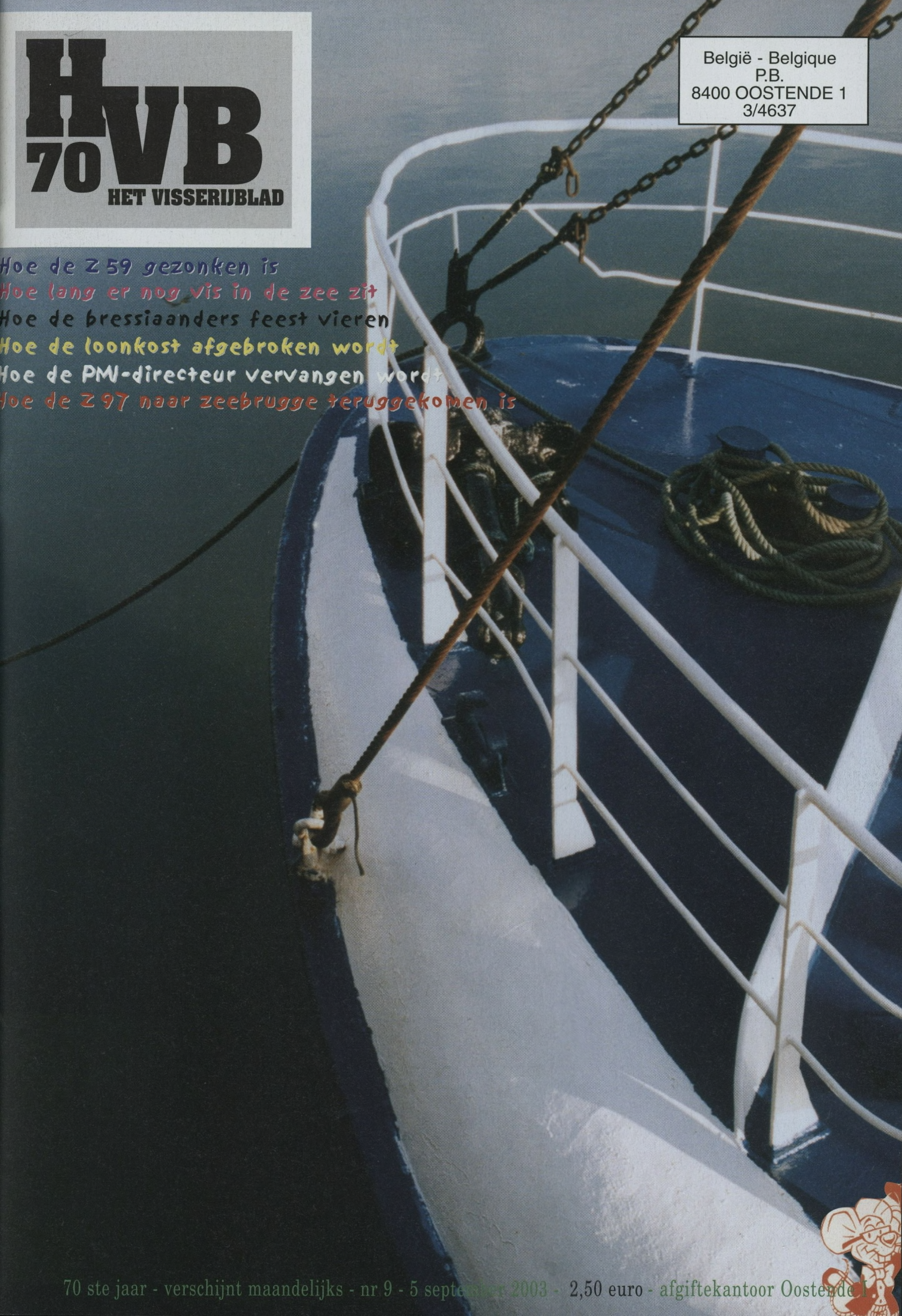
HVB 70

HET VISSERIJBLAD

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

Hoe de Z 59 gezonken is
Hoe lang er nog vis in de zee zit
Hoe de bressiaanders feest vieren
Hoe de loonkost afgebroken wordt
Hoe de PMJ-directeur vervangen wordt
Hoe de Z 97 naar zeebrugge teruggekomen is



70 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 9 - 5 september 2003 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende 1



Visserswoning in De Panne (rond 1900, afgedrukt in 'Door arm Vlaanderen' (August De Winne, uitgeverij Kritak 1982 - ISBN 90 6303 077 0.)

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

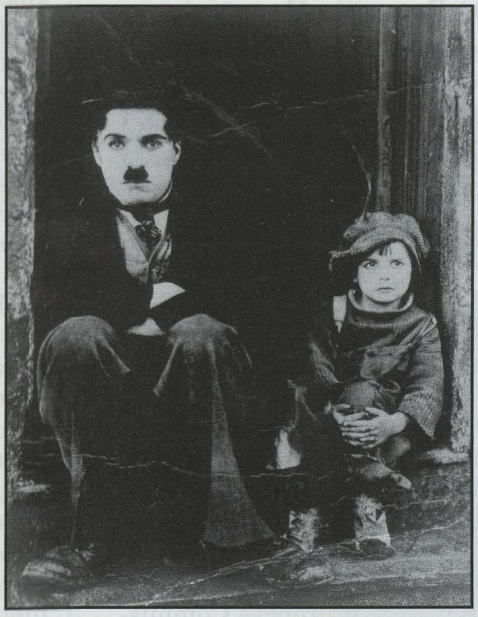
De uitgever is niet verantwoordelijk voor standpunten of meningen van auteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

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 Guido Walters

Door arm Vlaanderen



DE FOTO DIE we rechts bij dit redactioneel afdrukken kent u ongetwijfeld. Of u herkent ten minste de figuur die er links op te zien is. Het is Charly Chaplin die zijn geliefkoosde type — de zwerverde rebel — uitbeeldt.
De foto links, op pagina 2, toont een beeld dat uit hetzelfde tijdperk dateert. We zien daarop een vissersgezin uit De Panne, waarbij de overvloed aan 'postuurkens' op de schoorsteenmantel de armoede niet kan wegsteken.
Deze vissers rebelleerden niet, zoals de Charly de zwerver dat wel deed.
Een mens vraagt zich af hoe dat komt, want de miserie onder de vissersbevolking was groot genoeg om rebellie op te roepen.
Een deel van het antwoord vinden we in in het boek waaruit we de vissersfoto haalden. Journalist De Winne trok honderd jaar geleden, in 1901, door arm Vlaanderen en ondervroeg die Vlamingen over hun armoede. Daaruit ontstond onder meer een vraaggesprek tussen de journalist en een Pannenaar, waaruit we u een typerend fragment niet willen onthouden.

'Voor wie stemmen de vissers?'
'Voor de kandidaten die de pastoor aanduidt.'
'Houden ze zich niet met politiek bezig?'
'Och nee, politiek is iets voor geleerde en rijke mensen.'
'Jullie zijn toch kiezers. Weet je door welke gebeurtenissen de arbeiders het stemrecht verkregen hebben?'
'Neen.'
'Hoe kan dat nu? Je weet niet dat stakingen, grote betogingen, een revolutionaire beweging in 1893 tot het meervoudig stemrecht geleid hebben?'
'Nee, ik heb er nog nooit over horen spreken.'
De gebeurtenissen waarover de journalist het heeft betreffen botsingen tussen betogers en de staatsmacht waarbij in Bergen zesentwintig doden vielen en in Borgerhout vijf. Die werden doodgeschoten omdat ze een recht opeisten dat vandaag vanzelfsprekend lijkt (maar het nog niet is): politieke gelijkheid.
Vandaag gaat de emancipatiestrijd verder. Wereldwijd is er een strijd aan de gang (gevoerd door de anti- of anders-globalisten) die daarenboven naast politieke rechten ook economische gelijkheid nastreeft. En ooit zal ook dat de normaalste zaak van de wereld gevonden worden.
In afwachting dat ook dat slot opengebroken wordt, doet HVB iets wat de vissers honderd jaar geleden onthouden werd. We berichten over zaken die de 'geleerde en rijke mensen' niet graag lezen en die zij samenvatten onder de noemer: de vuile was buitenhangen. Wij doen dat opdat de vissers nooit meer zouden moeten zeggen: 'Nee, ik heb er nog nooit over horen spreken.'

De man op de kaai

Nederland moet vloot niet verder afbouwen

De Europese Commissie heeft ingestemd met het behoud van de huidige capaciteit van de Nederlandse visserijvloot. Die instemming stelt meteen een einde aan de discussie over het vloot- en visserijbeleid van de Nederlands overheid. Meteen vervalt ook de verdere saneringsplicht.

De huidige omvang van de Nederlandse visserijvloot mag behouden blijven. Dat is het resultaat van het overleg tussen minister Veerman van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de Europese Commissie. Nederland moet wel aanvaarden dat ook de vaartuigen die op schelpdieren vissen onder het vlootbeleid vallen. Daardoor mag dit vlootsegment niet meer toenemen.
De langdurige discussie over de capaciteit van de Nederlandse vloot is dus van de baan. Europa heeft jarenlang moeilijk gedaan over de toegestane omvang van de vloot die buiten de Europese wateren vist. Nu door de Europese Commissie is vastgesteld dat deze visserij aan de Europese duurzaamheidseisen beantwoordt, werd de totale omvang van de vloot aanvaard. Het nieuwe Europese visserijbeleid gaat er wel van uit dat de lidstaten op vrijwillige basis doorgaan met de sanering als de economische situatie dit noodzakelijk maakt.
Voor de schelpdierentak, een hondertal vaartuigen, bestond tot op heden geen beperking van de vlootomvang. De visserij op mosselen, kokkels en oesters werd niet beschouwd als een onderdeel van de zeevisserijvloot, omdat die activiteiten zich bijna uitsluitend tot de kustwateren beperken. De Nederlandse kokkelvisserij (25-tal vaartuigen) is al langer een doorn in het oog van de milieuorganisaties wegens de schade die toegebracht wordt aan de zeebodem en het ecosysteem van de Zeeuwse wateren en de Waddenzee.
De vaststelling dat de vlootcapaciteit niet verder moet krimpen betekent tevens dat verdere uitbreiding evenmin mogelijk is.
De nieuwe regelgeving is intussen bij hoogdringendheid in de Staatscourant verschenen. Ze houdt ondermeer in dat reders die onomkeerbare investeringsverplichtingen hebben aangegaan kunnen doorgaan met hun nieuwbouwprojecten.
Voortaan is enkel nog nieuwbouw mogelijk als identieke capaciteit wordt ingeleverd, met uitzondering voor vaartuigen die uitsluitend actief zijn op mossel- of oesterpercelen. Bijkomend probleem is hier dat deze vaartuigen niet kunnen ingezet worden voor de mosselzaadvisserij.
Minister Veerman beloofde te onderzoeken in hoeverre deze uitzondering voor Nederland van toepassing is. (gw)



Z 97 Jeanne vervangt gezonken Z 548 Flamingo

De rederij Vaya Con Dios van de familie Luickx uit Zeebrugge, heeft het grote boomkorvaartuig Z.97 Jeanne overgenomen ter vervanging van de eurokotter Z.548 Flamingo die vorige zomer op 7 juli met verlies van de bemanning verloren ging.
Het vaartuig Z.97 was eigendom van de NV Jeanne. Het vaartuig is ondertussen vernummerd tot Z.548 Flamingo en heeft al een eerste keer verkocht in Zeebrugge.

De Z.97 Jeanne werd voor eigen rekening gebouwd door Roger De Graeve en in mei 1994 in de vaart gebracht nadat de Z.97 Cleopatra onder Britse vlag ging varen als LT.197 met thuishaven Lowestoft en uiteindelijk in Argentinië belandde. Met 38 meter lengte is de Z.97 een zusterschip van de Z.54 De Bounty en de Z.121 Deborah. Het vaartuig kwam drie jaar geleden in Nederlandse handen (Albert Kramer, Urk).
Het is alvast ongewoon dat een vlagkotter opnieuw overgenomen wordt door een Vlaamse reder. Na enige aanpassingen en een schilderbeurt werd de Z.97 op 26 juli in alle stilte herdoopt.
De vernummerde Z.548 Flamingo verkocht maandag 11 augustus haar eerste vangst in de Zeebrugse Visveiling. De eerste viskist werd verkocht ten voordele van de sociale werken van de serviceclub Lions Maritiem en bracht 1.208 euro op.

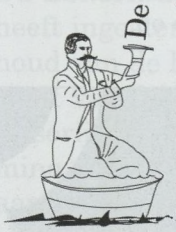


De Z 97 Jeanne, inmiddels herdoopt tot Z 448 Flamingo. (Foto gw)

COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE
VLAAMSE VISSERSBOND
H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende
Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker.
Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap.
Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte
Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Liliane
Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven
Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven
Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart
Boegschroefinstallaties
Stuurmachines en roeren
Nieuwe motoren tot 300 pk
Alle toebehoren voor jachten
Antwerp Propeller Service
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

De citaten



'Men maakt geen vijanden door wat men denkt, doch doordat men denkt.'
J. Greshoff.

'De huidige economische malaise in een groot deel van Europa is niet van dien aard dat ze rationele beslissingen aangaande de visserij aanmoedigt. De relatief hoge eurokoers bemoeilijkt dat nog eens extra en dat doet ook de jaloezie die ingebakken zit in de soms onwerkbare federatie die de Europese Unie is.'
Neil Baird in Fishing Boat World (juli 2003).

'De mensen vermoeien zichzelf door de rust na te jagen.'
Laurence Sterne (1713-1768)

'Reality tv heeft een klasse van mensen gecreëerd die beroemd zijn omdat ze beroemd zijn.'
Columnist John Kay (Financial Times).

'Er is tegenwoordig zo'n overvloed aan informatie beschikbaar uit zoveel verschillende bronnen en er zijn zoveel manieren om die informatie te manipuleren en te verspreiden dat het voor de burger vaak niet meer mogelijk is om met een redelijke mate van zekerheid te bepalen of iets waar is of niet.'
Columnist Marcel van Dam (De Volkskrant)

'Er is veel meer bekend over de sterren dan over reumatiek.'
Henri S Haskins.

