en dus wordt hij leerling timmerman.
Intussen zijn wij aan de jaren dertig gekomen: grote werkloosheid tijdens een enorme economische crisis. Karel die aan de wal niets te doen heeft, beschikt nu over voldoende argumenten om moeder te overtuigen. Hij trekt het zeegat in.

Een visser te paard

In 1931 monstert hij aan: *'Mochten we ons leven moeten overdoen, ik zou hetzelfde doen.'* Zijn eerste vaartuig is de B.35 'Dolly' met Engelbrecht - Engel - Goderis als schipper naast god op het vaartuig van reder Arthur - Tuurtje van de Grauwens - Vantorre.
Karel krijgt meteen de meer avontuurlijke kanten van het vissersbestaan te zien als het schip voor de Engels kust lek slaat en de mannen het maar met veel pompen en lozen op de bank kunnen zetten.
Terwijl ze daar in herstelling liggen vraagt reder Firmin Laenen van de H.64 om met schipper Tuurtje - Grauwens - Vantorre in zee te gaan, maar Karels vader zou juist als schipper het vaartuig van Frans Depaepe voeren en Karel gaat aan boord op vaders schip.



Omdat hij de paperassen niet ingevuld had die hem hadden kunnen vrijstellen van legerdienst, moest Karel in 1933 soldaat worden. In Lier werd hij ingedeeld bij de artillerie. Hij was dan wel geen paardenvisser, maar in die periode de toch wel een visser te paard. Leuk is dat Karel vervolgens enthousiast vertelt over zijn oefenritten die tot in de nabijgelegen gemeente Lint gingen, en dat alles in hetzelfde jaar, 1933, waarin zijn interviewer, uw dienaar, in hetzelfde Lint geboren werd. Samen met Karel kon ik dan ook een pak jeugdherinneringen ophalen die de lezers uiteraard minder interesseren.
De verlofperiodes — vier op één jaar — waren telkens een hele gebeurtenis: *'Zaterdagmiddag vrij; de trein naar Antwerpen; vandaar een andere trein om dan rond vijf uur in Blankenberge aan te komen. Op zondagmiddag waren we dan weer op weg naar Lier.'* Maar goed, in 1934 zit zijn legerdienst er op. Hij krijgt het papier van *'Goede Dienst'* en de daarbijhorende lof van zijn commandant.

Ter Visserij

Na zijn jaar legerdienst lokte het vissersleven. Karel had geen visserijschool gevolgd, dat werd toen nog als overbodig bechouwd. Hij werd stuurman op de B29 'St. Marie-Joseph Protégez Nous' en vervolgens de B.29 'Antares'. In 1936 wordt de vissershaven van Zeebrugge in het vaarschema opgenomen met de H.61 'Belgica' en de H.77 'Gilda' met reder Petrus (Patriesse) Latruwe en stuurman Leon Latruwe.
In 1937 trouwt Karel met Hendrika Van Hecke, waarmee hij drie dochters zou krijgen. De dreiging van Wereldoorlog II wordt realiteit. Karel behoort niet tot het konvooi van vissers dat ofwel naar Frankrijk ofwel naar Engeland vlucht. Hij blijft in Blankenberge waar hij met het schuitje van vader de zee opvaart en met een stropnetje op haring jaagt. Karel: *'Al wat kon drijven en de vorm van een bootje had, ging in die tijd achter de haring aan.'*
Onze Karel wordt schipper op de B. 4 ' Ons heer Bewaar ons' (zie foto) van Karel - Kloeffe - Strobbe. Karel, die dan 27 is, vindt aan boord Raymond Cattoor (18), Albert Waeghe (24) en scheepsjongen Gerard Strobbe (17). Het vaartuig, met een Deutzmotor van 95 pk (70 kW), was in 1919 gebouwd en lang geleden uit Fecamp (Frankrijk) als oorlogschade aan België overgedragen.

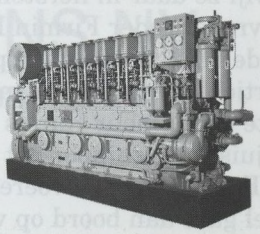
Oorlogservaringen

Wij zijn februari 1940 het weer is goed. Op zondagmorgen 5 uur vaart het schip weg uit de haven van Blankenberge, op het water ligt een flinerdun ijslaagje. Op 12 februari, om 20 uur, op ongeveer 15 mijl Noord-West van het lichtschip 'Noordhinder' worden de netten uitgezet. Intussen is de zee heel ruw geworden met een stijve bries N.E., hoge zee, zeer koud en sneeuwvlagen die het uitzicht belemmeren en die waarneming bijna onmogelijk maakt. Voor de veiligheid besluit Karel de korre binnen te halen. Tijdens die werkzaamheden voelt de bemanning een lichte schok. Karel gaat in de voorpiek kijken en ziet dat het gekraak van hout, dat men hoort, van de stuurboord voorsteven komt. Het zeewater stroomt binnen! Doordat de zee nog woester wordt gaat het ook bijzonder snel. De bemanning probeert te pompen en te lozen, maar als de schipper het water ziet stijgen, ook merkt dat de voorsteven dieper wegzinkt, geeft hij het bevel de reddingsboot in zee te zetten en het schip te verlaten.
Ook dat buitenzetten van de reddingsboot is een hele klus: de striemende sneeuwvlagen, het overzwiepende zeewater, de achtersteven die omhoog komt, de reddingboot die moeilijk te manoevreren is, de mannen die in bevroren kleren werken... Karel heeft nooit kunnen begrijpen, hoe men in zulke slechte, barre weersomstandigheden toch in de reddingboot geraakt is.
Er moest geroeid worden om van

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.

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



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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

het zinkende vaartuig weg te komen en de reddingsboot op de zee te houden, hetgeen bijna onbegonnen werk is. Karel besluit in de mate van het mogelijke en met de resterende krachten, voor de wind te gaan om niet dwars op de zee te komen. Het zijn bange, zelfs angstige momenten met zicht nul, ijzige sneeuwvlagen, met doorweekte en bevroren kleren en steeds maar water uit de reddingboot lozen.
Onvoorstelbaar! De mannen hadden bijna afscheid genomen van het leven als er plots een fel licht door de sneeuwvlagen priemde. Er was weer hoop. Karel wist dat enkele grote vissersboten een schijnwerper hadden om beter de zeemijnen te kunnen zien drijven. De bemanning werd dol van vreugde, de mannen riepen en brulden maar plots verdween het licht, gevolgd door de vage schaduw van een vaartuig en daarmede verdween ook de hoop op redding.
Maar... plots was die lichtstraal er weer en werden we opgemerkt.

De 27-jarige Karel wordt aan het begin van de oorlog schipper op de B. 4 ' Ons heer Bewaar ons' van Karel (Kloeffe) Strobbe.

We werden gered door de crew (schipper Eugene De Witte, Petrus Everaert, Theophiel Everaert en Georges Royaert) van de Z.50 'Lydie-Suzanne'. Het werd een hele klus om in die storm de vier bevroren, uitgeputte bemanningslede uit de reddingsboot aan boord te hijsen. De reddingsboot crasht tegen de Z.50, het hout vliegt in het rond als de laatste drenkeling aan boord van de Z 50 geraakt.

In Blankenberge hoort echtgenote Hendrika dat er een vissersboot is vergaan en ze krijgt een bang voorgevoelen. Later op de dag komt er een telefoon van de havenkapitein van Zeebrugge die haar die vraagt of ze met kleding voor de mannen naar Zeebrugge wil komen. Uit het relaas van de bemanning nam de onderzoeksraad toen het besluit, dat de B.4 op een onderwater drijvend voor-

The Proof of the Pudding

Lezer! Wellicht kent u iemand die blij zou zijn mocht hzij een gratis exemplaar van HVB in handen krijgen. Voor ons is dat dan weer een enige gelegenheid om HVB nog ruimer te verspreiden. Misschien levert dat proefnummer ons vervolgens wel een nieuwe abonnee op, want *the proof of the pudding...*

Zend een gratis proefnummer naar:

Naam: ... ...

Straat en nr: ... ...