'Hoe moeilijker een politiek vraagstuk is, hoe meer mensen men vindt die die zich in staat achten het op te lossen.'
Gustave le Bon (1841-1931)

'Onthouding valt mij even gemakkelijk, als matiging mij moeilijk zou vallen.'
Samuel Johnson (1709 - 1784).

'Zowel de visserij als de landbouw zijn symptomatisch voor de (...) problemen die het hele Europese bouwwerk aantasten (...) Er zijn teveel heilige koeien die meer blaten dan ze loeien.'
Neil Baird in Fishing Boat World (juli 2003)

'Waarom laten duikers zich altijd achterover vallen om te duiken? Moesten ze zich voorover laten vallen dan vielen ze in de boot.'
(een duiker die onbekend wenst te blijven.)

Bemanning gered

Z.59 G

HET ZEEBRUGSE BOOMKORVAARTUIG Z.59 Gudrun zonk op zaterdagavond 9 augustus na een aanvaring met een vrachtschip. De zeskoppige bemanning kon tijdig met het reddingsvlot ontkomen. Voor hun ogen zonk het schip zowat 14 mijl ten oosten van Lowestoft naar de zeebodem. Schipper Bart De Waegenaere (25), drie jaar schipper van de Z.59, en zijn bemanningsleden Christiaan Lamote (36), Bram De Paepe, Filip Catrysse, Thomas Pirard en Stefaan Baes (37) waren zondagmorgen fel geschrokken maar veilig terug thuis.

ER HEERSTE EEN dichte mist over de Engelse oostkust toen de bemanning van de Z.59 de laatste trek achter de rug had en een zuidelijke koers voer. Christiaan Lamote bevond zich op de brug en merkte het radarsignaal van het onder Antilliaanse vlag varende vrachtschip Remora (80 m.) op, dat richting noord-noord-oost stoomde. Hij bracht de rustende schipper Bart De Waegenaer op de hoogte van de aanvaringskoers van de cargo. Hij zocht vruchteloos radiocontact, wat evenmin lukte op het noodkanaal en zette de misthoorn in werking. Ook op de hoornsignalen kwam geen reactie van vrachtschip. De cargo was op driekwart mijl genaderd en bleef recht op de Z.59 afkomen. Schipper De Waegenaere beval volle kracht vooruit, maar een aanvaring was niet meer te voorkomen. De Remora boorde zich in het achterschip aan stuurboordzijde van de Gudrun, precies ter hoogte van de machinekamer. Door de aanvaring werd de buitenbrug tegen de kop van de winch in elkaar gedrukt. Christiaan werd hierbij door glasscherven in gelaat verwond. Door het lek stroomde water in de machinekamer, en de beschadigde lenspompen deden het niet meer. Even later viel ook de electriciteit uit. Toen de Remora zich lostrok gulpte het water naar binnen. Schipper De Waegenaere zag onmiddelijk het uitzichtloze van de situatie in en liet het reddingsvlot uitzetten.

Gered

Via de draagbare VHF-marifoon in de dhinghy kreeg de schipper toch contact met de Remora. Het aanvarend schip begon daarop een zoektocht naar de schipbreukelingen, maar vond ze niet onmiddellijk. Het duurde uiteindelijk nog bijna een uur vooraleer ze veilig aan boord van het vracht-



De Z.59 Gudrun, een 35 meter lang boomkorvaartuig, gebouwd in 1985 bij De Graeve in Zeebrugge. (foto gw)

udrun verloren

Foto hieronder. De reders van de Z.59, Emiel Utterwulghe en zijn schoonbroer Eric De Waegenaere. (foto gw)



schip waren. De vissers werden uiteindelijk met een helikopter van de Britse kustwacht opgehaald en overgebracht naar het ziekenhuis van Norwich. Ze konden zondagmorgen thuis van de doorstane emotie bekomen.
De scheepsramp gebeurde toen de visserij zowat afgelopen was. Het vaartuig zou daarna koers zetten naar de haven van Stellendam om de vangst op transport te zetten naar Zeebrugge. Op de scheepswerf Padmos in Stellendam zou de Gudrun dan een onderhoudsbeurt krijgen en tijdens de droogdokbeurt een controle door de Belgische zeevaartinspectie ondergaan.

Berging?

Door de aanvaring is het schip totaal verloren en zijn de bemanningsleden al hun persoonlijke bezittingen kwijt. De Z.59 rust 45 meter diep op de zeebodem, buiten de drukke vaarroute. Op het eerste zicht lijkt het onwaarschijnlijk dat het beschadigde casco gelicht wordt. Zekerheid daarover is er echter nog niet. De eindbeslissing lig bij de verzekeringsmaatschappij die de waarde van het casco moet bepalen. De zaak is in behandeling voor de Raad van de Zeevaart in Antwerpen waarop de bemanningsleden van de Z.59 op 3 september gehoord worden.

Familie Utterwulghe verloor Z.539 in februari 1965

De Utterwulghe's maken deel uit van een bekend vissersgeslacht aan de Oostkust. De gebroeders Emiel (+ 30.05.00), Albert (+ 10.01.94) en Leon lieten onmiddellijk na de oorlog de houten Z.539 Zeemandblik (1947) bouwen op de werf J. Haerinck in Heist. Later volgde nog de houten Z.549 Albrecht Rodenbacht (De Graeve, 1951). Daarna stapten ze over op stalen vaartuigen, waaronder de Z.559 Gudrun (West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp, 1961) en de Z.569 Blauwvoet (Sabarn, 1965).
De Z.539 Zeemansblik ging tijdens een terugreis aan het slingeren en liep op 19 februari 1965 op de klippen ter hoogte van Atherfield nabij het eiland Wight. Een olietanker pikte de bemanning op. Het vaartuig werd tijdens een storm volledig vernield. De opvarende waren toen Raymond Vandierendonk (schipper), Stan Devoogt (motorist), Willy Gilliaert (matros), Fernand Devoogt (matroos) en Eric Deschrijver (scheepsjongen).

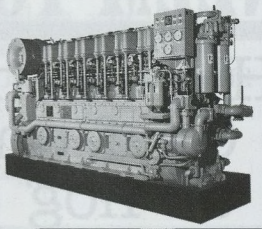
Geschiedenis

De Z.59 Gudrun is achttien jaar geleden gebouwd bij De Graeve in Zeebrugge in opdracht van de rederij Zeemansblik van de Heistenaars Albert Utterwulghe en zijn schoonzoon Eric De Waegenaere. Doop en overdracht gebeurden op 28 september 1985. Gewezen eerste minister en

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



De eerste bemanning van de Z.59 Gudrun bestond uit schipper-eigenaar Eric De Waegenaere, tweede schipper Freddy Lagast, motorist Georges Delanghe, hulpmotorist Werner De Waegenaere en de matrozen Yvan Vanelverdinghe en Johan Vandenberghe.

Europees commissaris Willy De Clercq was peter van het vaartuig, meter was mevrouw Herman De Croo. De Z.59 heeft een l.o.a. van 34,90 m. en een breedte van 8,49 m.. De MaK-motor van 882 kW (1.200 pk) dateert van 1997. De rederij Zeemansblik is ook eigenaar van de Z.510 Dennis die gevoerd wordt door Chris De Waegenaere, tweede zoon van Eric De Waegenaere en Lena Utterwulghe. De Z.510, een vaartuig van 38 meter, kwam in september 2000 in de vaart ter vervanging van de oude Z.510, de hudige Z.84 Albrecht Rodenbacht van rederij De Klauwaert. (gw)

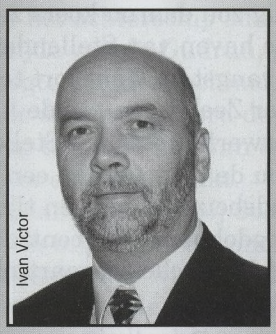


De Z.59 Gudrun naast de vorige Z.510 die nu als Z.84 Albrecht Rodenbach (Rederij De Klauwaert) vaart.

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

BTB

Federaal secretaris zeevisserij


Ivan Victor

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

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

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



Het gebeurt niet zoveel dat wij van derden teksten toegestuurd krijgen die zo boeiend zijn dat we niet anders kunnen dan deze te publiceren. Zoals nu. We geven vandaag een vrije tribune aan ene Janet Larsen van het Earth Policy Institute. In deze interessante tekst beschrijft Janet de vistoestand in... heel de wereld.
Wellicht zegt zij daarin veel zaken waarmee u niet akkoord kunt gaan. Zelf hebben wij ook grote ogen getrokken bij d'r voorstellen om het probleem op te lossen. Je kunt over die tekst dan ook vanalles zeggen, behalve dat ze niet inspirerend zou zijn. (tenzij voor degenen onder ons die toch al alles weten natuurlijk). Mochten er lezers zijn die over onderstaande tekst iets kwijt willen, dan kunnen ze ons altijd schrijven.
(Rest ons alleen nog de sympathisant te bedanken die zich de moeite getroost heeft dit artikel voor ons uit het Engels te vertalen.)

VRIJE TRIBUNE

Hoe lang is er nog vis in de zee ?

EEN RECENT ONDERZOEK van de wereldwijde zeevisserij kwam tot de onthutsende conclusie dat 90 procent van de grote roofvissen, waaronder tonijn, zwaardvis, kabeljauw, heilbot en bot, zijn verdwenen in de afgelopen 50 jaar. De 10-jaar durende studie uitgevoerd door Ransom Myers en Boris Worm van de Canada Dalhousie Universiteit schrijft die teloorgang toe aan de stijgende vraag naar vis, gecombineerd met een sterke expansie van de visserijvloot, uitgerust met steeds efficiëntere vangsttechnieken.

DE VISGRONDEN VAN onze planeet, die ooit onuitputbaar werden geacht, tonen nu hun kwetsbaarheid. De Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties (FAO) schat dat drie kwart van de visgronden wordt bevist op of over de grenzen van hun duurzaamheid. De vernieuwingen die toelaten steeds meer vis uit de oceanen te halen – grotere en krachtigere vaartuigen, sommige met verwerkingsinstallaties aan boord, verbeterde vangstmethodes, navigatie- en visopsporingstechnieken – kunnen de veronderstelde veerkracht van de oceanen ondermijnen.
Onderzoek toont aan dat zodra grote schepen een nieuwe visgrond beginnen uit te baten, ze de vispopulaties snel kunnen uitputten. Binnen de 15 jaar is 80 % van de grote vissen verdwenen. Kleinere soorten kunnen eerst opbloeien, maar veelal gaan ook hun populaties daarna achteruit, wegens beperkte beschikbaarheid van voedsel, overbevolking en ziekte, of omdat ze het doelwit worden van diegenen die 'lager op de voedselketen' gaan vissen. De gemiddelde grootte van de roofvissen is nog slechts de helft tot een vijfde van die in het verleden, deels omdat diegene die zich kunnen voortplanten klein genoeg zijn om uit de netten te ontsnappen.
Een ander probleem is dat vissen met een trage maturiteit dikwijls worden gevangen vooraleer ze oud genoeg zijn om zich voort te planten.
Vistuigen maken geen onderscheid. Treilers slepen enorme netten over grote oppervlakten, schrapen de zeebodem af, vernielen mariene habitat, en halen ongewenste soorten mee naar boven. Wereldwijd wordt gemiddeld een kwart van de gevangen vis dood terug in zee gegooid, ofwel omdat de vis geen marktwaarde heeft, of omdat de vissers hun quotum voor die soort hebben overschreden. Walvissen, dolfijnen en zeeschildpadden eindigen ook vaak als collateral damage. In sommige visserijen, zoals de garnalenvisserij in de Golf van Mexico, kan het gewicht van deze "bijvangst", zoals ze wordt genoemd, soms wel het tienvoud zijn van de nuttige vangst.

Van groei naar krimp

Na een decennialange voortdurende groei is de wereldwijde visvangst sinds 1986 gestagneerd tussen de 85 en de 95 miljoen ton. In 2001 brachten, volgens de FAO, alle visserijvloten van de wereld samen 92 miljoen ton vis aan land. Een analyse door Reg Watson en Daniel Pauly van de Universiteit van Brits Columbia onthult dat China, 's werelds grootste visserijnatie, meer vangst aangaf dan in werkelijkheid werd gevangen. Samen met correcties wegens klimaatsgebonden fluctuaties in de Peruviaanse ansjovispopulaties brengt dit hen tot de conclusie dat de wereldvisvangst sinds 1988 is achteruitgegaan met zowat 660.000 ton per jaar.
Van 1950 tot 1988 groeiden de vangstcijfers aan van 19 miljoen naar 89 miljoen ton. Die vervijfvoudiging overtrof ruim de toename in de productie van rundsvlees, van 19 naar 54 miljoen ton over dezelfde periode. Uitgedrukt per hoofd van de bevolking, bereikte de jaarlijkse visvangst in 1988 een hoogtepunt met 17 kilo-

gram, tegenover 8 kilogram in 1950. In de voorbije halve eeuw konden we rekenen op de groei van de visvangst om de stijgende vraag naar dierlijk eiwit op te vangen. Dat tijdperk is nu voorbij.
De vooruitzichten voor het miljard mensen van deze wereld dat vis gebruikt als primaire eiwitbron, en van de 200 miljoen mensen tewerkgesteld in de visserij en verwante industrieën, hangen volledig af van een zorgvuldig beheer van wilde visgronden en van viskwekerijen.
Ecologisten vergelijken visbestanden met een bankrekening. Als we voldoende kapitaal op de bank hebben staan kunnen we leven van de intresten. Maar als we het kapitaal zelf blijven aanspreken, eindigen we met een lege rekening.
De ineenstorting van de Newfoundland kabeljauwvisserij is een duidelijk voorbeeld. Eeuwenlang was dit één van de meest productieve visgronden ter wereld, met een opbrengst van 800.000 ton vis, en tewerkstelling voor 40.000 mensen op het hoogtepunt in 1968. Vanaf dan gingen, als gevolg van overbevissing en schade aan de vishabitat, de visbestanden snel achteruit. In 1992 werd de visserij gesloten in een poging haar nog te redden. Maar misschien was het te laat: een decennium later hebben de visbestanden zich nog steeds niet hersteld. De ineenstorting van de visserij in Newfoundland was een lokaal fenomeen, maar heeft een veel wijdere betekenis. Vissers halen in de hele Noord-Atlantische Oceaan vandaag slechts half zoveel vis van de populaire soorten op – zoals kabeljauw, tonijn, bot en schelvis – als 50 jaar geleden, ondanks een verdrievoudiging van hun productiecapaciteit. Kabeljauwbestanden in de Noordzee en ten westen van Schotland staan op de rand van de instorting. In een rapport van 2001 met als titel Nu of nooit. De kost van de instorting van de Canadese kabeljauwbestanden en verontrustende parallellen met het Verenigd koninkrijk, roept Malcolm Mac Garvin Europa op om niet dezelfde weg op te gaan als de Newfoundlandse vissers.