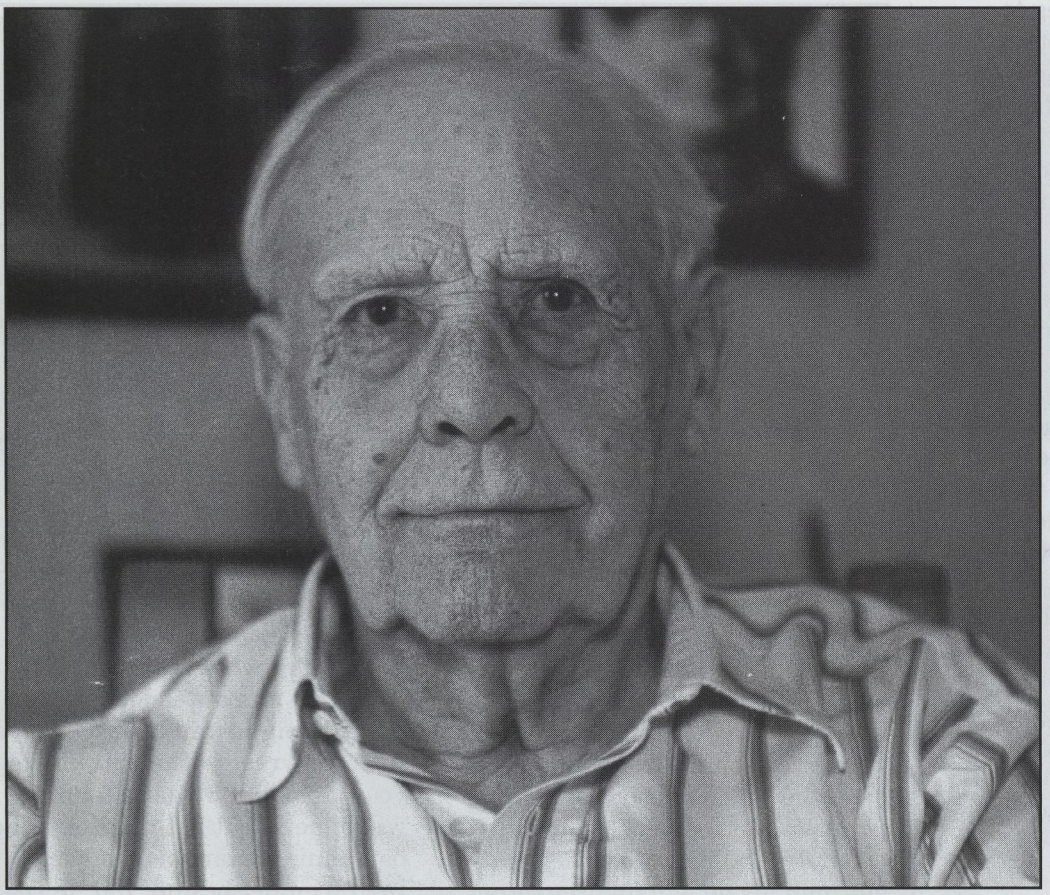
postnr en gemeente: ... ...

En dan krijgt de persoon een HVB-proefnummer opgestuurd al dan niet met de groeten van

Naam en voornaan: ... ...

Uitknippen en opsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

... is in the Eating



werp is gestoten, daardoor een lek kreeg en is gezonken.
Karel gaat daarna met Peter Gunst in zee, daarna komt de B.46 'Pieter-Willy' van reder-schipper Gust Vanheetvelde. Karel wordt er de schipper van: *'Goeie vissers aan boord: Schele Pierre, Rosten Jef en Florimond Vanheetvelde.'*

Een na-oorlogse ontploffing

Na de oorlog vaart Karel met Gust Vanheetvelde. In de bocht aan de muur van Zeebrugge worden ze ingehaald door de H.46 'Augusta'. *'Het schip vaart tien meter voor ons als het op een mijn loopt. Het achterschip is weg, wij moeten uitwijken en komen vast te zitten. Het was ellendig, wij konden niet los komen uit de modder, we konden dus ook geen hulp bieden en dat doet pijn, vooral als je zelf al eens gered bent moeten worden.'*
Karel heeft lang met Vanheetvelde gevaren, waarmee hij een goede verstandhouding heeft. Toch stapt hij over op de Z.270.
Karel: *'Een goede bemanning en excellente reders, we verdienden daar goed onze boterham.'* Intussen hadden Karel en Hendrika een viswinkel geopend in Blankenberghe, die bijzonder geod werkte tijdens het zomerseizoen. In de zomermaanden bleef Karel dan ook thuis en werkte er in de winkel. Dat werk werd Hendrika uiteindelijk te zwaar en het koppel besluit ermee op te houden.
Op de Z.270 van Pier (zeilmaker) Demeester kan Karel de rederszoon nog in de schippersgeheimen inwijden. Als hij daarna de leeftijd bereikt waarop er afscheid van de zee moet genomen worden, moet hij zijn tranen achter de korre verbergen, want Karel ging graag in zee en hij kende dat vaartuig ook al zo goed.
Maar werk is er ook aan de wal. In het pakhuis van Raf Christiaens begint Karel op maandag om 5 uur en op woensdagavond heeft hij al 46 uren op zijn loonbriefje staan. Hij heeft er 13 jaren gewerkt ondanks het feit dat hij dat werk niet graag deed. Vandaag zijn er nog de herinneringen die uit verre hoeken van het geheugen weer naar boven komen, maar ook aan recente visserijgebeurtenissen die hem onder meer bereikten via zijn neef Fred Wittevrongel die vele jaren het beleid van de Rederscentrale mee heeft bepaald.

Interview
Juul De Vocht,
foto's Guido Walters

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

Onderstaand essay benadert de malaise in de visserij op een ongewone manier. Stelling in het stuk is dat de opeenvolgende crises die de sector meemaakt geen speling van het lot zijn. Ze zijn het resultaat van een doelbewuste economische politiek om het terrein helemaal over te laten aan de allergrootsten.
U leest een gedurfde, maar stevig onderbouwde stellingname van onze polemist ter zeevisserij!

WAAR GAAN WE MET DE VISSERIJ NAARTOE?

essay

Crisis na crisis... naar het *slacht*veld van de turboconcurrentie

OP 27 MAART deelde Bart Schiltz, de sterke man van de Rederscentrale (RC), zijn bestuur mee dat hij uit die functie ontslag zou nemen. Aanleiding was de razzia in de ZV, het feit dat Schiltz' vaartuig daarbij betrapt werd en de zogenaamde '*georchestreerde*' aandacht die de pers aan dit (nogmaals zogenaamde) '*fait divers*' wijdde.
De volle betekenis van dat ontslag ligt evenwel op een ander vlak. Het bezegelt de diepe crisis waarin de sector terechtgekomen is.

DAT DE SPILFIGUUR uit het socio-economische sectorleven daarbij de handdoek in de ring gooit, toont niet alleen aan hoe diep de visserijmalaise inmiddels verankerd zit. Dit kan ook een teken zijn dat ze, voor wat de Vlaamse sector betreft, naar haar ***terminale fase*** *gaat.*
En er is geen mens die ons kan zeggen of we daarna nog over een Vlaamse visserij van enig belang zullen kunnen spreken.

NIEMAND ZAL NU nog ontkennen dat de sector in een diepe crisis verkeert. Weinigen echter vermoeden de omvang ervan. Nog minder horen we iemand de bron ervan vernoemen. Vissers, reders, streekpolitici, de publieke opinie... allen schijnen in het duister te tasten. De weinigen die dan weer *wèl* beseffen wat er gebeurt, hebben er alle belang bij om de bron van al die miserie niet al te zeer in het daglicht te stellen.
De gevolgen van deze mistspuiterij zijn groot. Daardoor komt het wellicht dat sommigen denken dat er wel zeer simplistische antwoorden op de vragen te bedenken zijn. Ze geven antwoorden van het type dat alleen maar als (dan nog waardeloze) bliksemafleider dienst kan doen. Zij zeggen bijvoorbeeld dat de sector door *'de entourage van minister Dua'* geviseerd wordt. Stefaan De Clerck mag dat dan graag horen, veel wordt de visserij er niet door geholpen. Anderen (of dezelfden) denken dat er '*stoorzenders*' aan het werk zijn; weer anderen (of weer dezelfden) wijden de problemen aan de kleine kern Oostendse Trapvissers die streekparlementairen, pers en ministers zou '*misleiden*'; er zijn er zelfs die ernstig de mening toegedaan zijn dat ondergetekende oorzaak is van al dit kwaad. Het zijn evenveel loze beweringen die ons alleen maar afleiden van de wortels van het probleem. En de vraag is wie daarbij iets te winnen heeft.
Het is niet de eerste keer dat deze crisis de Vlaamse visserij vlak in het aangezicht treft. Het betreft immers een langdurige malaise waarvan de pieken de sectortop telkens weer overvallen. Die top — die vreemd genoeg dacht er met enige imago-ingrepen vanaf te komen — heeft ons meermaals laten weten dat het met de visserij weer de goede kant opging, maar de werkelijkheid toonde ons nauwelijk iets dat dit kon bevestigen. Daarenboven waren er voldoende gegevens beschikbaar opdat iedereen kon *wéten* dat de malaise tientallen jaren zou duren en ***dat de opeenvolgende crises niet zouden stoppen vooraleer een beperkt aantal topreders het veld voor zich alleen zou hebben.*** De Europese Commissie zei het bijvoorbeeld overduidelijk in 1994: *'Naar het oordeel van de Commissie, moet men zich dringend rekenschap geven van de determinanten van de nieuwe situatie, dat wil zeggen van de factoren die het scenario van een langdurige crisis (...) aannemelijk maken.'* (onze streep) (1)