Mogelijke oplossingen

De achteruitgang van de oceaanvisserij kan worden omgekeerd. Door vissers een eigenaars-aandeel te geven in visbestanden zullen ze begrijpen dat hoe productiever hun visserij is, hoe meer hun aandeel waard is. Vissers in IJsland en Nieuw-Zeeland gebruiken al sedert het einde van de jaren tachtig vermarktbare quota, wat hen toelaat vangstrechten te verkopen. Er wordt minder vis bovengehaald, maar de vangsten brengen meer op en de visbestanden veren weer op. Het klassieke probleem 'de tragedie van de kleine vissers' wordt zo voorkomen.
Omwille van de complexiteit van mariene ecosystemen pleiten sommige wetenschappers voor een beheersaanpak van hele ecosystemen in plaats van afzonderlijke vissoorten. Bovendien hebben studies aangetoond dat goedgelegen en volledig beschermde mariene reservaten, bekend als visparken, een overbevist gebied kunnen helpen herstellen. Door vis een vluchtoord te gunnen waar ze kunnen geslachtsrijp worden en paaien, kunnen dergelijke reservaten de grootte en het aantal vissen zowel in de reservaten als in de omliggende waters doen toenemen. Een netwerk van reservaten opgericht in 1995 in de buurt van St. Lucia heeft de vangst van nabijgelegen kleinschalige vissers doen toenemen met 90 procent. De bescherming van kweekgronden zoals koraalriffen, zeewierwouden en moeraskusten zijn erg bevorderlijk voor het in stand houden van visbestanden voor de toekomstige generaties.
Consumenten kunnen een gezonde visserij helpen bevorderen door minder vis te eten en bij de aankoop van vis na te gaan dat hij afkomstig is van goed beheerde visgronden. De Seafood Lovers' Guide van het Audubon Living Oceans programma is een interessante referentie. Chileense zeebaars bijvoorbeeld staat op de lijst van te mijden vissen omdat de bestanden op de rand van de instorting staan en illegale visserij doorgaat. De lijst maakt ook een onderscheid tussen wilde Alaska zalm, die uit een gezonde visgrond komt, en gekweekte zalm, die meel van wilde vis te eten krijgt, en zodoende niet de druk op mariene visbestanden vermindert.
Aangepaste labels zijn nodig om de consument te helpen verstandige keuzes te maken in zijn aankopen. De Marine Stewardship Council, een nieuwe onafhankelijke internationale organisatie die labels toekent, heeft tot dusver zeven visserijen erkend als duurzaam beheerd met minimale milieu-impact.
De capaciteit van de wereldwijde visserijvloot is vandaag het dubbele van wat een duurzame visserij aankan. Myers en Worm van de Dalhouse Universiteit geloven dat de visvangst op wereldschaal tot de helft zou moeten worden teruggebracht om verdere ineenstorting van de visserij te voorkomen. Vermindering van de bijvangst, de aanleg van meer visreservaten en een veranderd beheer van mariene ecosystemen voor lange termijn duurzaamheid in plaats van korte termijn winst zijn allen beleidsinstrumenten die kunnen helpen de visbestanden van de wereld in stand te houden. Als dit gekoppeld kan worden aan een heroriëntering van de jaarlijkse 15 miljard euro subsidies voor de visindustrie voor de omscholing van vissers, zou het resultaat lonen. De urgentie om de visbestanden van onze planeet van de ondergang te redden kan niet worden overschat. Eenmaal de visgronden ineenstorten is er geen enkele garantie dat ze ooit nog zullen herstellen.

Janet Larsen
Earth Policy Institute
http://www.earth-policy.org/

Amateurkunstenaars in Bestuursgebouw



Achttien amateurkunstenaars en tien deelnemers buiten wedstrijd stellen hun werk tentoon in het Bestuursgebouw van de Oostendse vismijn tot en met zaterdag 6 september, dag van de "Oostendse Visserijfeesten". De tentoonstelling "Zee en visserij" is een organisatie van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende. De werken werden beoordeeld door een jury onder voorzitterschap van stadsconservator Norbert Hostyn. Tien deelnemers kregen een nominatie. De prijzen waren voor Oswald Devriese, Eddy Eneman, Agnes Dupont, Alice Deleuze, Nicle Knockaert, August Puystjens, Christel Debouvry, Raymond Demey, André Dierendonck en Paul Vandergucht. (foto gw)



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

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

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

10de Garnaalpelwedstrijd van de Oostendse Visserskaai

In september komt de Oostendse visserijsector goed uit de verf. Het eerste weekeinde wordt ingenomen door de "Oostendse Visserijfeesten" en de week daarop zorgt de Handelaarsbond van de Visserskaai voor de "Dag van de dagverse Oostendse garnaal" met de jaarlijkse garnaalpelwedstrijd. Zondag 14 september is de "Grote Garnaalpelwedstrijd" reeds aan zijn tiende uitgave toe. De voorbij jaren was het evenement op het Vissersplein een serieuze publiekstrekker en als het weer het toelaat zal het dit jaar niet anders zijn. Er worden opnieuw slechts 70 deelnemers toegelaten voor de prijzenpot van 1.500 euro. Deelnemers van beide geslachten en alle leeftijdscategorieën krijgen een uur de tijd om een bakje garnalen vakkundig van hun pantser te ontdoen. Na afloop van de wedstrijd worden de gepelde garnalen verdeeld onder enkele instellingen.
Pelsters en pellers met vaardige vingers kunnen ter plaatse kosteloos inschrijven vanaf 10 u. 30. De wedstrijd start om 15 uur.(gw)

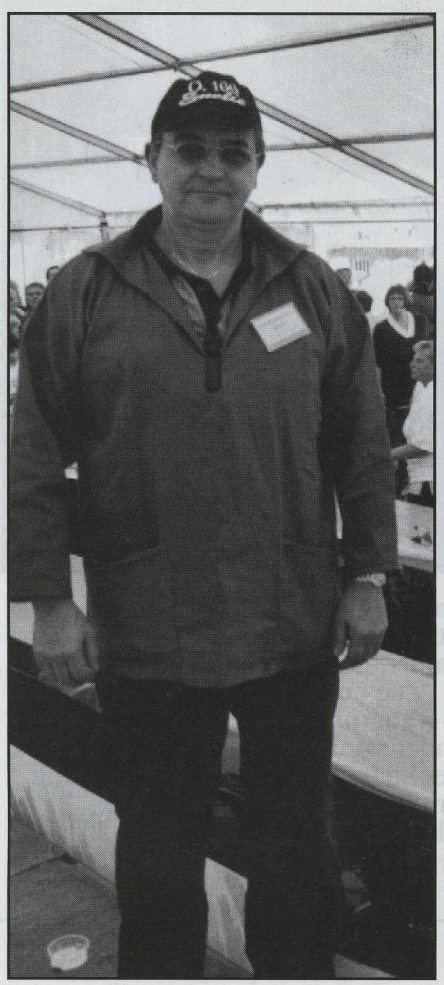
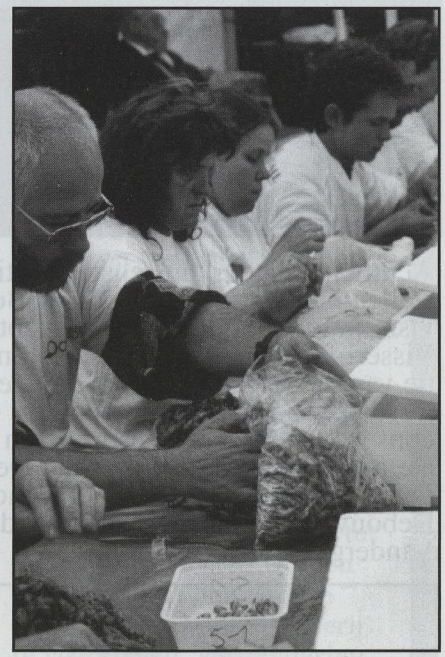


Foto hiernaast. Organisator reder-garnaalvisser Eddy Eerebout staat opnieuw klaar om er een geslaagd feest van de te maken.
Foto onderaan: Erg geconcentreerde garnaalpellers aan de slag. Het is niet alleen een kwestie van gewicht maar ook de zuiverheid telt mee.



De meest krasse teksten van Flor Vandekerckhove verzameld in één boek

14,85
(Verzendingskosten inbegrepen)

** '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.'*

Ex-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).

Garnaalpromotiedag in Oostende

Zeg maar gerust: "De kaviaar van de Noordzee"

Vorig jaar werd het programma van de Garnaalpromotiedag gespreid over de drie vissershavens. Voortaan wil de VLAM (Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing) de Garnaaldag afwisselend in een van de drie visveilingen organiseren. Oostende mocht de spits afbijten.

De Garnaaldag kadert in een gezamenlijke promotie voor garnaal, waarbij de drie vismijnen betrokken zijn. "Enkel door de handen in elkaar te slaan kunnen de Vlaamse visveilingen een sterkere positie op de internationale markt verwerven", betoogde Paul Demeester, kabinetchef van gouverneur Paul Breyne die door onvoorziene omstandigheden verstek moest geven. Woensdag 27 augustus werd in Oostende de nieuwe brochure "Gepeld of ongepeld" gelanceerd. De promotiefolder is gedrukt op 200.000 exemplaren die over alle Vlaamse vishandels verspreid worden. De brochure beschrijft de peltechniek en biedt vier recepten met garnaalbereidingen aan.
Promotiemanager Luc Huysmans kondigde ook aan dat de VLAM, in samenwerking met Europa en de visserijsector, werkt aan een speciaal label om de dagverse garnaal te promoten. Het label moet er volgend jaar komen.



Diane Geselle en Gerda Eeckeman van de Garnaalkruiers van de Vuurtorenwijk demonstreerden de vier bewegingen om een garnaal van zijn pantser te ontdoen. (foto gw)

Goed garnaaljaar

De grijze garnaal vertegenwoordigt niet meer dan twee procent van de totale aanvoerwaarde in de drie vismijnen. Vorig jaar werd 430 ton garnaal aangevoerd (64 % in Zeebrugge, 25 % in Oostende, 11 % in Nieuwpoort) ter waarde van 1,9 miljoen euro. Dat gebeurde door de vijfentwintig resterende garnaalvaartuigen. Daarvan eten onze landgenoten slechts 15 ton. Het overgrote gedeelte gaat naar Nederlandse diepvriesbedrijven als Heiploeg en Klaas Puul of zit verwerkt in diverse bereidingen
Reder van het garnaalvaartuig O.100 Emilie en gewezen garnaalvisser Eddy Eerebout verwacht dat 2003 een goed garnaaljaar wordt. Als woorvoerder van de ☛

DE LIBERALE VAKBOND
ACLVB
Knokke
Gemeenteplein 35-3
Tel: 050 632602
Heist
H. Lybaertstraat 1
Tel: 050 511966
WIJ MAKEN ER WERK VAN
TIJDINGEN
Oostendenaar, vraag ernaar bij uw dagbladhandelaar



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.

De vismijndirecties van Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort genoten gemoedelijk van een garnalenontbijt.

sector benadrukte hij nogmaals dat de smaak van onze garnaal de beste is. "We mogen gerust spreken van de kaviaar van de Noordzee", zei Eddy Eerebout. Hij vond het dan ook ongehoord dat presentator Felice en amateur-kok Herwig Vanhove het op een Vlaamse zender over de onontbeerlijke Hollandse garnaaltjes hebben. (gw)



194 euro voor "'t Zal wel gaan"

De persmensen en andere genodigden woonden als inzet van de Garnaalpromotiedag de garnalenverkoop in de veiling bij. Een lot werd verkocht ten voordele van het noodfonds "'t Zal wel gaan" dat drie jaar geleden werd opgericht na de ramp met de N.52 Sea Hunter, waarbij vier bemanningsleden omkwamen. Het fonds sprong ook bij voor de nabestaanden van de slachtoffers van de Z.548 De Flamingo.
De verkoop van 20 kg garnaal bracht uiteindelijk 194 euro op. Koper was arrondissementscommissaris Johan Debyser. Een cheque werd overhandigd aan de aanwezige bestuurders van het noodfonds. "Het is eerder een symbolisch bedrag, maar we zijn blij met iedere gift. Sinds de oprichting van het noodfonds hebben we reeds ongeveer 12.000 euro besteed aan onmiddellijke steun, overbruggingskredieten of leningen voor noodlijdende families", verklaarde de visserijaalmoezenier die betreurt dat er nog steeds mensen afhankelijk zijn van liefdadigheidswerk. "De ervaring heeft ons geleerd dat we voortdurend over ongeveer 25.000 euro moeten beschikken om bij een scheepsramp de getroffen families te kunnen bijspringen. In sommige gevallen beschikken deze gezinnen niet over de middelen om een bezoek te brengen aan het mortuarium waar de slachtoffers opgebaard liggen of om de begrafeniskosten te betalen en in hun levensonderhoud te voorzien. Het kan vijf tot zes maanden duren vooraleer de overlijdensakte betekend is. Zo lang kunnen de nabestaanden geen enkele financiële tussenkomst van het Fonds voor Arbeidsongevallen krijgen. Met steun van het noodfonds trachten we die periode te overbruggen. Dat zal wel zo blijven zolang er geen officiële instantie is die deze noodzakelijke taak overneemt." (gw)

OOSTENDE

Luifel vistrein gesloopt



In tegenstelling tot het vismijncomplex heeft de luifel aan de Wandelaarskaai, boven de spoorwegbedding van de vroegere vistrein, de tweede oorlog overleefd. De bouwvallige betonconstructie moest verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe aanlegplaats voor zeeschepen. De vistrein is al afgeschaft in 1998 waardoor de bedding er doelloos bij lag. Voor het AG Haven Oostende lag hier een kans om een nieuwe aanlegplaats te creëren in het Tijdok. De voorbije weken werd de luifel neergehaald en de brokstukken liggen klaar voor vermaling. Het Vlaams Gewest zal de kaai egaliseren en de kaaimuren versterken. Volgend jaar komt er een ponton met brug waardoor een bijkomende aanlegplaats beschikbaar wordt. (foto gw).