We werden verwittigd: *'een langdurige crisis'*!
Hoe kan deze Commissie dat weten? Dat is niet moeilijk. Enerzijds beschikt ze over de nodige macro-economische gegevens om dergelijke voorspelling te doen. Maar de Commissie weet nog méér. Verder in dit stuk zullen we aantonen dat het uitgerekend die Commissie is die deze langdurige visserijcrisis organiseert en we zullen onderzoeken waarom ze het doet.
Omdat dit blad bij de uitbarstingen van deze crises telkens geweigerd heeft de kop in het zand te steken heeft het die malaise maand na maand gevolgd, becommentarieerd en de gevolgen ervan proberen in te schatten. Bovendien weten de HVB-lezers daardoor dat de malaise zich niet tot Vlaanderen beperkt. *Overal* treffen we vissersgemeenschappen in crisis aan; *overal* worden mensen uit de sector geweerd. *Overal* vallen er koppen en *overal* zijn mensen uit de sector kwaad op elkaar. Er zijn genoeg voorbeelden op te sommen opdat de sectortop zou kunnen weten dat wat hun overkomt niet op het kabinet van de Vlaamse minister Dua bedisseld wordt. Visserijoorlogen zijn er bijvoorbeeld zo'n beetje overal (geweest). In Frankrijk staken de vissers enkele jaren geleden de fik in het Bretoense parlement. In Nederland eiste de sector nog niet zo lang geleden de kop van een nationaal topambtenaar; Portugezen en Spanjaarden eisten verleden jaar zelfs de kop van Franz Fischler, Europese Commissaris bevoegd voor de visserij; en in België was het... de RC-voorzitter zelf die de handdoek in de ring gooide. Hetzelfde gebeurde trouwens ook in Denemarken waar Bent Rulle er verleden maand de brui aan gaf.

Visserij en globalisering

Het klinkt inmiddels als een banaal modewoord en toch is het correct erop te wijzen: de visserijmalaise — ook die in Vlaanderen — vindt zijn oorsprong in de veelbesproken *globalisering*. Onze regionale en nationale politici hebben dan ook een beetje gelijk wanneer ze ons zeggen dat ze zelf de touwtjes niet meer in handen hebben om een eigen visserijbeleid te voeren, ze hebben een beetje gelijk als ze stellen dat ze verplicht zijn in de voetsporen van internationale instellingen als de Europese Unie (EU) te lopen. Maar ze hebben ook veel ongelijk, want het zijn wel degelijk de politici zelf die mede het bedje van de EU gepreid hebben. Het zijn zij die het mogelijk gemaakt hebben dat de nationale overheden plaats maken voor de supra-nationale instellingen, zoals daar zijn de EU, maar ook andere, zoals de OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) (2). Daardoor gaven ze *vrijwilig* een heel pak bevoegdheden uit handen. België werd bijvoorbeeld al bij de oprichting in 1961 lid van deze OESO die zich vooraan in het globaliseringspeloton genesteld heeft. Onlangs nog verspreidde deze club een lijvig visserijrapport waarbij duidelijk wordt dat ook de laatste nationale belemmeringen op de internationale kapitaalbewegingen stuk voor stuk verwijderd zullen worden. De titel van het werk alleen al maakt het duidelijk: *Liberalising Fisheries Markets*! (3)
Ook wat het visserijbeleid van de EU (toen nog EEG) betreft was België er vanaf de start, in 1983, bij om de visserijpolitiek terzake uit handen te geven: *'Het Belgische visserijbeleid kan niet meer los gezien worden van het Europese visserijbeleid'*. (4)
De globalisering is dan ook niet anders dan het wereldwijde proces waarbij nationale overheden de controle over de economie uit handen geven aan supra-nationale instellingen (zoals de Europese Unie) of/en aan de bedrijven zelf: de zgn. *governance*, waarbij de overheid taken afstoot in de richting van het particulier initiatief. Een bekend voorbeeld van dat laatste kennen we in Nederland, waar reders zelf de quota beheren in zgn. biesheuvelgroepen. Ook in België kennen we nu in de visserij zo'n *governancegeval*: de sector heeft van de staat toestemming gekregen om 90% van de bedrijfsvoorheffing van de visserslonen zelf te beheren (zie elders in dit blad).
Doel van dat alles is de sterkste Europese ondernemingen voor te bereiden op die ene wereldmarkt die onder onze ogen gevormd wordt. Dat geldt inderdaad evenzeer voor de rederijen ter zeevisserij, waarbij onze aanvoerders de concurrentie aangaan met bedrijven die van... overal komen. Deze nieuwe situatie brengt ons in het tijdperk van een *'turbokapitalisme'*; in een concurrentiestrijd van de overtreffende trap.
Het lijkt bijzonder moeilijk te zijn om de Vlaamse vissers ervan te overtuigen dat ze wel degelijk ingeschakeld zijn in dit grote economische spel dat boven hun hoofden gespeeld wordt. Toch zijn er voldoende cijfers die aantonen dat ook onze kleine visserij inmiddels al ingeschakeld werd in deze wereldmarkt. Voor de vissers zal het

bijvoorbeeld wel duidelijk zijn dat ze de voorbije vijftien jaar almaar minder hebben mogen aanvoeren. Tegelijk is de vraag naar visproducten echter toegenomen. Zodat we nu in een situatie verkeren waarin de OESO-landen bijvoorbeeld al meer dan twee-derde van hun visproducten invoeren. Ander voorbeeld: in 1983 visten de lidstaten van de EU nog 7 miljoen ton vis bijeen. In 1990 was de oogst maar 5,5 miljoen ton meer. In dezelfde periode steeg het jaarlijkse gemiddelde visverbruik per inwoner in Europa van 15 tot 22 kilo. Het verschil werd ingevoerd uit derde landen. Die Europese invoer vertegenwoordigde in 1984 nog maar 29 procent van de aanvoer. In 1992 was dat al toegenomen tot 54 procent (een toename van maar liefst 86%!). (5) In België is de toestand vergelijkbaar. In 1971 was de zelfvoorzieningsgraad (eigen aanvoer ten opzichte van binnenlands verbruik in %) 41%. Dit cijfer is gestaag afgenomen en in 1992 bedroeg het nog nauwelijks 16,5%. (6) Tegen het licht van dergelijke cijfers is het overduidelijk: ook de kleine Vlaamse visserijsector is in de logica van het turbokapitalisme terechtgekomen. Hoe langer hoe meer wordt de vismarkt in Europa dus mee bezet door ondernemers uit derde landen die er de concurrentiestrijd met onze inheemse ondernemingen aanzwengelen. De Vlaamse vissers zouden moeten beseffen dat je die vreemde turboconcurrenten niet ziet rondlopen op onze kaaien, maar dat ze wel degelijk op de markt aanwezig zijn.

Turbokapitalisten

De concurrentiestrijd in het turbokapitalisme moet uiteraard gevoerd worden door turbokapitalisten. Dat niet iedereen daarvoor in aanmerking komt is duidelijk. Van de Oostendse Trapvissers bijvoorbeeld kun je veel zeggen, maar niet dat zij turbokapitalisten zouden zijn. Dat gegeven delen ze trouwens met de overgrote meerderheid van vissers, veilinguitbaters, reders, vislossers en leveranciers. Hun belangen zijn helemaal niet deze van de globalisering. Zij zijn al blij als er op het einde van de maand nog een beetje geld overschiet. Vraag is alleen nog waarom al dat klein grut ook economisch geëlimineerd zou moeten worden, want meer dan economische peanuts hebben zij niet aan te bieden in dit mondiale economische spel.

Om te begrijpen waarom al deze *economisch onbetekenende mensen uit de sector gejaagd worden*, moeten we een stap terug in de tijd zetten.