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
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

[Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 18 september 1953]

Komt er een Vishand

Als het er op aankomt geld te ontvangen van de visserij, zijn de staats- en stadsdiensten er zeer rap bij. Komt het er op aan een uitgave, hoe klein ook, voor hetzelfde bedrijf te doen, dan is men van hogerhand van mening dat het visserijbedrijf een <<niet interessante nijverheid>> is.
Dit is geen stelling, maar wel een VASTSTELLING die alle dagen bijna gebeurt. We stellen het ten andere vast wanneer het er op aan komt iets te doen voor de uitbreiding van het visverbruik, en speciaal in verband met de vishandelschool.
Het is nu meer dan één jaar geleden dat door de propagandavereniging voor visverbruik het idee werd opgevat een vishandelschool op te richten. Een gelukkig idee, dat er toe zou bijdragen het beroep van vishandelaar meer interessant te maken voor de jongens die een toekomst zoeken en dat als uiteindelijk gevolg zou hebben een uitbreiding van het visverbruik, zij het ook op lange termijn.
Een oproep verscheen in verscheidene dag- en weekbladen - meer niet - en men meende dat hierdoor de kandidaten zouden toestromen. Eerste fout van de propagandavereniging. Het is niet omdat men iets leest in de krant dat men dadelijk warm gemaakt wordt voor het idee, vooral als het om een <<nieuw beroep>> en een <<nieuwe beroepsvorming>> gaat.
Integendeel, buiten deze mededeling in de pers had men nog het grote publiek moeten bereiken langs radio - door middel van causeriÎn - en vooral bij de bestuurders der scholen en in vishandelskringen de nadruk leggen op deze nieuwe mogelijkheid tot practische beroepsvorming.
Dit laatste werd, spijtig genoeg, niet gedaan en het aantal kandidaat-leerlingen, kon men op de vingers tellen. Het verwondert ons zelfs dat er toch nog kandidaten gevonden werden.
De naam van de school hangt eigenlijk niet alleen af van de publiciteit die men er rond maakt, maar vooral van het onderwijs dat er gegeven wordt en van de mogelijkheden die geschapen worden door dit onderwijs.
Over het programma dat voorgesteld wordt kan er weinig of niets gezegd worden, omdat de lessen nog niet begonnen zijn. Maar er kan nog veel gezegd worden over de <<mogelijkheden>> die het diploma van vishandelaar zouden bijbrengen.
Er werd immers over deze mogelijkheden <<totaal NIETS>> gezegd, zodat de mogelijke kandidaten, eens hun diploma op zak, toch dezelfde moeilijkheden zullen ontmoeten als diegenen welke geen speciale school gelopen hebben. We zijn nu precies geen voorstander van het Nederlands stelsel: elke vishandelaar verplichten een diploma te vertonen vooraleer hij een zaak mag beginnen, maar aan diegenen die een speciale inspanning hebben gedaan om zich in hun vak te bekwamen zouden toch zekere faciliteiten moeten verleend worden: en deze zou in de eerste plaats moeten bestaan in het verstrekken van goedkoop krediet en verdere voorlichting over de beste plaatsen in het land om een handel te bekomen. Zelfs zou een speciaal schild, aan te brengen op de winkeldeur of kamion het vertrouwen van de kopers moeten geven bij dergelijke gediplomeerden.
En om te mogen kopen in de vismijn zou toch minstens een zekere waarborg van zakenkennis moeten geÎist worden. Aldus zou het niet voorvallen dat nieuwe leurders in de vismijn komen om vis te kopen en nog niet weten hoe de afslag werkt, zonder te spreken over hun viskennis.
De handel zal wel niet akkoord gaan met volgende gedachte: hoe meer kopers in de vismijn, hoe beter de prijzen voor de reder, maar de handelaar is er toch ook mee gediend dat de prijzen niet te laag dalen en op redelijk peil blijven. Want ook voor de normale vishandelaar is speculatie door zijn concurrenten bedreven ten zeerste schadelijk.
Dat is het kapittel van de propagandavereniging. Maar nu komen we tot een andere verantwoordelijkheid: de stad Oostende.
Aan de stad Oostende werd vorig jaar gevraagd voor het geven van de lessen, door personeel betaald door de Staat, een klaslokaal met verwarming en verlichting te willen ter beschikking stellen.
En nu zijn onze vroede vaderen, die nochtans ter gelegenheid van de kiescampagne beloofd hebben op allerlei manieren de visserij te helpen, al was het maar om stemmen te kunnen ronselen - we heb-

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.

HET GEBEURDE

50

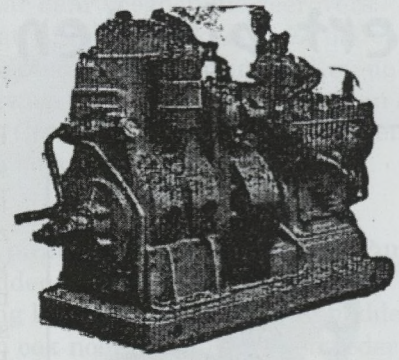
JAAR GELEDEN

Redactie: Guido Walters

elschool te Oostende?

ben nog een rijke schat verkiezingsliteratuur liggen die we wel eens zullen publiceren - het niet nodig geoordeeld op dit voorstel met de gewenste spoed in te gaan.
Meer dan een jaar, nadat het voorstel ingediend werd, ligt het nog altijd in de schuif van onze lieve vrienden de politiekers. Het werd thans nog eens opgerakeld - het nieuwe schooljaar moest al begonnen zijn! - de gemeenteraad heeft het verwezen voor verder onderzoek.
En wat heeft dit onderzoek om het lijf? Om JUIST en NAUWKEURIG te weten hoeveel deze school aan de stad zal kosten. Alsof de millioenen die de stad Oostende jaarlijks opstrijkt vanwege de visserij, niet mogen aangewend worden voor het verwarmen en verlichten van een klaslokaal in de stedelijke vakschool om het visverbruik te helpen bevorderen! En alsof deze nieuwe onderwijstak in onze stad niet zou meehelpen tot meerdere luister van Oostende op onderwijsgebied!!!
Misschien vindt een of ander politieker het op de volgende kiescampagne wenselijk het oprichten van een vishandelaarschool in zijn programma te plaatsen.
Intussen stellen we vast dat van de gedane kiesbeloften inzake visserij nog niets in huis is gekomen. Of moeten we het geheugen van de kiezers en vooral van de KIESDRAVERS nog eens opfrissen met een zeer stichtende bloemlezing van de programma's van alle partijen?

Kromhout–Samofa



De Kromhout en Kromhout-Samofa viertakt motoren ontwikkelen 10 pk. per cylinder bij 1000 omwentelingen en ze kunnen geleverd worden als 1, 2, 3, 4, 5, 6 of 8 cylinders, dus als 10, 20, 30, 40, 50, 60 of 80 pk. bij 1000 omwentelingen.

Ook de 8-cylindermotoren kunnen nog met de hand gestart worden. Een betere service en een snellere bediening vindt U nergens.

27

N.V. MARINE MOTORS

Marktgravelei, 77. Tel.: 37.96.00 (4 lijnen). — ANTWERPEN

SEM-CARELS

Scheeps-Dieselmotoren

— SEM —

42 DOK -- GENT

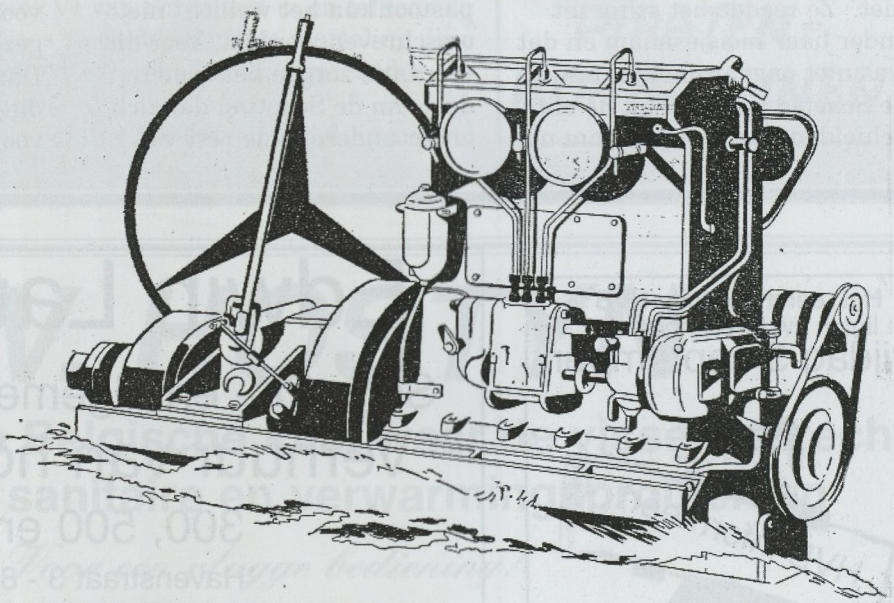
R. BAUWENS & C°

14, REDERIJKAAI

OOSTENDE

MERCEDES-BENZ

DIESEL



SCHEEPSMOTOREN VANAF 25 TOT 2.500 P.K.

MATINAUTO P.V.BA.

INVOERDERS VOOR GANS BELGIE :
1072, Waverse steenweg, Oudergem- Brussel.
Tel. 34.57.06 - 33.17.21

Vorige maand konden we u in deze reeks alleen nog maar mythische vrouwen tonen: de walkuren, een gevaarlijk heir van vechtende vrouwmensen. Vandaag stappen we de echte geschiedenis in. En neen, we beginnen nog niet aan de reeks schipperinnen en matrozes, scheepsmeisjes en stuurvrouwen. Maar we kijken hoe een reder (rederin? rederes? reedster?) van het vrouwelijk geslacht indertijd de rekening presenteerde aan de meest vervaarlijke piraten die we ons kunnen voorstellen.

ZEEVROUWEN (III)

Vrouw trotseert piraten te Schotland

WE SCHRIJVEN 1582. Op de kaai te Dundee, in het barre Schotland, staat Agnes Cowtie toe te kijken hoe het koopvaardijschip, de tweemaster 'Grace of God', de haven verlaat.
Het is aan alles te zien dat deze vrouw tot de betere kringen behoort. Ze draagt bijvoorbeeld schoenen, iets wat de Schotten in die tijd alleen maar aantrekken om ter kerke te gaan. Maar Agnes Cowtie is dan ook geen doordeweekse Schot, ze is de reder van het magnifieke zeilschip dat zee kiest. Ze behoort bovendien tot de bevoorrechte klasse van Schotten die de toelating hebben om vis, wol, wijn... te exporteren.

AGNES WAS GETROUWD met ene Blak, maar droeg 's mans naam niet. Ze reedde het schip uit onder haar meisjesnaam en dat was niet ongebruikelijk, want de Schotse vrouwen uit de elite behielden hun meisjesnaam na het huwelijk. Op die manier hielden ze de band met hun clan (en het daaraan verbonden familiekapitaal) in stand.



Agnes Cowtie, zoals Ron Druett haar tekende op basis van een zestiende eeuwse manuscript.

Dat alles belette niet dat de Europeanen de Schotten als zijnde een achterlijk volkje catalogeerden. De toenmalige pauselijke afgevaardigde noemde het land zelfs 'de aars van Europa'. Negatiever dan deze pastoor kan het wellicht niet omschreven worden. Voor die reputatie zorgde het armere deel van de Schotten dat zich onder andere in de rest van Europa als huurlingsoldaat ging presenteren, wegens thuis geen werk. Het onveiligheidgevoel waarmee u zegt te kampen, is dan ook niets in vergelijking met wat Agnes Cowtie moet gevoeld hebben toen ze haar schip het zeegat in zag trekken. Haar zonen waren aan boord. Ze had veel geld geïnvesteerd in schip en lading en kon alleen maar hopen dat het onderweg niet gekaapt zou worden door Schotse of andere piraten.
Want piraten waren er in die tijd met bosjes. In het Firth of Forth, een plek die de Vlaamse IJslandvaarders zich ongetwijfeld herinneren, was zelfs een piratenenclave. De Grace of God zeilde richting het Nederlandse Veere waar het wellicht wol moest afzetten. Op de terugweg naar Schotland zou het schip goederen meebrengen die het barre Schotland in die dagen meer dan nodig had.

Zee kiezen

Piraten hadden allerlei redenen om voor dat beroep te kiezen. Zoals gezegd was er grote werkloosheid. Daarenboven waren de winters rond die tijd meer dan streng. De voedselvoorraden geraakten op en in de zo-

Het eerstvolgende HVB ligt in uw brievenbus op
vrijdag 5 september



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

mers hadden ze daar dan weer af te rekenen met zware neerslag, wat de oogsten deed mislukken. Velen moesten gaan stelen en roven om in leven te blijven. In 1567 viel daarenboven ook de visvangst tegen en de vissers — uitstekende zeelui — werden vervolgens smokkelaars en zeerovers.
Ze trokken daarvoor bijvoorbeeld naar het eiland Purbeck in Dorset waar de haven Poole een beroemd kapersnest was. Piraten paradeerden er openlijk in de straten



De piraten werden in die tijd ongemoeid gelaten. In hun enclaves maakten ze zelfs grote sier, zoals op de afbeelding van deze piraat wel duidelijk t zien is.

en pronkten er met hun welstand.
Het leek wel alsof de piraterij ongestraft kon doorgaan. En dat was natuurlijk een doorn in het oog van de reguliere reders die als het ware in ongunstige concurrentieverhoudingen dienden te werken.
Maar daar veegden die zeerovers feestelijk hun broek aan. Zo onderschepten ze de 'Grace of God' op de terugweg. Ze doodden de zonen van Agnes Cowtie, martelden de overlevenden en kaapten schip en lading.

Vrouw

De piratenkapiteins Clinton en Purser hadden tot dan toe ongestraft hun gang kunnen gaan. Maar ze hadden dan ook nooit eerder met een reder van het vrouwelijk geslacht te maken gehad.
Wee de zeerover die de toorn van een zakenvrouw oproept, zo leert ons dit verhaal. En toornig was Agnes Cowtie. Niet alleen waren de fundamenten van haar onderneming aangetast, ook haar beide zoons waren in het gevecht omgekomen. En wat Agnes nog het ergst van al vond: de hele bemanning was, na de nederlaag, door de zeerovers onbarmhartig en onnodig zwaar gemarteld.
Agnes Cowtie begon een nooit geziene campagne om recht te laten geschieden. Ze contacteerde een stadsmagistraat die op zijn beurt een staatssecretaris alarmeerde die het gebeuren aan de koningin Elisabeth liet weten. Ze schakelde daarenboven koning James VI van Schotland in en telkens wees ze op de onnodige marteling die de matrozen hadden moeten ondergaan.
De vorsten konden op den duur niet anders dan toegeven dat de piraterij nu wel te ver gegaan was. Ook voor hen was het voorval met de Grace of God de druppel die de zeeroversemmer had doen overlopen.
De beroemde zeeman William Borough werd erop uitgestuurd en slaagde erin om de kopmannen van de piraten gevangen te nemen. Ze werden ter dood veroordeeld en op augustus 1583 terecht gesteld.
Maar daarmee had onze Agnes haar schip nog niet terug.
Dus ging ze ermee verder als een volleerde lobbyiste allerlei hooggeplaatsten lastig te vallen, met de vraag uit te kijken naar haar schip. Uiteindelijk bleek het in Spaanse handen terecht gekomen te zijn en was het bijgevolg door onze mevrouw Cowtie niet meer te recupereren. Maar schadevergoeding kreeg ze uiteindelijk wel; niet alleen voor haar schip, maar ook voor wat haar mannen aan boord van het gepkaapte schip was aangedaan.

Terwijl Agnes Cowtie recht wilde laten zegevieren, was er in Ierland een vrouwelijke kaperkapitein furore aan het maken!
Volgende maand in HVB:
PIRATEN-KONINGINNEN

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

OOSTENDE

Nieuwe koelloods op Oostendse luchthaven

Ostend Airport en goederenbehandelaar Aviapartner bouwen een nieuwe gecompartimenteerde koelloods van 5.200 kubieke meter waardoor de opslagcapaciteit op de luchthaven aanzienlijk toeneemt. Deze investering is nodig omdat de vraag naar koelruimte stijgt. Op de Oostendse luchthaven zijn reeds twee koelloodsen van 850 kubieke meter en een vriesruimte van 350 kubieke meter voor het opslaan van groenten, fruit en vis.
De nieuwe koelloods met een oppervlakte van 1.300 vierkante meter zal vooral van nut zijn voor de opslag van Afrikaanse Victoriabaars. In de nieuwe ruimte met een constante temperatuur van twee graden kan 210 ton vis of de aanvoer van drie grote vrachtvliegtuigen opgeslagen worden. De nieuwe koelloods moet begin oktober afgewerkt zijn.

ANTWERPEN

SKB restaureerde koninklijk jacht

SKB Antwerpen heeft het koninklijk motorjacht Avila gerestaureerd. Het 20 meter lange vaartuig van wijlen koning Boudewijn, gebouwd in 1964 en jarenlang gevoerd door de overleden Oostendenaar Jan Dreesen, staat sinds 1997 te verkommeren in het Legermuseum te Brussel. Na het overlijden van koning Boudewijn tien jaar geleden bracht de Marine de A981 (het militair nummer van de Avila) van Spanje over naar Zeebrugge. Sindsdien heeft het motorjacht niet meer gevaren. Het Antwerpse Scheepvaartmuseum was niet geïnteresseerd en voor het Museum van de Dynastie was het koninklijk jacht dan weer te groot. Na een nachtelijk transport in 1997 belandde het houten vaartuig op een binnenkoer van het Legermuseum. Zes jaar lang stond het vaartuig er, slecht gestut, scheef te trekken en te verkommeren. Uiteindelijk heeft SKB de opdracht gekregen om het jacht in ere te herstellen. Dat was hard nodig want op vele plaatsen was het hout aan het verrotten, het water sijpelde binnen en in de binnenruimten groeiden paddestoelen. Sinds vorige maand kan het publiek op de binnenkoer van het Legermuseum het jacht betreden, maar het interieur is niet toegankelijk.

OOSTENDE

Lagere boete voor vishandelaar

Nadat de Oostendse vishandelaar HB een minnelijke schikking van 375 euro geweigerd had, werd hij door de rechtbank in Brugge veroordeeld tot een boete van 248 euro.
De Oostendse vishandelaar werd bij een douanecontrole van zijn bestelwagen in november 2001 in Groot-Bijgaarden geverbaliseerd voor niet-conforme etikettering van een lading Sint-Jakobsschelpen. HB kreeg een minnelijke schikking, maar weigerde te betalen omdat hij vond dat de verkoper verantwoordelijk was voor de foute etikettering. De rechtbank had daar enig begrip voor en verminderde de boeten tot 248 euro.

ANTWERPEN

SKB -loodsboten voor Nigeria

Bij SKB in Antwerpen werden twee nieuwe loodsboten gebouwd voor de Nigerian Port Autorities. De 'Idah' en de 'Owatoloyo', krachtige vaartuigen van 20 meter, zijn bestemd voor de haven van Lagos en Port Harcourt. Aan beide loodsboten werd negen maanden gewerkt en de afwerking zit in de eindfase. De bestelling uit Nigeria is een opdracht van 2,5 miljoen euro.

NEDERLAND

Naar fusie van de Zeeuwse visveilingen

Directeur Foort Lokerse van de Zeeuwse Visveiling Breskens NV sluit een fusie van de visafslagen in het zuidwesten van Nederland niet uit. In een interview met het vakblad Visserijnieuws bevestigt hij dat achter de schermen ernstige gesprekken lopen. "Eén sterke visveiling in Zeeland is een noodzaak", vindt Lokerse. Er zijn echter meer gegadigden voor samenwerking met de Gemeentelijke Visafslag Vlissingen. Enkele jaren geleden sprak het merendeel van de aanvoerders al een voorkeur uit voor overname door NV Visafslag Urk. Ook de UFA-combinatie (United Fish Auctions: Scheveningen, Stellendam en Colijnsplaat) is in samenwerking met Vlissingen geïnteresseerd. Alle betrokkenen hebben echter nog niet het onderste van hun tong laten zien.

BEMA doet het!

BE MA

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

50 jaar "Visserijfeesten" in Breskens

"Bij het ontstaan van de Visserijfeesten beleeft Breskens een ongekende welvaart in de visserijsector. Nu nog wordt er met ontzag gesproken over deze periode, die in de volksmond bekend staat als de haringtijd", lezen we in het boek "Vijftig jaar Visserijfeesten Breskens" dat net uit is.



De Visserijfeesten anno 2003 zijn niet meer te vergelijken met die van 1953. De praalwagens zijn verdwenen, maar veel Bressiaanders spannen zich nog steeds in om er een compleet feest van te maken. Bij het binnenrijden van het dorp bewijzen de fraai versierde straten dat de inwoners nog steeds achter de feestelijkheden staan. De 50ste Visserijfeesten op 9 en 10 augustus mochten ook rekenen op stralend weer en een grote opkomst.

Nummer één in 1953

Naar aanleiding van de opening van de nieuwe vismijn eind 1952 stelde de toenmalige burgemeester voor om de festiviteiten uit te stellen tot een later tijdstip en er een jaarlijkse feestelijke "Dag van de visserij" van te maken. De eerste visserijfeesten op 15 en 16 augustus 1953 vielen samen met het 35-jarige bestaan van de plaatselijke visserijvereniging "Ons Belang". De praalwagenoptochten, waar veel straten en buurten een bijdrage aan leverden, waren kenmerkend voor de eerste visserijfeesten. Later kwam er een Garnalenkoningin bij (1960). Een comité met leden uit de visserijsector en diverse verenigingen verzamelde het budget en stak met de beschikbare middelen het programma in elkaar.
In de tweede helft van de jaren zestig kwam de organisatie in de verdrukking. De betrokkenheid van de inwoners verwaterde, de straten werden minder versierd en de organisatie was in handen een een steeds kleiner comité. In 1968 stonden er zelfs eenmalig helemaal geen Visserijfeesten op het programma. Het jaar daarop was er opnieuw een visserijdag en de feestelijkheden geraakten geleidelijk over het dode punt heen.



Foto rechtsboven. De reder van de Z.8 Aquarius, Rudy Praet (met kleinzoon) uit Kieldrecht, mocht een van de wimpels van de Zeeuws Visveiling in ontvangst nemen. Hij kwam als tweede uit in de rangschikking van de kategorie kleine kotters. (foto gw)
Er zijn nogal wat Belgische vaartuigen die zich goed thuis voelen in Breskens: op de volgende bladzijde drukken we een foto af van de O.2 Nancy (1964, 213 kW) van Alfons en Ludo Schroeyens uit Zandvliet. Op de foto onderaan deze bladzijde zien we de Z.8 Aquarius (1967, 220 kW) van Rudy Praet uit Kieldrecht en hier boven dit onderschrift de Z.13 Morgenster (1989, 218 kW) van Peter en Willy Praet uit Kieldrecht. (foto's gw)



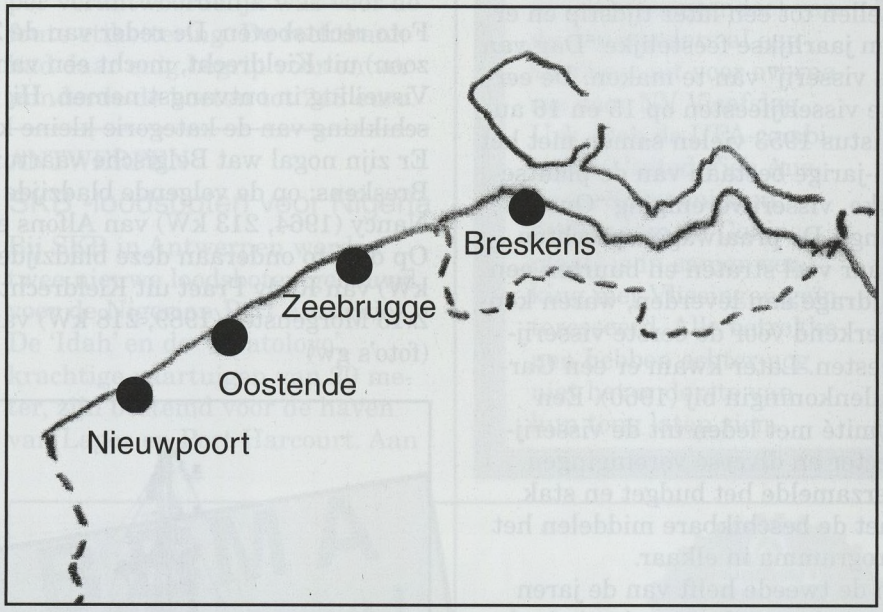
In 1994 had dagblad de Provinciaal Zeeuwse Courant het over "een ontelbaar aantal bezoekers", waarbij voor het weekeinde het onwaarschijnlijke cijfer van 130.000 naar voor werd geschoven. Inhoudelijk is er veel veranderd, maar door de enorme belangstelling behoren de Visserijfeesten in Breskens onveranderlijk tot de topevenementen in Nederland. De vlootshow, waarbij duizenden gegadigden elkaar verdringen voor



De bemanning van de Z.80 Silverpit werd gelauwerd als beste aanvoerder in Breskens in de categorie Eurokotters. De bemanning bestaat uit schipper Willie Versprille, motorist Frans Maas, stuurmannen Huib Meeuwsen en J. du Bois en matroos M. Verschorre. Naast de aanvoer in Breskens kwam de eurokotter ook 25 maal naar Zeebrugge. (foto gw)

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

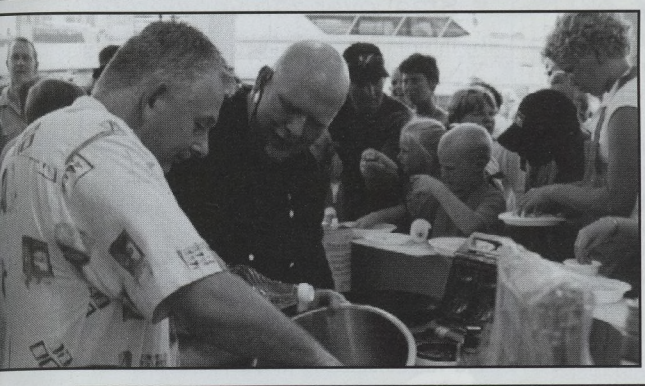
ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

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



Foto boven. De O 2, vaste klant te Breskens.
Foto hieronder. Op de vooravond van de Visserijfeesten in Breskens tafelen de plaatselijke reders rond de mosselpot. Op de foto zie we o.a. Dirk Claeys (Z.56 Pieter), Hans Fenijn (van de gesaneerde BR.57) en Michiel Versprille (Z.80 Silverpit), al 25 jaar lid van het comité en tien jaar penningmeester.
Foto helemaal onderaan. Op de stand van het Nederlands Visbureau demonstreerde de bekende TV-kok Pierre Wind zijn scholbereiding en stelde eregast minister van Verkeer en Waterstaat, drs. Carla Peijs, een de (vis)website voor kinderen www.viskids.nl in werking. (foto's gw)





een plaatsje op een van de kleurrijk gepavoiseerde vaartuigen voor een tochtje op de Westerschelde, was telkens opnieuw een van de hoogtepunten. Om veiligheidsredenen is dat massaal uitvaren van de vloot de laatste jaren helaas niet meer mogelijk.
Jan van den Broecke (ex-schipper-eigenaar van het garnaalvaartuig BR.50), sinds 1968 lid van het Comité Visserijdagen en huidig voorzitter, durft geen voorspellingen doen over het voorbestaan van de Visserijfeesten. "Dat is in de eerste plaats afhankelijk van de toekomst van de visserij in Breskens, maar ook van de verhouding ontvangsten en uitgaven." Ondanks de inkomsten van de kermisattracties, marktkramers, bijdragen van de horeca, de sponsers en de redersvereniging baart de financiële huishouding zorgen. "Ongeveer een derde van onze kosten bestaat uit gemeentelijke lasten en kosten voor het verwijderen van afval", schuift de voorzitter naar voor. Het ziet ernaar uit dat daar alvast iets aan zal moeten gedaan worden. (gw)

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... 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)

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan visserijvaartuigen

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



Britse Zeemachtgids

Bij Conway Maritime Press, onderdeel van de Chrysalis Books Group, verschijnt eind september een interessant boekje getiteld "The Royal Navy Handbook. The Definitive MoD Guide". Het betreft hier een officiële gids van het Britse ministerie van Defensie van de Royal Navy (RN), een overzicht van de maritieme tak van de Britse defensie-organisatie met toelichting van de rol van de Royal Navy zowel binnen het Verenigd Koninkrijk als daarbuiten. Het boekje blinkt uit van volledigheid. Niet alleen wordt elk onderdeel van de RN (iedereen denkt natuurlijk eerst aan de vloot, maar er is véél meer) tot in de kleinste details toegelicht, ook de bijdrage van de RAF en de British Army aan maritieme activiteiten wordt uit de doeken gedaan. Al vlug blijkt de sleutelrol die de RN speelt. Maar de Britse zeemacht is ook belangrijk als het om internationale humanitaire acties gaat, als deelnemer in internationaal verband om zogezegd de vrede in stand te houden (denken we maar aan de Balkan, Afghanistan, Afrika…) en als steun voor de Britse gemeenschap (bijvoorbeeld bij mond- en klauwzeer).
Kortom, wat ge ook wilt weten over de Royal Navy (ook wat toekomstplannen betreft), U vindt het in "The Royal Navy Handbook". Een dikke aanrader dus!