In 1994 publiceerde het Amerikaanse *Worldwatch Institute* een rapport waaruit blijkt dat het aantal grote vissersvaartuigen in de wereld verdubbeld was in twintig jaar tijd (van 585 000 in 1970 tot 1,2 miljoen in 1990). (7) Deze moderne, grote schepen visten zo intensief dat ze op het einde van de rit allemaal samen... *minder* vis aan de wal brachten.

Het klinkt als een abnormaliteit. Je verdubbelt de vangstcapaciteit en je brengt minder naar boven! Typisch voor de visserij zegt u? Geenszins. Typisch voor het kapitalisme? Welzeker. Niemand zal ontkennen dat elke ondernemer naar winst streeft: hoe meer hoe beter! In de visserij gebeurde dat o.a. door almaar meer en vlugger vis uit zee te halen, waardoor de resterende voorraden zo klein werden dat er onvoldoende restte opdat elkeen nog rendabel ter visserij kan trekken. Twee maatregelen verdoken eerst nog deze structurele tegenstelling: ten eerste gaven bijna alle landen ter wereld subsidies aan hun onrendabele visserijvloten en ten tweede organiseerden de visserijsectoren overal ter wereld een illegale visserij. Dat het fenomeen van de illegale visserij inmiddels daardoor complexer is dan onze goeie ouwe '*zwarte markt*', mag blijken uit de beweringen van Greenpeace dat wereldwijd al 1.200 grote schepen aangewezen heeft die zich aan illegale visserij bezondigen. De zwartvisserij is uitgegroeid tot een georganiseerde business met belastingparadijzen, gepecialiseerde advokatenkantoren en vaartuigen die onder 'goedkope' vlag varen.

'In 1983 visten de lidstaten van de EU nog 7 miljoen ton vis bijeen. In 1990 was de oogst maar 5,5 miljoen ton meer. In dezelfde periode steeg het jaarlijkse gemiddelde visverbruik per inwoner in Europa van 15 tot 22 kilo. Het verschil werd ingevoerd uit derde landen. Die Europese invoer vertegenwoordigde in 1984 nog maar 29 procent van de aanvoer. In 1992 was dat al toegenomen tot 54 procent (een toename van maar liefst 86%!).'

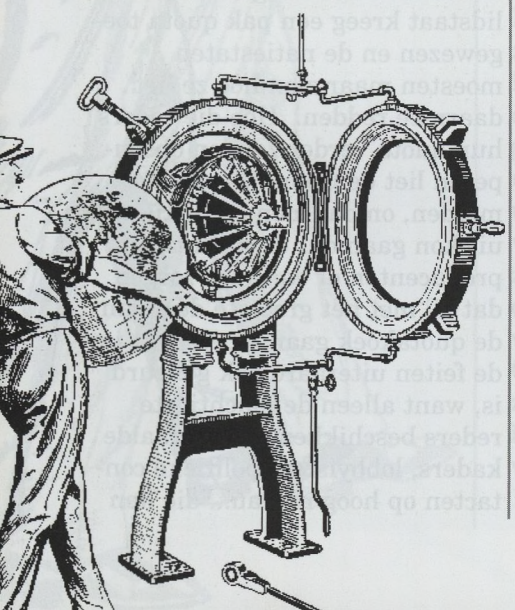
Hoe de Unie de grootsten bevoordeligt

De subsidies en het zwarte circuit konden het probleem echter niet te eeuwigen dage verdoezelen. Zo zag ook de EU zich al vlug voor het niet meer te miskennen probleem geplaatst: *hoe zorgen we ervoor dat de meest productieve elementen uit onze visserijsector de concurrentie met het 'buitenland' aan kunnen gaan, zonder dat deze voortvarende ondernemers evenwel de zee leegvissen.* Met andere woorden: hoe zorgen we ervoor dat ook Europa in de visserij een sterke groep eigen turbokapitalisten creëert. De Commissie koos voor een tweeledige oplossing. Langs de ene kant organiseerde ze een *schaarste in de vangsten*. Elke lidstaat kreeg een pak quota toegewezen en de natiestaten moesten maar zien hoe ze het daarmee redden. Hoe die reders hun quota verder zouden opsouperen liet de Commissie in het midden, omdat men er rustig vanuit kon gaan dat de machtigste producenten er wel voor zorgen dat zij met het grootste deel van de quotakoek gaan lopen (wat in de feiten uiteraard ook gebeurd is, want alleen de machtigste reders beschikken over betaalde kaders, lobbyisten, politieke contacten op hoog niveau... die hen

vooruit helpen). Ten tweede organiseerde de Commissie *een schaarste aan de inputzijde*: de vlootomvang en -sterkte werden beperkt via een systeem van Meerjarige Oriëntatieplannen (MOP's), die à propos helemaal geen *oriëntatie*plannen waren, maar opgelegde verplichtingen waaraan sancties verbonden werden. Op die manier werd o.a. België verplicht zijn vloot af te bouwen tot op het trieste niveau waar we ons nu bevinden.
Vreemd is het hoe sommige reders dat alles, na zoveel bewijsmateriaal, nog willen tegenspreken. Toen ikzelf over de visserij begon te schrijven waren er ei zo na tweehonderd Vlaamse reders. Vandaag zijn er dat geen honderd meer. Crisis na crisis werden er in Europa duizenden vissers, honderden reders, tientallen veilingen, ontelbaar veel leveranciers... uit de sector gestoten. We hebben inmiddels kunnen constateren wie verdwenen is en we hebben genoteerd dat het de kleinsten zijn, de zwaksten, de minst kapitaalkrachtigen.

De strijd aangaan of collaboreren

Wie het voorstelt alsof dit alles met ecologie (het behouden van de vissoorten) te maken heeft, is wel heel ver van huis weg. Om de kabeljauw van de ondergang te redden zouden bijlange niet zo'n strenge maatregelen nodig zijn. Leren onze vissers ons niet dat er ook vandaag nog genoeg kabeljauw in zee zwemt? Dat zou toch moeten duidelijk maken dat die quotamaatregelen niet tot doel hebben de soort te redden. Daarenboven zijn er de woorden van de Europese Unie zelf: *'Het is niet zozeer de bedoeling de vissoorten in stand te houden (een doelstelling waarvoor overigens minder ingrijpende maatregelen nodig zijn), dan wel de visserijactiviteit te handhaven.'* (8) Het citaat is duidelijk. Wie het voorstelt alsof de voorbije EU-politiek terzake mislukt is, is naïef of te kwader trouw. De *kunstmatige schaarste* die de EU gecreëerd heeft, zowel aan de inputzijde (MOP) als aan de outputzijde (quota) heeft wel degelijk bijna het hele terrein gegeven aan krachtige visserijnaties (zoals Nederland) en in de naties zelf aan de meer kapitaalkrachtige ondernemingen.
Ook in België zijn de cijfers overduidelijk: in 1990 voeren hier nog 205 vaartuigen ter visserij. Deze hadden gemiddeld een vermogen van 382 kW. In 2003 zijn er nog maar 128 'Belgische' vaartuigen en het gemiddelde vermogen is toegenomen tot 519. Minder, maar duurdere vaartuigen!
En nog zijn we niet aan het einde van de rit gekomen. Om te weten wat er verder zal gebeuren, moet je je alleen maar afvragen welke rederijen de huidige zware beperkingen kunnen overleven en je komt automatisch uit bij de meest kapitaalkrachtigen.
Zullen er op het einde van dat verhaal nog vijftig Vlaamse vaartuigen overblijven? Veertig? We weten het niet. Want al die plannen worden uiteraard niet zomaar door elkeen zonder slag of stoot aangenomen. Dat de kleintjes eruit moeten, dat kunnen de grootsten dan wel vinden, maar die kleintjes zijn — en dat is zeer begrijpelijk — zelf soms een andere mening toegedaan, waardoor er *sociale strijd* ontstaat die het uiteindelijke resultaat mee zal bepalen. **Veel van het gescheld in de Vlaamse visserij is dan ook niets anders dan het uiten van die sociale strijd, waarbij de potentiële winnaars zich eraan ergeren dat de potentiële verliezers zich niet op voorhand gewonnen geven.**
In België is het voorlopig alleen maar de piepkleine organisatie van kustvissers, de Vlaamse Vissersbond, die weerwerk biedt tegen de logica van deze 'rat race'. Mochten ze daarbij het gezelschap van de vakbonden krijgen, dan zou dat gevecht al heel andere dimensies aannemen. Maar tot nutoe houden die vakbonden wel grote betogingen in Brussel tegen de globalisering, maar laten ze krek dezelfde globalisering op de kaaien hun gang gaan.
De secretarissen van die bonden kiezen er blijkbaar voor om met hen voort te doen die zich nu al als winnaars presenteren, wellicht onder het kruideniersmotto: *if you can't beat them, join them.* Vraag is echter hoelang die bonden dat nog kunnen volhouden, want ook het aantal Vlaamse vissers is onder dat globaliserend geweld inmiddels gehalveerd. *Waardoor het naar uitziet dat de visserijvakbonden meewerken aan hun eigen liquidatie!* Bovendien kunnen we een voorspelling maken. Terwijl de EU de klus klaart, zal de concurrentiestrijd in dat turbokapitalisme nòg toenemen, waarbij ondernemingen alleen maar zullen overleven als ze het laagste in de mens naar boven halen. We kunnen ons niet voorstellen dat dit het perspectief was dat de stichters van die vakbonden voor ogen hadden. Zij wisten dat het kapitalisme van crisis naar crisis gaat en dat het - *one way or another* - de werknemers zijn, plus de gemeenschap, die daarvan uiteindelijk de rekening betalen. (fv)