"The Royal Navy Handbook" (ISBN 0-85177-952-2) werd op een handig formaat als hardback uitgegeven. Het telt 208 pagina's en kost £14.99. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Conway Maitime Press, Bramley Road, London W10 6SP, UK. Tel +44/20/7221.2213, web: www.chrysalisbooks.co.uk.

Stoomboten van de Clyde

Bij Ian Allan verscheen onlangs het boekje "Clyde Steamers", samengesteld door Brian Patton, dit in de reeks 'Glory Days'.
Tijdens de hoogdagen van de industriële revolutie in Groot-Brittannië groeide aan de oevers van de Clyde een scheepsbouwactiviteit die decennia lang hét wereldcentrum voor de scheepsbouw zou blijven. De regio vormde de bakermat voor wat vandaag de moderne scheepsbouw wordt genoemd. Talrijk zijn de technische uitvindingen en de verbeteringen die de ruggengraat vormen voor de huidige scheepsbouwtechniek en die hun ontwikkeling langsheen de Clyde zagen evolueren. Het zal dan ook niemand verwonderen dat de auteur van "Clyde Steamers" de keuze had uit een bijna onuitputtelijk archief aan prachtige foto's. Brian Patton beperkte zich tot stoomschepen, omdat deze jarenlang de basis vormden van elke verbindingslijn in de Clyderegio.

"Clyde Steamers" (ISBN 0-7110-2925-3) telt 96 pagina's en werd op een handig formaat als hardback uitgegeven. Het boekje kost £16.99. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks via de uitgeverij, Ian Allan Mail Order Dept., 4 Wating Drive, Hinckley, Leics, LE10 3EY, UK. Tel. +44/1455.25.44.50, Fax +44/1455.23.37.37, E-mail: midlandbooks@compuserve.com.

Schepen kopen en verkopen

Bij Informa Professional verscheen onlangs het boek "Ship Sale and Purchase". Uit de titel zal men al verstaan dat het hier een boek betreft waarin men alles zal vinden dat met de aan- of de verkoop van een zeeschip komt kijken. Het komt erop neer dat dit werk tot in de allerkleinste details de procedures bespreekt en toelicht zoals vervat in de drie meest gebruikelijke standaardcontracten gebruikt bij de aan- of de verkoop van een tweedehands schip. Meer bepaald betreft het de stipulaties zoals vervat in 'Saleform 1987', 'Saleform 1993' en 'Nipponsale 1999'. Bovendien worden speciale onderwerpen die zich op de aan- en verkoopsmarkt van schepen manifesteren toegelicht. Het boek zal vooral nuttig zijn bij de negociatie, de voorbereiding en het afsluiten van een verkoop van een schip. Wie voor het onderwerp enkel interesse heeft zal dienaangaande geen betere gids vinden.

"Ship Sale and Purchase" (ISBN 1-84311-145-4) telt zo'n 500 pagina's. Aankopen kan via de gespecialiseerde boekhandel of rechtstreeks bij Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, Londen W1W 7RE, UK. Tel. +44/20/7017.5000, Fax +44/20/7017.4601, Web: www.informa.com.

Tijdsbevrachting

Bij Informa Professional verscheen onlangs als vijfde editie, het volledig herwerkte "Time Charters" door Michael Wilford, Terence Coghlin en John D. Kimball. "Time Charters"wordt algemeen als de allerbeste toelichting tot tijdsbevrachting erkend. De vijfde editie werd volledig geactualiseerd en bevat de meest recente wetgeving en ontwikkelingen op het vlak van tijdsbevrachting. Bovendien werd het boek zo samengesteld dat het gemakkelijk en op een logische manier kan worden geraadpleegd. Het boek baseert zich zowel op Britse als op Amerikaanse wetgeving. Voor al wie bij het charteren van schepen betrokken is, vormt dit boek een onmisbaar werkinstrument.

"Time Charters" (ISBN 1-84311-210-8) telt zo'n 700 pagina's. Aankopen kan via de gespecialiseerde boekhandel of rechtstreeks bij Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, Londen W1W 7RE, UK. Tel. +44/20/7017.5000, Fax +44/20/7017.4601, Web: www.informa.com.

(Drie maal is) scheepsrecht

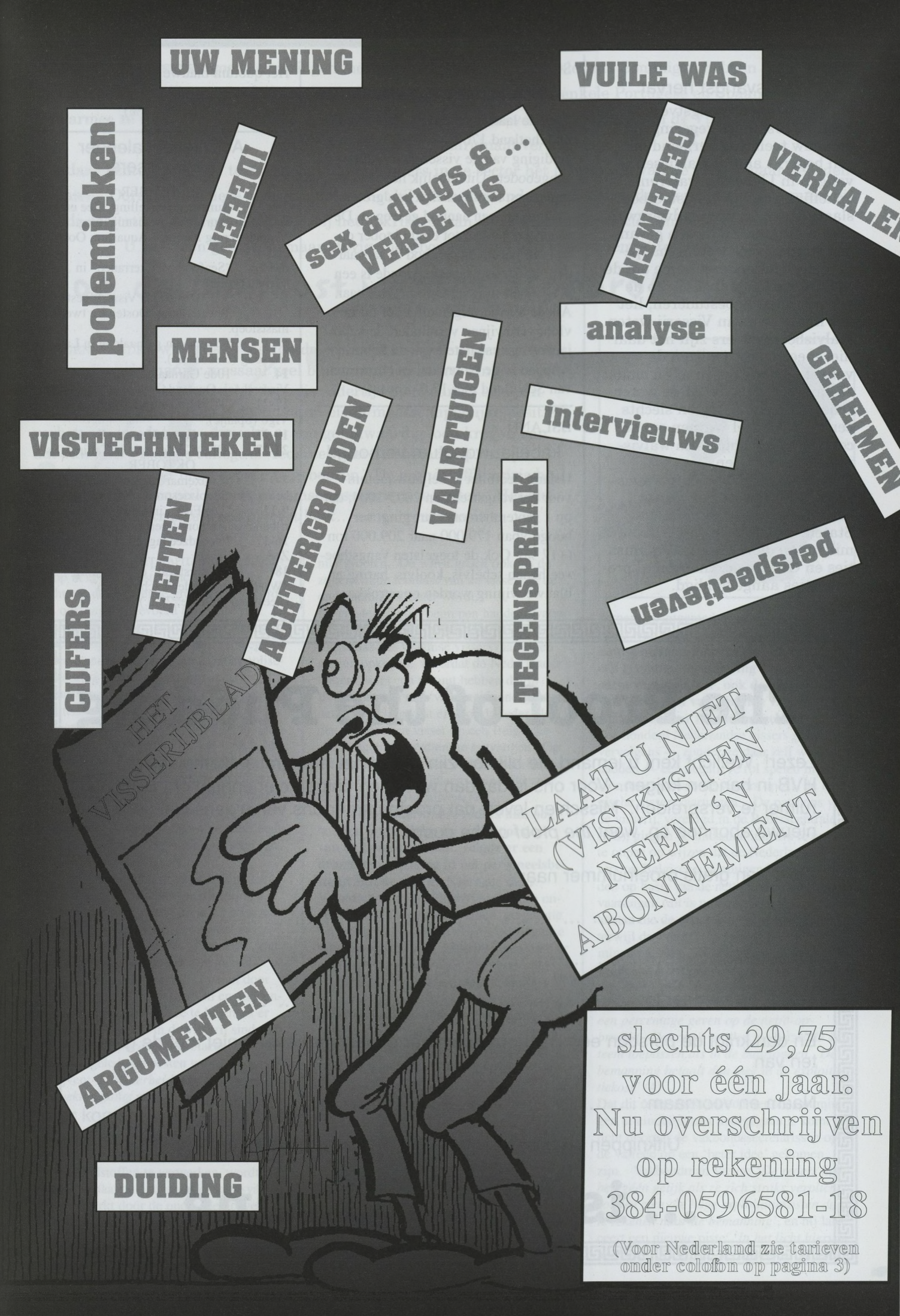
Bij Informa Professional verscheen onlangs "Shipping Law Handbook".Iedereen die met geschillen te maken krijgt in de scheepvaart heeft toegang nodig tot een bijna onoverzichtelijk bronnen-geheel. Denken we maar aan internationale conventies, statuten, abritageregels, cognossementen, charter parties, verzekeringsclausules, garanties en tal van contracten. Ook de details van wie de internationale conventies erkenden zijn van belang. Wie door het bos de bomen nog wil zien zal heel wat gemak hebben met het gebruik van dit boek. Op een systematische en gemakkelijk te gebruiken manier wordt al het bronnenmateriaal 'aangesneden'. Het zal U heel wat zoekwerk besparen en tijdsverlies helpen voorkomen. Hoe volledig dit wel is blijkt uit de opgenomen onderwerpen : Beslag, arbitrage, beperking van de aansprakelijkheid, cargo claims, aanvaring, maritieme verzekering, olieverontreiniging, sleepvaart en berging, standaard contracten.

"Shipping Law Handbook" (ISBN 1-84311-209-4) telt zo'n 600 pagina's. Aankopen kan via de gespecialiseerde boekhandel of rechtstreeks bij Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, Londen W1W 7RE, UK. Tel. +44/20/7017.5000, Fax +44/20/7017.4601, Web: www.informa.com.

Staal over zee vervoeren

Bij Informa Professional verscheen onlangs "Steel Carriage by Sea" van de hand van Arthur Sparks. Het vervoer van staal over zee is een vak op zich. Het gebeurt meestal in moeilijke nautische en atmosferische omstandigheden. Schade na verscheping is geen uitzondering. Het komt er dus op aan alle maatregelen te nemen om wat voor schade dan ook te vermijden. Uit het grote aantal vormen waaronder staal verscheept wordt (coils, slabs, poutrellen, betonijzer, coated steel….), illustreert de verscheidenheid van benadering in het voorkomen van schade.
Het boek werd geschreven door een vakman. Meer dan 17 jaar scheepte hij in aan boord, waaronder als eerste stuurman. Over een periode van 30 jaar bouwde hij de meest uitgebreide kennis op wat het vervoer van staal betreft. Die kennis resulteerde in zijn eigen survey bedrijf in Antwerpen waarvan meer dan de helft van de opdrachten inspecties op staalzendingen betreffen. Een buitengewoon interessant en nuttig boek!

"Steel Carriage by Sea" (ISBN 1-84311-256-6) telt zo'n 300 pagina's. Aankopen kan via de gespecialiseerde boekhandel of rechtstreeks bij Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, Londen W1W 7RE, UK. Tel. +44/20/7017.5000, Fax +44/20/7017.4601, Web: www.informa.com.


UW MENING
VUILE WAS
polemieken
IDEEËN
sex & drugs & ... VERSE VIS
GEHEIMEN
VERHALEN
analyse
MENSEN
VAARTUIGEN
intervieuws
GEHEIMEN
VISTECHNIEKEN
ACHTERGRONDEN
FEITEN
TEGENSPRAAK
perspectieven
CIJFERS
HET VISSERIJBLAD
LAAT U NIET (VIS)KISTEN NEEM 'N ABONNEMENT
ARGUMENTEN
DUIDING
slechts 29,75 voor één jaar. Nu overschrijven op rekening 384-0596581-18
(Voor Nederland zie tarieven onder colofon op pagina 3)

IJSLAND

Walvisvangst hervat

Na veertien jaar vangstverbod heeft de IJslandse regering opnieuw toelating verleend om een beperkt aantal walvissen te vangen in IJslandse wateren. De opheffing van het vangstverbod slaat op vangst van 38 dwergwalvissen dit jaar. Zij mogen gevangen worden voor wetenschappelijke doeleinden, met name om de invloed van de walvissen op de visvoorraden te bestuderen, liet het ministerie van Visserij weten. Walvisbeschermers zijn het daar niet mee eens. Zij wijzen de vangst van walvissen af en omdat ze van mening zijn dat de wetenschappelijke doeleinden slechts een voorwendsel vormen om de commerciële vangst van walvisvlees te heropenen.
De toelating om opnieuw walvissen te doden werd ook zwaar bekritiseerd door de Verenigde Staten, Groot-Brittannië. Talrijke milieu- en dierenrechtenorganisaties en Greenpeace hebben al protestacties aangekondigd.

SCHOTLAND

69 schepen weggesaneerd

Voor de laatste saneringsronde werden in Schotland 170 vaartuigen voor beëindiging van de visserijactiviteiten aangeboden. Uiteindelijk hebben 69 eigenaars, hoofdzakelijk van grotere vaartuigen, een aanbod gekregen. De rederijen hebben tot eind oktober de tijd om het financieel bod te aanvaarden. Voor deze saneringsronde is een pot van 64 miljoen euro beschikbaar. Als de 69 vaartuigen effectief uit de vloot verdwijnen vermindert de kabeljauwvangstcapaciteit van de Schotse schepen in de Noordzee en ten westen van Schotland met 17,5 procent.