(1) De Crisis van de Visserijsector in de Gemeenschap, mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees parlement. Uitgave COM (94) 335 def. Brussel, 10.07.1994.
(2) De stichtende leden van de OESO zijn Oostenrijk, België, Canada, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, IJsland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Portugal, Spanje, Zweden, Zwitserland, Turkije, Verenigd Koninkrijk en de USA. Later kwamen daar nog bij Japan, Finland, Australie, Nieuw Zeeland, Mexico, Tsjechië, Hongarije, Polen, Korea, Slovenië. De Europese Commissie neemt eveneens deel aan de werkzaamheden van de OESO.
(3) Liberalising Fisheries Markets, Scope and Effects, OECD, 2003. Het boek leert ons o.a. waar en wanneer het fundament gelegd werd voor de grote aanwezigheid van Nederlandse reders op Belgische vaartuigen: *'Het objectief van het reglement voor de liberalisering van kapitaalbewegingen, aangenomen in 1961, is een basis te verstrekken voor een toenemende niet-discriminerende liberalisering van kapitaalbewegingen, inclusief het recht om zich, omwille van zakelijke redenen, te vestigen in een vreemd land. De reglementering is een wettelijk bindend instrument voor de Organisatie en voor de Lidstaten.'* p. 298.
(4) Paul De Keersmaeker (toenmalig landbouwminister) in HVB II/1990, p. 24
(5) Geciteerd in HVB VIII/1994, p. 20.
(6) WES, Motiveringsnota ter herziening van het Meerjarig Oriëntatieplan (MOP) voor de Belgische zeevisserij (1993-1996), p. 23. Volledigheidshalve moeten we hieraan toevoegen dat de Zeebrugse Visveiling NV volgende opmerking laat circuleren: *'De Belgische versmarkt omvatte in 2000 ongeveer 90.000 ton, waarvan ongeveer 15.000 ton zoetwatervis (nl. zalm en forel), en 42.000 ton schaal- en weekdieren (2/3 mosselen), en dus 33.000 ton zeevis. De Belgische productie van zeevis maakt 43% uit van de Belgische consumptie van zeevis.'* Deze cijfers relativeren bovenstaande gegevens van het WES, maar spreken de daarin vervatte tendens niet tegen. Daarenboven mogen we ervan uitgaan dat het percentage geconserverde (diepgevroren) vis in het consumptiepakket almaar toeneemt, wat het belang van de 'versmarkt' verder laat afnemen.
(7) Weber, P., Rapport Worldwatch Institute, 1994.
(8) Memorandum, kwesties met betrekking tot de MOP's IV, ongedateerd document.

TUSSEN SCHIP & KAAI

Generaals en veteranen, offensieven en oorlogsreporters

NA MIJN UITSPATTING van vorige maand, waarbij ik er de vissers op wees dat de baggervaart niet meer de enige uitweg hoeft te zijn voor radeloze vissers, gebeurden er merkwaardige dingen. Het waren echter niet die vissers, waarvan ik zeker weet dat ze mijn schrijfsels waarderen, die de daad bij het woord voegden. Neen, tot mijn grote verbazing was het een ex-visser-voorzitter, die onvermoed gevolg gaf aan mijn goede raad, en oorlogsreporter werd. Alhoewel, hoe meer ik over de gebeurtenissen van de laatste tijd nadenk, hoe meer ik er van overtuigd raak dat ik weeral de feiten achterna hol. Want geef toe, er zijn wel meerdere aanwijzingen te vinden die aantonen dat de intelligente, belezen heer Schiltz deze job reeds jaren cumuleerde met zijn voorzitterschap. Denken we maar aan zijn recente verslagen over het *offensief* van de kustvisserij. Of deze over de *oorlogsverklaring* van minister Dua aan de grote boomkorvloot. Ja, de voorzitter had het bij momenten zelfs moeilijk om zijn positie in het hele verhaal nog te herkennen. Was hij nu *oorlogsverslaggever*, *oorlogsslachtoffer* of mat hij zichzelf bij wijlen de allures van een heuse *oorlogsgeneraal* aan? Wie zal het zeggen. Maar één feit wordt duidelijk. Welke van deze drie functies hem ook werkelijk het beste passen, het laatste van Bart Schiltz hebben we nog niet gezien. Zijn met grote tamtam verkondigd ontslag als voorzitter, en alle heisa daar rond, kaderen misschien wel in een uitgebreide *oorlogsstrategie*, opgezet om de vermeende irrelevantie en tanend belang van de Rederscentrale een halt toe te roepen. Een en ander wordt duidelijk wanneer blijkt dat de pathologisch gefrustreerde *adjudant-luitenant* Luc Corbisier (1e cavalerie-RC) op absoluut wansmakelijke manier de gebeurtenissen aangrijpt, om één kabinetsmedewerker te viseren. Hier wordt het niveau van deze *veteraan* andermaal duidelijk. Maar ach, het zal wel waar zijn dat in tijden van oorlog ook fairplay geldt zeker? Het moge voor ieder redelijk mens duidelijk zijn: een kabinetsmedewerker kan nooit de macht hebben om een dergelijke grootschalige razzia te organiseren. Laat staan te bevelen. Het feit dat daar in de vismijn, op die bewuste 19 maart, één van de meest geslepen visserij-inspecteurs van dienst was, kan gewoon als toeval bestempeld worden. Ook ik was met het schip dat ik voer aan de markt, die bewuste zwarte dag. Was die razzia dan misschien opgezet door de Rederscentrale om *MIJ* te pakken? Bijvoorbeeld omdat Schiltz en Corbisier mij verwensen als ik oproer kraai, dwars lig, een ander gedacht heb, hun beleid verwerp?? Te gek voor woorden! De scheve aanval van de RC om één kabinetsmedewerker te elimineren is vergelijkbaar met een ruzie in het tweede studiejaar. Geen enkele kleine weet wie het gedaan heeft, dus zoeken de stoere jongens maar een onpopulaire leerling, en zadelen die op met alle zonden van Israël. En dat is verondersteld van leiding te geven, de toon te zetten, allez allez.

Neen, we hebben het al zo dikwijls gezegd. Het huidige Europees beleid, met zijn, voor vis en visser, moordende vangstbeperkingen, werkt dergelijke situaties gewoon in de hand. Sommigen zien dat als een goedkoop excuus. Maar of het nu om een schip gaat van een voorzitter, een beenhouwer of een visser. Op het einde van de maand moeten de rekeningen, de werknemer en de staat betaald worden. Dat blijft voor iedereen gelijk.

De vissers worden verder en verder in de illegaliteit gedreven omdat de hen opgelegde beperkingen steeds minder houdbaar worden. Geef toe, als je van een bepaalde soort vis honderd kilo mag vangen in een dag, en er valt gedurende de acht slepen van die dag telkens 300 kg op je dek, dan is er een probleem. Als je daar dan vragen over stelt aan wetenschappers, dan dekken die zich in door die vangsten als *"toevallige concentraties"* af te schilderen. Maar verdorie, ik wil die wetenschappers meenemen naar de Noordzee, naar de Ierse zee, naar het Bristol Channel, en dat is daar o-ve-r-al hetzelfde. Reis na reis na reis. Dan kan je toch over geen toevallige concentraties meer spreken of hoe zit dat? Maar ach, de visser is de zwarte piet en vindt geen gehoor. Niks nieuws onder de zon. En het is heel heel erg sneu voor de RC-voorzitter dat dit hem overkomen is. Het kon (*en is!*) gewoon iedereen reeds overkomen. En het bewijst dat voor de Dienst Zeevisserij iedereen gelijk is voor de wet. Gelukkig.

Dat de media daar zulke aandacht aan besteed hebben is een pijnlijk neveneffect. Die mensen kopen ook wel eens een halve kilo vis in de winkel. Als ze dan horen over een zogenaamde fraude van honderden kilos, dan vinden ze dat enorm. Om het bij het eerstvolgende nieuwsitem weer vergeten te zijn.

En op dat moment zal Bart Schiltz als een feniks uit zijn as verrijzen. We zien dat van de weeromstuit in de nationale politiek ook. Maar de oorlog die hier nu gevoerd wordt om één mens te elimineren, dat gaat me toch wat te ver. Tenslotte gaat het om een welwillende kabinetsmedewerker en *miet* om Saddam of Osama.

FROID

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

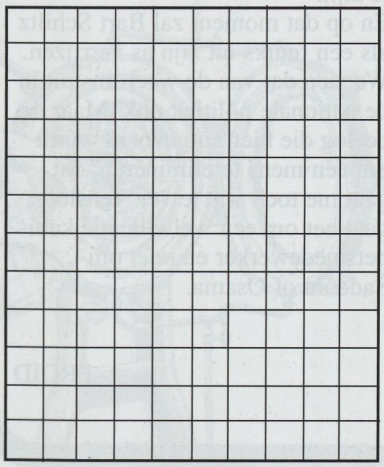
Naam:.....

Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....

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



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

TE KOOP

Volledige GMDSS Installatie A1 (splinternieuw). Drie pneumatische vlotten met B pakket - 2 x 20 personen + 1 x 25 personen. Ongeveer 60 reddinggordels.
Tel.: 059 / 70 32 89.

Te Koop

0 720, volledig uitgerust voor garnaal- en tongvisserij. Met of zonder licentie.
0475 / 41 93 24

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

BOEKEN

Frank Neyts

Graf van blauw hout

Bij de Uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport verscheen onlangs het boek *"Een Graf van Blauw Hout"* van de hand van Eerde Beulakker.
Het betreft een vertaling en een bewerking van het reisverhaal *"The Totorore Voyage, an Antarctic Adventure"*, een in 1988 uitgegeven boek, geschreven door de Nieuw-Zeelander Gerry Clark. De beschreven zeereis omvatte zowaar het hele antarctische continent, waarbij niet enkel zeilen, maar vooral zeevogelstudie en de hunkering barre eilanden te bezoeken, de drijfveren achter de expeditie vormden.
Eerde Beulakker raakte volledig in de ban van genoemd reisboek, vogelboek en poolboek. Hij zocht in 1999 Gerry Clarck op en samen voeren ze in het blauwe kimkielertje "Totorore" langs de kusten van noordelijk Nieuw-Zeeland. Gerry was inmiddels 72 jaar geworden, had een hartinfarct en drie hersenbloedingen achter de rug. Maar ondanks zijn hoge leeftijd en zwakke gezondheid kon en wilde hij geen afstand doen van zijn passie: albatrossen, ongetemde kusten, een wijde oceaan. Hij kon onmogelijk leven zonder zeilen. Deze strijd verloor hij. Bij Antipodes Island leed hij schipbreuk en verdronk. Van zijn graf van blauw hout spoelden enkele brokstukken aan. Een aangrijpend boek.

"Een Graf van Blauw Hout" (ISBN 90-6013-2343), een paperback van 160 pagina's kost 17,50 euro. Geïllustreerd met kleurenfoto's. Aanschaffen kan via de boekhandel. In België worden de publicaties van De Alk & Heijnen verspreid door Agora Uitgeverscentrum in Aalst/Eerembodegem (Tel 053/78.87.00, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com).

PC Aan Boord

Ook bij de Uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport verscheen onlangs het buitengewoon interessante boek *"PC Aan Boord"*. Het werd samengesteld door Rob Buttress en Tim Thornton. Vissers zullen er niets aan hebben, maar andere zeezotten des te meer. Steeds meer zeilers ontdekken hoe nuttig het is om een PC, vaak als laptopuitvoering, aan boord te hebben. Dit boek geeft inzicht hoe je een PC aan boord kunt gebruiken om het plezier in het varen te vergroten. Het geeft allerlei nuttige informatie en verlicht de navigatierekenarij aanzienlijk. *"PC Aan Boord"* geeft ook richtlijnen voor de keuze van een PC of laptop en adviseert tevens inzake de keuze voor diverse software. Aan bod komen getijdenberekeningen, routeplanning, kaartplotten, prestatieanalyse, educatie, simulatie en training, weersinformatie, communicatie en internet.

"PC Aan Boord" (ISBN 90-5961-041-5), een paperback van 159 pagina's, uitvoerig ge¨illustreerd, kost 23,00 euro.
Aanschaffen kan via de boekhandel of de watersportzaak. In België worden de publicaties van De Alk & Heijnen verspreid door Agora Uitgeverscentrum in Aalst/Eerembodegem (Tel 053/78.87.00, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com).

E-mails overzee

Nog bij de Uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport verscheen onlangs *"E-mails overzee. Zes jaar zeilen rond de wereld"*.
Zes jaar lang de vrijheid hebben om de wereld rond te zeilen is iets waar veel zeilers over dromen. Jimmy en Tineke Lengkeek maken hun droom waar en zeilen zes jaar lang met hun "Gabber" rond de wereld. Ze behoren tot de eerste groep zeilers die vrijwel wekelijks via e-mails reisverslagen aan het thuisfront stuurt. Aanvankelijk nog korte berichten, ontwikkelen de e-mails zich tot levendige verhalen over hun belevenissen. Geschreven met het enthousiasme van het moment en rijk geïllustreerd zijn nu alle "Gabber-bulletins" gebundeld in dit boek. Een bijzonder boeiend en origineel reiserhaal. Echt een aanrader.

"E-mails overzee" (ISBN 90-5961-061-X), een paperback van 264 pagina's, uitvoerig ge¨illustreerd, kost 19,50 euro.
Aanschaffen kan via de boekhandel of de watersportzaak. In Belgi¨e worden de publicaties van De Alk & Heijnen verspreid door Agora Uitgeverscentrum in Aalst/Eerembodegem (Tel 053/78.87.00, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com).

Verdwenen U-boten

Sinds kort verzorgt het Britse Chatham Publishing de verspreiding van het interessante boek *"Verschollen. World War I U-Boat Losses"*, een uitgave door het Amerikaanse Naval Institute Press, en samengesteld door Dwight R. Messimer.
Het samenstellen van een lijst van alle tijdens de Eerste Wereldoorlog vergane Duitse duikboten is een alles behalve gemakkelijke opgave. Vooreerst moet men vloeiend Duits kennen (Engelse bronnen zijn zo goed als onbestaande), bovendien zijn Duitse bronnen bijzonder moeilijk te achterhalen en heel dikwijls merkwaardig onvolledig.
Auteur Dwight R. Messimer, een ervaren maritiem historicus, bracht deze bijna onmogelijke opdracht tot een goed einde. Hij slaagde erin een volledig overzicht te geven van alle 203 duikboten die de Duitse Kriegsmarine tussen 1914 en 1918 verloor. Voor de duikboten die als 'Verschollen' (verdwenen zonder enig spoor) werden opgegeven vermeld het boek de omstandigheden waarin het vaartuig verdween, de laatste reis en een mogelijke verklaring van het incident. Het boek vertelt dus de individuele geschiedenis van elk van de 203 vergane duikboten.

"Verschollen. World War I U-Boat Losses" (ISBN 186176-2135), een hardback van 341 pagina" kost £25.00. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Chatham Publishing, Duckworth, 61 Frith Street, London W1D 3JL. Tel 0044/207.434.4242 of Fax 0044/207.434.4420.