IJSLAND

kabeljauwquotum verhoogd

IJsland heeft het kabeljauwquotum voor het vangstseizoen 2003-2004, dat op 1 september van start ging, verhoogd vban 179.000 naar 209.000 ton (+17 %). Ook de toegelaten vangsthoeveelheden schelvis, koolvis, haring en blauwe wijting worden opgetrokken.
Het quotum blauwe wijting wordt zelfs zeer fors opgetrokken van 318.000 ton naar 547.000 ton (+72 %).

Activiteitenkalender voor vissers

SEPTEMBER

1-6 Kunsttentoonstelling "Zee en Visserij", Bestuursgebouw Vismijn (org.: Vriendenkring Noorzee-Aquarium Oostende).
3-5 "Seafood Mediterraneo" in Verona (Italië).
6 3de "Oostendse Visserijfeesten" Tewaterlating Oostendse tweemastsloep.
6 Visserij- en garnaaldag in Lauwersoog (Nederland).
14 10de Garnaalpelwedstrijd, Visserskaai, Oostende.
17-21 "World Fishing Exhibition" in Vigo (Spanje).
18-21 30ste Garnaalfeest in Boekhoute
24-27 ICES-Conferentie in Tallinn (Est)

OKTOBER

7-9 "Conxemar", internationale vakbeurs voor diepvriesproducten in Vigo (Sp.)
9-11 "DanFish", internationale visserijbeurs in Aalborg (Denemarken).
16-17 "Noordzeedagen" in Egmont-aan-Zee.
18 "Vissersfeest" en uitreiking "Waakzame Hondenwachtprijzen" (Feestzaal Walrave, 20 u.)

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 voornaam: ... ...

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

... is in the Eating

VELE SCHIPPERS HEBBEN goede ervaringen met buitenlandse bemanningsleden. Sommigen hebben die ervaring trouwens lang geleden al opgedaan. De veteranen vertellen ons over enkele Portugese en Spaanse collega's waarmee ze tientallen jaren geleden al in zee gingen. Toch bleven buitenlanders in de Vlaamse visserij tot enige tijd geleden een marginaal verschijnsel.

Vandaag echter dreigt de toevloed van buitenlanders in de sector het loonniveau van de vissers naar beneden te halen. Oorzaak van deze neergang moet niet bij die buitenlandse werkzoekenden gezocht worden, maar bij de sectortop die de prioriteit legt bij het opkrikken van de concurrentiepositie van de Vlaamse reders.

U leest een gewaagd, maar stevig onderbouwd essay van onze polemist ter zeevisserij.

Hoe de loonkost verder afgebroken wordt

NERGENS VINDEN WIJ SPOREN als zou de sector in vroegere tijden op een georganiseerde manier massaal veel buitenlandse vissers aangeworven hebben. De weinige buitenlanders die indertijd op Vlaamse schepen aanwezig waren, konden zodoende hun eigen maatschappelijke positie verbeteren, omdat ze — terecht — een gelijkwaardig loon kregen aan dat van hun Vlaamse collega's. Iedereen werd er beter van.

Vandaag dreigt het omgekeerde te gebeuren. De grondstoffencrisis begint danig het loonpeil van de Vlaamse vissers aan te tasten. Het sluipend gif dat dit trieste werk uivoert heet... concurrentiepositie.

ONZE ECONOMIE, HET KAPITALISME, verkeert volop in een grondstoffencrisis. Het gevecht om de resterende grondstoffen wordt dan ook keihard gevoerd tussen de vele concurrenten die er aanspraak op maken. De USA zijn bijvoorbeeld hard op weg om de resterende olievoorraden te monopoliseren (oorlog in Irak). Ook om andere schaarse grondstoffen wordt loeihard gevochten. Vandaar dat er de jongste jaren bijvoorbeeld tal van 'visserijoorlogen' geweest zijn. Deze spelen zich af tussen verschillende visserijnaties (zoals tussen Frankrijk en België), tussen de gebruikers van verschillende visserijtechnieken (zoals de conflicten tussen de boomkor en de staande netten) en ook tussen verschillende deelfragmenten in de plaatselijke sectoren (eurokotters – kustvissers).

Het kapitalisme (dat, in tegenstelling tot veel andere mogelijke economieën) een groei-economie is, heeft door die schaarser wordende grondstoffen niet zoveel mogelijkheden meer om verder te groeien. Wat geldt voor de economie in zijn geheel, geldt ook voor de visserij. Groeien door nòg grotere schepen te bouwen en zodoende nòg meer vis uit de zee te halen zit er niet meer in. Het is in de visserij sinds vele jaren zelfs *krimpen* geblazen. Enkele maanden geleden moesten we dan ook schrijven: *'Meerderheid van visserijrederijen boekt negatief exploitatieresultaat'* (1)

Daar komen de Nederlanders

Maar de sector is niet voor één gat te vangen. De winst laten groeien door steeds meer grondstoffen te verwerken, wordt door de schaarste onmogelijk: de visvangst wordt beperkt door de quota, de hoeveelheid diesel die een schip kan gebruiken wordt beperkt door de stijgende kostprijs. Maar de winst kan nog op een andere manier groeien. De winst groeit ook als de zogenaamde loonlast van de vissers in de onderneming kleiner wordt.

De eersten die dat begrepen hadden, waren (zoals steeds) de Nederlandse reders die 'onrendabele' Vlaamse vissersvaartuigen gingen opkopen. Doordat de Nederlandse kottervissers een statuut hebben dat in België dat van een 'valse zelfstandige' zou heten is de loonkost er voor de reder kleiner dan wat een visser op een Belgische schip eigenlijk verdient te ontvangen. Op die manier hebben een aantal Nederlandse reders hun winstprobleem enige tijd voor zich uit kunnen schuiven. (2)

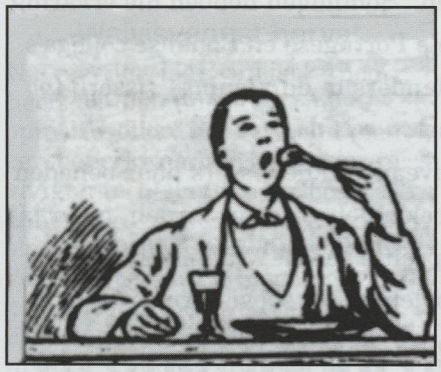
Nadat die Nederlandse reders hun oog hadden laten vallen op een groot deel van de Belgische vloot, volgde er een drastische wijziging in het personeelsbestand van de sector. Naarmate meer Vlaamse vaartuigen door Nederlandse ondernemingen uitgereed werden, vergrootte het aantal buitenlandse vissers op Vlaamse schepen spectaculair. In 1993 werden hier te lande 1.215 zeevissers geteld. Al 122 ervan hadden toen een vreemde nationaliteit. (3) In dat jaar waren de meeste allochtone vissers op Belgische vaartuigen Nederlanders: honderd! Tot vandaag vinden we ze terug ze de circa dertig Belgische vaartuigen die door Nederlandse ondernemers uitgereed worden. **De 'uitverkoop' van Belgische schepen aan Nederlandse ondernemers bracht niet alleen een grondige verandering van het rederscorps met zich mee, ook de samenstelling van het geheel van varende vissers wijzigde daardoor fundamenteel.**





Die honderd Nederlandse vissers gingen vervolgens — zonder ze daar zelf weet van hadden — een negatieve rol spelen in de loonstructuur van de vissers op AL de Belgische vissersvaartuigen. De patroons van de visserij, verenigd in de Rederscentrale (RC), gingen er sindsdien immers te pas en te onpas op wijzen dat de Nederlandse vissers op Belgische vaartuigen betaald werden op basis van de nettobesomming van de vaartuigen (dit is na aftrek van een aantal kosten die de onderneming op zee maakt), terwijl daarvoor in België de brutobesommingen gelden. RC-directeur Corbisier zegde dat letterlijk: *'Nu krijgt het personeel een deel van de bruto-opbrengst van de besomming. In de toekomst willen we hen een percentage geven op de netto-opbrengst. Daarmee zouden we hetzelfde systeem toepassen als in de buurlanden. De bemanning betaalt dan mee in de exploitatiekost.'* (4)

Dat dit redersfeest met de nettobesommingen uiteindelijk niet doorgegaan is komt allicht doordat de vakbondssecretarissen op de valreep op een 'beter idee' gekomen zijn. Vakbondman Victor: *'De reders hebben géén gelijk als ze zich straks verplicht zouden zien de hoge exploitatiekosten door te rekenen naar de bemanning'*, en hij lanceert een nieuwe piste: *'In het licht hiervan heeft het ABVV/BTB het voortouw genomen*



(...) om (...) bij hoogdringendheid een tripartiete tascforce op te richten die structurele maatregelen moet voorbereiden om de concurrentiepositie van de Belgische zeevisserij op te krikken.' Vervolgens verwittigde hij er de reders voor dat de vakbondsinspanning ten voordele van de concurrentiepositie van het patronaat niet onvoorwaardelijk is: *'De reders moeten wel in overweging nemen dat wij als vertegenwoordigers van de vissers niet onvoorwaardelijk mee de kar trekken. (...) Twee keer langs de kassa passeren gaat niet.'* (5)
Het was ook rond die tijd dat de toenmalige RC-voorzitter schreef dat het georganiseerd aanwerven van niet-Europese vissers in België onbespreekbaar was. Wellicht was dit een gebaar van respect ten aanzien van de vakbondssecretarissen die toen hard aan het werk waren om de positie van de reders te verbeteren.
Wie echter geloofde dat die vakbondsinspanning de RC zou beletten 'twee keer langs de kassa te passeren' was er wel aan voor de moeite.

Visserijcrisis groeit, bemanningstekort groeit mee

Van de 128 Belgische vaartuigen worden er intussen ongeveer dertig door Nederlanders bemand. Er blijven voor de Belgen minder dan honderd vissersvaartuigen over. Maar ook daarvoor wordt niet langer voldoende personeel gevonden.
De economie heeft daar normaliter nochtans een bijzonder eenvoudig antwoord op. De arbeidsmarkt functioneert immers niet anders dan de vismarkt: een schaars product vraagt hoge prijzen. Als de arbeidskracht schaars wordt, dan gaat de prijs ervan omhoog. Daardoor wordt het vissersberoep aantrekkelijker en komt er een nieuwe toevloed van werkkrachten op gang. (6)
De Vlaamse reders hebben (enkele uitzonderingen niet te na gesproken) dat marktmechanisme niet laten spelen. Waardoor ze wel degelijk zelf verantwoordelijk gesteld kunnen worden voor het bemanningstekort.
Naast de sociale plaag van het zwartwerk (dat ze zelf organiseren, maar dat inderdaad maakt dat hogervermeld marktmechanisme verstoord geraakt) voeren de reders daar nog andere redenen voor aan. Uiteraard hebben ze het dan ook over de schaarste (zowel van de diesel als van de visquota) die het ondernemen bemoeilijkt. Ten derde zijn zij net zoals hun collega's uit andere economische sectoren de mening toegedaan dat het personeel nu al veel te veel kost. Dat is trouwens ook de reden waarom het vernieuwde sociaal statuut zo lang op zich heeft laten wachten. De reders wilden die verbetering alleen maar toelaten als ze er zeker van waren dat het hun geen cent zou kosten. Vakbondsman Victor zei daar indertijd over*: 'Sommigen willen de indruk wekken dat de verbetering van het lot van de zeevisser afhankelijk zou zijn van de overheid. Zou het niet weer de schuld van de politiekers zijn? Het antwoord daarop is neen! Een beter sociaal statuut van de zeevisser hangt alleen maar af van de zogenaamde sociale partners. (...) de reders moeten vervolgens alleen maar bereid zijn dat akkoord toe te passen, er dus voor te betalen.'* (7)
Intussen zijn we vier jaar verder en de profeten van de thans alom overheersende neoliberale ideologie hebben niet stilgezeten. Het ziet er zelfs naar uit alsof wij een hersenspoeling ondergaan hebben. Vier jaar geleden was het voor Victor nog duidelijk dat het het patronaat is dat het nieuwe sociaal statuut betaalt. Vandaag vindt hij het normaal dat de verbetering betaald wordt door de werknemers-vissers zelf. (8) Vier jaar geleden was het nog mogelijk om, op basis van de uitspraken van een vooraanstaand vakbondsman, de eigen sector voor haar verantwoordelijkheid te plaatsen. Vandaag zingen de vakbondssecretarissen het neo-liberale liedje luidop mee.
Wie zich afvraagt waarom er nooit militante vakbondsacties gekomen zijn om het loon op de Nederlands-Belgische schepen aan te passen aan de Belgische normen heeft hierboven het antwoord gekregen.