De code breken

Bij Ian Allan verscheen van de hand van Jak P. Mallmann Showell het bijzonder boeiende boek *"Enigma U-Boats. Breaking the Code"*. Het verhaal van de Enigma en het breken van deze als ondoordringbaar geachte geheime code tijdens de Tweede Wereldoorlog is echt fascinerend. Na het beëindigen van de Eerste Wereldoorlog waren de Duitsers geschokt te vernemen dat de Britse Royal Navy alle geheime Duitse radioberichten had doorbroken. Toen zwoeren de Duitser dat zij een dergelijke vernedering nooit

meer zouden meemaken. Ze onderwikkelden nieuwe codes, zo ingewikkeld, dat ze volledig ondoordringbaar moesten zijn. Het resultaat was de Enigma. Het Duitse zelfvertrouwen was echter ten onrechte, want de Britten slaagden er met de hulp van twee Poolse cryptoanalisten al vlug in de Enigma, gebruikt door het Duitse leger en de Luftwaffe te doorbreken. De Enigma-versie gebruikt door de Duitse marine bleek een hardere noot om te kraken. Tijdens de Battle of the Atlantic, toen de U-boten in Wolf Packs ongeziene schade toebrachten aan de geallieerde convooien, rees de nood om ook de marineversie van de Enigma te doorbreken. Hiertoe moesten de Britten aan een Enigma-toestel en aan de codeboeken geraken. Het boek vertelt hoe de Britten erin slaagden in Bletchley Park de code te breken.
Een buitengewoon interessant boek, bovendien prachtig geïllustreerd.

"Enigma U-Boats" (ISBN 0-7110—2764-1) telt 192 pagina's en kost £19.99. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Ian Allan Publishing Mail Order Dept, 4 Watling Drive, Hinckley, Leics LE10 3EY, UK. E-mail: info@ianallanpub.co.uk.

Oorzaken van aanvaringen

Wie interesse betoont voor de scheepvaart zal de voorbije maanden zeker en vast de scheepsrampen van de "Prestige" voor de Spaanse kust, of de "Tricolor" dichter bij ons vol aandacht hebben gevolgd. Hoe kan dat allemaal, dat zal de vraag zijn die de maritieme leek zich stelt. Wel, voor wie meer wil weten over aanvaringen is het boek *"Collisions and their Causes"* een absolute must. Het boek, een uitgave van The Nautical Institute, werd geschreven door een specialist ter zake, kapitein R.A. Cahill. In werk probeert de auteur verschillende gevallen te bespreken die representatief zijn voor verschillende situaties die voor de rechtbank of door een onderzoekscommissie werden onderzocht. Zo komen aanvaringen in slechte zichtbaarheid, door het gebruik van radioapparatuur, bij het gebruik of het misbruik van de ARPA, bij het kruisen op zee, het inhalen op zee, bij de loodswissel, bij het ten anker liggen, onder sleep, enz. aan bod. Het is de bedoeling uit het bespreken van de verschillende 'cases' lessen voor de toekomst te trekken.

"Collisions and their Causes" (ISBN 187-00-77-60-1) telt 269 pagina's en kost £55. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE1 7LQ, UK. Tel. 0044/20.7928.1351, Fax 004/20.7401.2817.

Oorzaken van strandingen

Bij The Nautical Institute verscheen van de hand van Capt. R.A. Cahill het bijzonder waardevolle boek *"Strandings and their Causes"*. Wat veroorzaakt het stranden van een schip? Als er één overwegende oorzaak zou bestaan dan kon men daar in het ontwerp van het schip of in de opleiding van de bemanningen rekening mee houden. Mocht het zo zijn dan hadden rampen zoals deze met de "Torrey Canyon", de "Sea Empress" of de "Prestige" zich niet voorgedaan.
Wat we zeker weten is dat de resulterende milieuvervuiling als gevolg van strandingen de publieke opinie zo raakt dat de politieke gevolgen moeilijk in te schatten zijn.
Strandingen veroorzaken publieke onrust. Alles moet er aan worden gedaan om ze te vermijden. Hierbij spelen effectieve navigatieprocedures, zelfs als er een loods aan boord is, een doorslaggevende rol.
In zijn boek analyseert kapitein Cahill het onderwerp 'strandingen' tot op het bot. Iedere ervaren zeeman zal er een leerzaam handboek aan hebben.

"Stranding and their Causes" (ISBN 187-00-77-61-X) telt 269 pagina's en kost £55. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE1 7LQ, UK. Tel 0044/20.7928.1351. Fax 0044/20.7401.2817.

Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder

Zoals u het twee maanden geleden nog in HVB kon lezen werden op 15 maart de reguliere veren over de Westerschelde beëindigd. Op die dag nam de nieuwe Westerscheldetunnel de taak van de veerboten over. Daarmee kwam een einde aan de laatste reguliere beurtvaart van de provincie Zeeland. Vanaf 1828 is de provincie Zeeland betrokken bij de veerdiensten over de Zeeuwse wateren om de verbinding tussen de eilanden te verbeteren. Men startte met een eenvoudig stoombootje en de laatste decennia voer men met efficiënte dubbeldekkers. Deze veren vormden eigenlijk een stukje weg en werden over het algemeen nauwelijks gefotografeerd.
Fotograaf Bart Sorgedrager heeft in de afgelopen twaalf maanden een aantal aspecten van de veren fotografisch gedocumenteerd. De veerboten zelf zijn veel gefotografeerd, maar de menselijk kant vaak niet. Bart Sorgedrager heeft juist deze facetten weten te vangen in zijn foto's. Maar ook de de veren zelf, maritieme monumenten met een eigen schoonheid.
Het resultaat van het een jaar volgen van de PSD is het fotoboek "Vlissingen-Breskens, Kruiningen-Perkpolder, Het laatste jaar van de veren over de Westerschelde". Dit fotoboek is voorzien van een begeleidende tekst geschreven door Guido de Vries.

Het boek (ISBN 90-74576-40-0) telt 96 pagina's en is een uitgave van het muZEEum, het Zeeuws Maritiem Muzeeum Vlissingen, in nauwe samenwerking met uitgeverij Den Boer/De Ruiter, die voor de verspreiding zorgt. Kostprijs 25 euro.

Antwerpenaars bezoeken visserij

Op zaterdag 5 april bezochten een dertigtal leden van de Antwerpse vzw Open huis de visserij te Oostende. Zij gingen aan boord van een vissersvaartuig, bezochten het museumschip Amandine en werden op de Vlaamse Vissersbond uitgenodigd om er een kop koffie te drinken. Daar konden ze ook vragen stellen aan reders en schippers uit de kustvisserij en aan vissers uit het groot vlootsegment. Op de achtergrond zien we schippersvrouw liliane Spegelaere die al helemaal in de sfeer van de 1 meivieringen verkeerde. *(Foto FF, Fucking Focus)*

esolo je

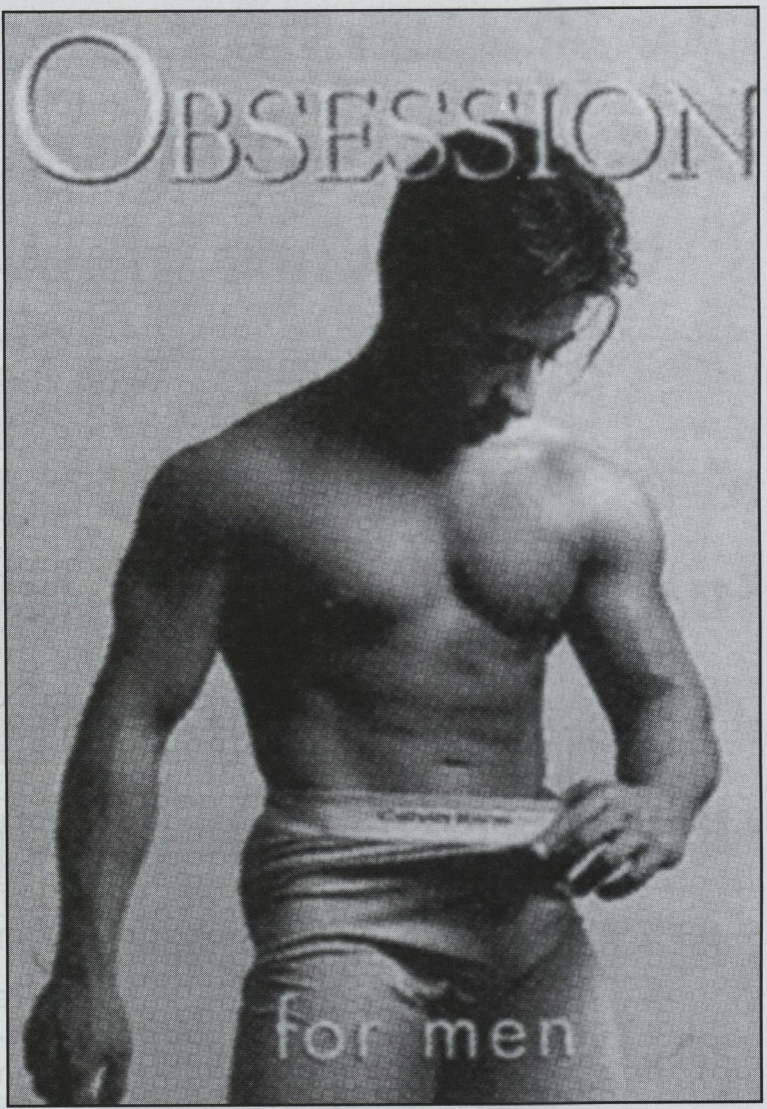
DE LAATSTE vuurtorenwachter

Voor mensen met een kwak hart en een wak karachter

DE ENE PAPGUL KAN DE ANDERE VERBERGEN

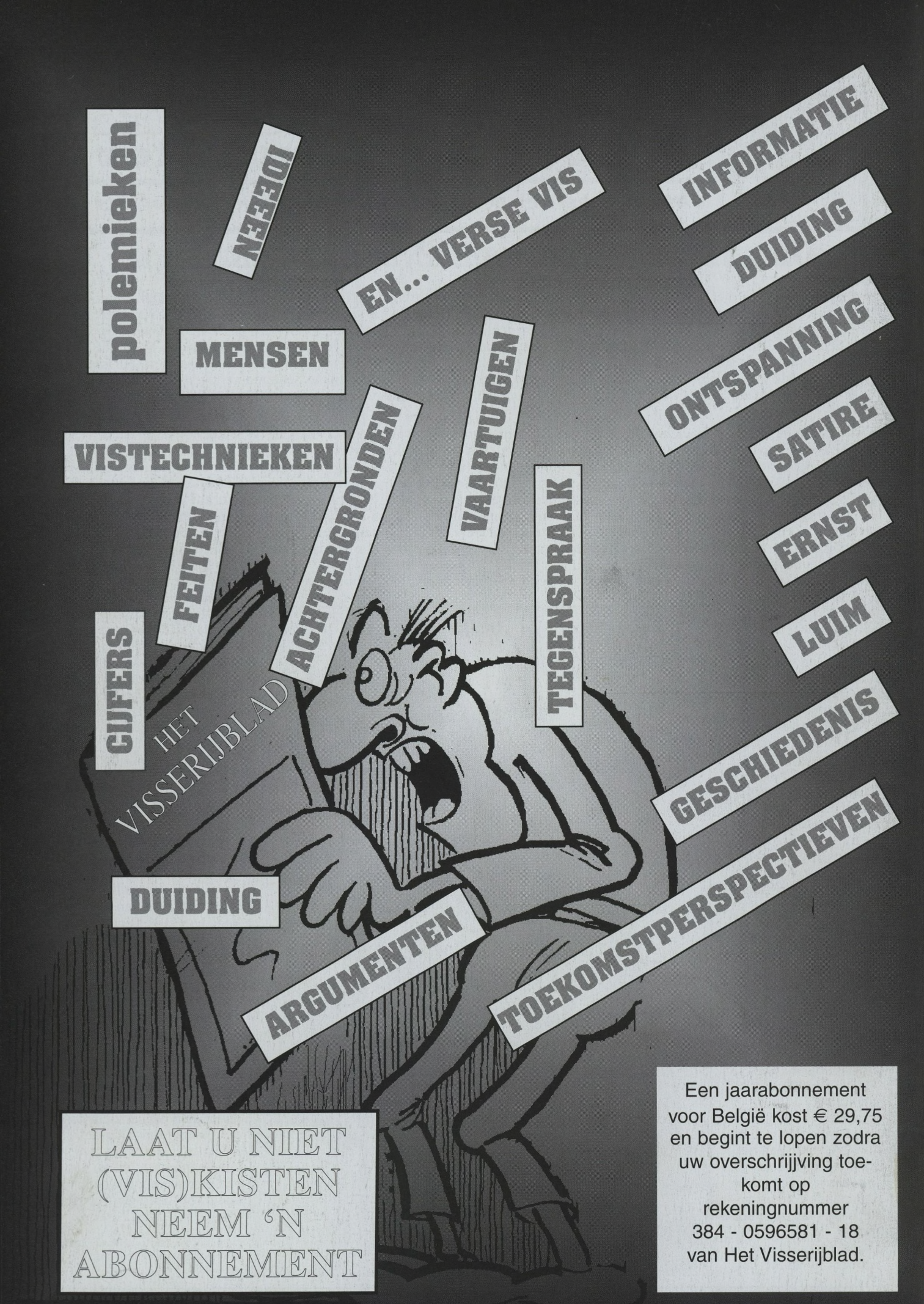
Genoeg gelachen met oude mensen zoals Cor! Genoeg gespot met kapitaalkrachtige wijven die door middel van nog meer risicodragend kapitaal onze familiesector proberen in hun borstzakje te steken! Genoeg gegierd om de roomse kaloten, met hun stroopse waarden, alsmede met hun achterbakse machtsmisbruiken. Genoeg gegniffeld wanneer de Secretaris Generaal van het Netwerk van Liberale Ondernemers met zo'n 50 000 aangesloten ondernemers uit alle Sectoren het aan de stok krijgt met de Voorzitter van de Enige Erkende Producentenorganisatie der Reders ter Zeevisserij, alsmede met anderen die dan weer 90% van de Werknemers in Alle Maritieme Sectoren vertegenwoordigen. Voortaan lachen we alleen nog maar om onszelf! (Op voorwaarde natuurlijk dat u hetzelfde doet.)

Na de razzia in Zeebrugge is nog maar eens gebleken dat De Pers maar 1 enkel doel heeft: het beschadigen van het imago van Onze Sector! Zelfs het Parochieblad en 't Pallieterke hebben dat non-event volop de aandacht gegeven die het niet verdiende, alhoewel deze beide media toch meer begrip hadden voor de moeilijke positie van de Z Soixante Neuf dan de reporter van CNN. Die laatsten dacht er zelfs goed aan te doen zich af te vragen waarom de Amerikaanders wel precisiebombardementen op onbestaande massavernietigingswapens kunnen uitvoeren, terwijl de Vlaamse vissers volop met onbestaande kabeljauw naar huis keren. Den dien van CNN wist dus geeneens dat de Visserij de voortzetting is van de Oorlog, maar dan wel met andere (duurzame) middelen! Zwijg mij dus van de pers.
Mede daarom heeft uw Laatste Vuurtorenwachter besloten zich van de pers af te scheuren. Ik zal mij vanaf heden geheel en al overleveren aan het zoeken van 1 nieuw imago ten behoeve van de tanende concurrentiepositie van onze sector.
Daardoor zal ik ook wellicht in aanmerking komen om 1 deel van de bedrijfsvoorheffing van de vissers naar de kas van HVB te laten afvloeien. Dat geld zal ik dan vervolgens misbruiken om contacten in binnen- en buitenland te leggen met andere laatste vuurtorenwachters. Zoals dat ook bij de producentenorganisaties het geval is, geschieden deze contacten het best op recepties, andere drinkgelagen en uitspattingen op kosten van Zeevissersfonds, want ook de laatste Vuurtorenwachters zitten in 1 verduiveld verzwakte concurrentiepositie en ook zij kunnen dus hun eigen drank niet meer betalen.
Maar goed, we zouden het dus hebben over 1 nieuw imago voor de sector.



Uiteraard moeten we daarvoor eerst 1 affiche (plus CD-Rom, maar dat spreekt vanzelf) ontwerpen die we in real time opsturen via de verschillende concurrerende thuisveilingssystemen (maar natuurlijk éérst via Pefa.-com, want lang leve ons Marie-Jeanneke).
Wat dacht gij baai de wei van deze afbeelding van het prestigieuze reukwater voor mannen: Obsession?
Deze prent verenigt in zich verschillende kwaliteiten die ook in Onze Sector overheersen. Eerstens valt het op dat de afbeelding 1 viriele soort Cor voorstelt, met een *obsession* ten aanzien van wijven uit groene kabinetten; tweedens kan de thuiskoper zodoende aanschouwen dat onze sector zich duurzaam op de eigen navel concentreert; derdens zullen de toeschouwers zich afvragen of daar beneden misschien 1 ondermaatse papgul te zien is, zodat het begrip 'zwarte vis' daarmede van zijn negatieve bijklank ontdaan wordt.
Gij snapt het! Deze Sectorposter zal tal van jonge meisjeskamers sieren. Daar zullen deze meiden, met jeugdpuisten overladen, schriele jonkmannen uitnodigen dien bij het zien van deze afbeeldink naar de kaaien snellen om er zich te laten aanmonsteren op 1 van de resterende schepen van onze scherpgeviseerde vloot.

(Met dank aan Zeevissersfonds voor de steun in het kader van deze imagoversterkende activiteit.)



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