De truc met de concurrentiepositie

Dat de vakbondssecretarissen hun posities naar rechts opgeschoven hebben, heeft te maken met de ideologie van de 'concurrentiepositie' die intussen heel de maatschappelijke discussie is gaan beheersen. In België heeft dit een politieke uitdrukking gekregen in de paarse regeringen, waarbij liberalen en sociaal-democraten in een innige omhelzing deze 'derde weg' van de zgn. 'actieve welvaartstaat' bewandelen. Alleen de inbreng van de groene naïeve idealisten kon deze perverse coalitie nog verstoren, maar ook dat werd inmiddels geregeld. (9)
Maar de feiten blijven duidelijk: al dat gejammer over de concurrentiepositie van 's lands sectoren dekt een geheime lading. Wie de moeite doet om van de ene nieuwsuitzending naar de andere te zappen, ziet dat zowel de Spanjaarden, de Duitsers, de Belgen als al de anderen klagen over de gebrekkige concurrentiepositie van de ondernemers in hun land. Wie de Europese visserijbladen leest, zal zien dat dit ook geldt voor de visserijsectoren in al die landen: elk voor zich vinden ze dat hun eigen positie zwak, verstoord en nadelig is. *Daaronder verschuilt zich niets anders dan een keiharde concurrentiestrijd tussen ondernemers om de restanten van de (vis)voorraden binnen te rijven, plus een poging om de dalende winsten via het personeel te recupereren.*





Tragisch is dat heel die beweging de (vissers)gemeenschap verder de dieperik intrekt. Voor wat de sector betreft moeten daarbij volgende vragen gesteld worden: wordt het bemanningstekort erdoor weggewerkt? Integendeel! De verscherpte concurrentiestrijd maakt het leven aan boord bijna ondraaglijk. Onlangs werd zelfs geopperd dat de stress die erdoor ontstaat de dood van een schipper tot gevolg had. (10)
Feit is in elk geval dat tal van goede vissers de sector omwille van die stress verlaten hebben en dat het bemanningtekort er bijgevolg door toegenomen is. En nu de hamvraag: komen de Belgische ondernemingen door al dat geklaag in een duurzamere positie te staan ten aanzien van hun concurrenten het buitenland? Neen, want alle verwezenlijkingen die hogervermelde tripartiete kan binnenrijven zullen ook door de ondernemers in andere visserijnaties gebruikt worden om daar hetzelfde (of méér) te eisen, en vice versa, waardoor een helse neerwaartse spiraal ontstaat die alle varende vissers — samen met de rest van de werkers — uiteindelijk op het levensniveau van een derdewereldland zal doen belanden.
De waarheid achter een kreet als 'de verbetering van onze concurrentiepositie' is dat de onderneming de geslonken winsten wil

herstellen door het personeel de rekening te laten betalen. Voor wat het nieuwe sociaal statuut en het Centrum voor Duurzame Visserij betreft zijn onze reders daar in elk geval al in geslaagd, zoals HVB vroeger al aangetoond heeft.
Opvallend: de kustvissers zijn de enigen in onze sector die inmiddels begrepen hebben dat heel de aanpak via de *concurrentiepositie* nergens toe leidt. (Wellicht zijn ze tot dat inzicht gekomen omdat velen onder hen hogervermelde derdewereldniveau voor zichzelf in zicht zien komen). Door een apart visgebied voor de allerkleinsten te eisen hebben ze zich gedeeltelijk onttrokken aan dat spel van de concurrentie. In de driemijlszone hebben ze nu immers een monopolie. Tegelijk hebben ze kunnen zien (en zullen ze in de nabije toekomst nòg kunnen zien) hoe allen die in deze sector en in dit land het mooie weer maken (sectortop, hoge ambtenaren, politici die hun carrière dank zij de sectortop gemaakt hebben, staatslieden, rechters en advocaten…) alles op alles zetten om in die driemijlszone de 'vrije concurrentie' te herstellen. De grondstofffencrisis van de economie is immers zo groot dat het kapitalisme àlles nodig zal hebben; ook de peanuts die in de driemijlszone nog op te vissen zijn.

Nogmaals langs de kassa

Vakbondssecretaris Victor heeft indertijd de reders verwittigd dat ze geen twee keer langs de kassa kunnen passeren. Toch zullen ze dit wel degelijk doen. En drie, vier, vijf keer ook als het kan. Want de concurrentiestrijd neemt toe, net zoals de visschaarste toeneemt en de olieschaarste en het bemanningstekort. Net zoals het kapitalisme de grondstoffencrisis niet te boven komt, net zomin gebeurt dat in de visserij. Was Victor naïef toen hij de reders verwittigde? Was het een manier om zijn 'draai naar de concurrentiepositie' voor z'n achterban te rechtvaardigen? Of meende hij daadwerkelijk wat hij zei en zal hij beletten dat de patroons twee keer langs de kassa komen?
Feit is dat een andere sectorpion de volgende kassapassage al voorbereidde toen Victor zijn waarschuwing nog aan het schrijven was. Manu Desutter, ex-senator van de CD&V, en lobbyist van de sectortop, nam in het voorjaar van 2001 contact op met een rechtse politicus om hem erop te wijzen dat de Nederlandse visserij Poolse vissers aan het aanwerven was… en of dat ook even in België kon gebeuren.
Sindsdien wordt deze tweede kassapassage discreet uitgewerkt. Dat blijkt uit het parlementair verslag van de bespreking van het sociaal statuut van de vissers. Tijdens die discussie zei RC-directeur Corbisier, op 27 maart 2003*: 'De visserijsector wordt thans immers geconfronteerd met een personeelstekort, en wenst Poolse vissers te kunnen aanwerven.'* (11)



Is Victor van deze mededeling geschrokken? Zijn collega Claes (ACV) zegt alvast niet op de hoogte te zijn geweest van deze patronale wens, maar hij had wel enig vermoeden. Claes zei daarover in dezelfde vergadering: *'In het licht van het tekort aan kandidaatvissers op de arbeidsmarkt heeft de sector (…) verschillende werkaanbiedingen verspreid: eerst in België, vervolgens wellicht ook in het buitenland.'* (onze streep). (12) Wist Victor ervan? Misschien, want: *'Vervolgens onderstreept hij dat in zeevaartkringen een laakbare praktijk bestaat, te weten agentschappen die niets te maken hebben met reguliere uitzendkantoren, die — meestal buitenlandse — werknemers in dienst nemen, en aan de reders de loonfacturen toezenden.'* (13) Dat zei Victor dan wel over de scheepvaart in het algemeen, maar…

Daar komen de Polen

Intussen is het duidelijk geworden dat de kandidaat-vissers uit Polen inmiddels al in België verblijven. Volgens de krant De Morgen explodeerde het zwartwerk door Polen de jongste vijftien jaar, met een goed uitgebouwd netwerk van koppelbazen die zelfs in nauw contact met de katholieke kerk opereren. (14)
Wellicht was het leven onder het stalinistische bewind in Polen geen lachertje. Maar het was er in elk geval beter dan onder het kapitalisme dat er de plaats van ingenomen heeft. In dezelfde krant lezen we immers: *'(…) sinds de val van het communistisch regime in Polen, vijftien jaar geleden, kwam er een massale migratie vanuit Polen naar het rijke Westen op gang.'* Hoe dat komt*? 'In tegenstelling tot het westen van het land investeerde in het oosten niemand nog in de bedrijven. De werkloosheid steeg pijlsnel en de toestand wordt er hoe langer hoe afschuwelijker. Wegtrekken was en is voor veel Polen uit het oosten de enige manier om te overleven.'*
Zo komt het dat de voorbije vijftien jaar massaal veel Polen in België beland zijn. Hun aantal wordt officieel op dertigduizend geraamd, maar insiders schatten het aantal veel hoger. Een anonieme tipgever zei in die krant: *'Die mensen werken hier vaak*



veertien uur per dag bij boeren voor een hongerloon (…) ik ken vrouwen met zes kinderen die hier voor 2 of 3 euro per uur als poetsvrouw komen werken. Ze hokken dan met drie, vier op een kamer om toch maar wat geld naar de familie in Polen te kunnen sturen. Vroeger had iedereen in Polen werk, gratis elektriciteit en gratis vakantie. Nu is er ginds niet meer.'
Wie zo'n verklaring leest, weet al dat het niet de schuld van die mensen is dat ze naar hier komen. Niemand onder ons — met uitzondering van de fascisten van het Vlaams Blok — zal het hen vervolgens kwalijk nemen dat ze ook proberen in de visserij aan de bak te komen.
Dat hun aanwezigheid door anderen gebruikt zal worden om te knabbelen aan de zgn. loonlast is echter ook een feit. En voor die situatie zijn wel degelijk schuldigen aan te wijzen. Schuldig zijn niet de arme drommels die op zoek gaan naar een bete brood, maar wel degenen die mee opstappen in de fanfare van de 'concurrentiepositie'. Niet de komst van Poolse vissers zal de loonkost in de visserij laten dalen. Dat zal gebeuren door de weigering van de Poolse, Vlaamse en Nederlandse vakbonden om samen met die Polen acties te ondernemen die ertoe moeten leiden dat het loonpeil van de Poolse, de Nederlandse en … de Belgische vissers omhoog gekrikt wordt zodat ze er allen beter van worden.

Overleg of confrontatie

De Polen komen! Mogen we aannemen dat de vakbondssecretarissen de daardoor drei-

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



gende negatieve loonontwikkeling in de visserij voorzien hebben? En misschien ook wel in de kiem gesmoord? Vraag is in hoeverre ze daartoe, zonder strijd te voeren, in staat zijn. Zelfs als ze erin geslaagd zouden zijn wettelijke belemmeringen tegen allerhande Poolse en andere koppelbaaspraktijken in de visserij in te bouwen, blijft het mogelijk dat de sector eigen slinkse wegen ontwikkelt om die wetten te omzeilen. Wetten omzeilen is een Belgische topsport en de knapste atleten ervan zijn wellicht in de visserij te vinden.
Elke insider weet dat tal van vaartuigen het zeegat intrekken zonder dat ze feitelijk in orde zijn met de bemanningsvoorschriften; elke lezer van dit blad kan vragen beantwoorden betreffende het circuit van zwarte vis; elke werkman op de kaai kent het èchte motorvermogen van een schip en hij kan ons ook uitleggen hoe dat 'gearrangeerd' wordt; in de visserij weet ook iedereen dat het zwartwerk er een deel van de cultuur is. En ja, we kunnen nog een eindje doorgaan.
Dat was vroeger zo en dat is het vandaag nog altijd. Alle wetten die in de tussentijd uitgevaardigd werden — en dat zijn er nogal wat — hebben die aparte visserijcultuur niet tegengehouden. (Ze hebben ons het leven alleen maar zuur gemaakt). Deze visserijcultuur alleen al maakt duidelijk dat de sector de komst van Poolse vissers niet zal laten afhangen van deze of gene wettekst, en niet van deze of gene vakbondssecretaris. Met andere woorden: de RC zal doorgaan tot Corbisier àl zijn Polen hier heeft.
In zo'n zaken bieden wetteksten geen uitkomst. Wat vandaag een wet is, wordt morgen een vodje papier. Hoe zit het ook alweer met de veelbesproken anti-tabakswet? Hoe zit het ook alweer met de Belgische rechtszaken tegen Bush, Sharon en de anderen? Het zijn voorbeelden waar de burgerij strijd rond gevoerd heeft. Die strijd heeft de betreffende wetten in minder dan geen tijd terug naar af gestuurd.

De toekomst voorspellen

Het is de maatschappelijke strijd op het terrein die bepaalt hoe de wereld eruit zal zien. Hetzelfde geldt voor de visserij: ook hier is het de sociale strijd op de kaaien die bepaalt hoe de sector eruit ziet. En spijtig genoeg kiezen de vakbonden er voor om die strijd niet te voeren. (Concurrentiepositie, weet je wel.)
De reders van hun kant verwezenlijken op die manier een krachttoer die het waard is de economieboeken te halen. Ze tonen ons hoe je van een nadelige concurrentiepositie — hokus pokus pats! — winst kunt maken.

Indien we gelijk hebben dan is het te voorspellen dat de visserij voor de tweede keer in korte tijd een injectie zal krijgen van buitenlandse werknemers. Net zoals de komst van de Nederlanders de krachtsverhouding in de visserij in het nadeel van de varende vissers veranderd heeft, zo zal dat ook nu weer het geval zijn. Aan het einde van de rit zal het loonniveau van de vissers gedaald zijn. En het verschil zal naar de reder gegaan zijn onder het mom van een verbetering van zijn concurrentiepositie. (fv)

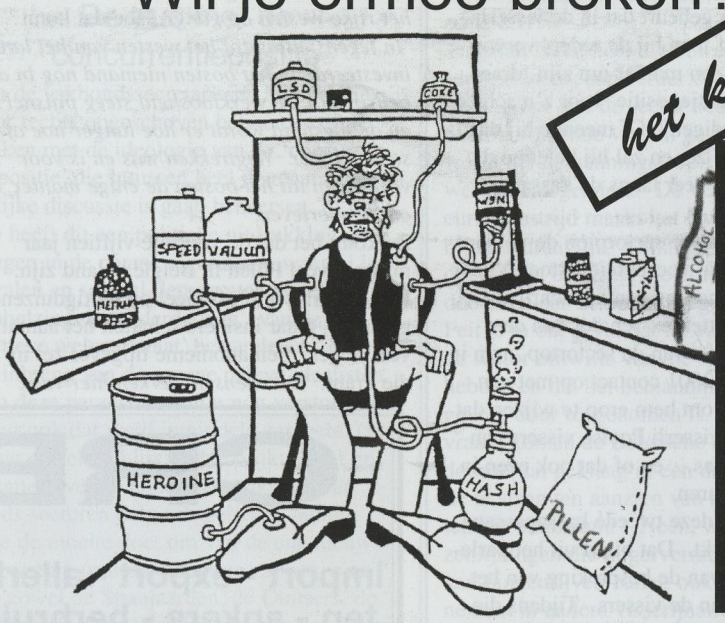


(1) *'Meerderheid van visserijrederijen boekt negatief exploitatieresultaat'* in HVB VII/2003,p.2.
(2) Intussen is het grondstoffenprobleem (quota) zo groot geworden dat het 'loonlastvoordeel' van de Nederlandse Belgen ook niet meer voldoende is om de meeste van die vaartuigen rendabel te houden.
(3) *'122 buitenlandse vissers'*, in HVB IX/1994,p.40.
(4) Voor de *petite histoire* vermelden we hierbij dat RC-directeur Luc Corbisier deze woorden eerst nog heftig probeerde te ontkennen. De schriftelijke bewijzen kreeg hij er van ons dus later gratis bij. Zie: *'Luc Corbisier beticht HVB van leugenachtige berichtgeving'*, in HVB III/2001, p.14.
(5) *'Rederscentrale heeft gelijk en ongelijk'* (lezersbrief) Ivan Victor, in HVB II/2001,p.14.
(6) Uiteraard geldt dit alleen als er geen valsspelers op de markt zijn die door middel van zwarte activiteiten de werking ervan verstoren. En alle insiders in de visserij weten dat die marktwerking, zowel op de vismarkt als op de arbeidsmarkt, danig verstoord wordt.
(7) *'Ivan Victor over een beter sociaal statuut voor de zeevisser: de reders moeten het gewoon willen betalen'* In HVB VI/1999, p.15.
(8) *'Sociaal statuut in crisistijden'* in HVB V/2003, p.4.
(9) Over de liquidatie van de groene partijen in dit land heb ik een essay geschreven dat omwille van verschillende redenen niet geschikt is voor HVB. Lezers die het desalniettemin willen lezen kunnen een gratis exemplaar toegestuurd krijgen via het internet. (e-mail daarvoor naar).
(10) Overlijdensbericht in HVB VII/2003, p.11.
(11) Doc 50 1728/004, Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, 27 maart 2003, p. 36
(12) Ib., p.37.
(13) Ib., p.16.
(14) *'Polen in zwart arbeidscircuit stegen de jongste jaren snel in België – 'In Polen is er niets meer'*, in De Morgen van 5 augustus 2003.

GEZOCHT

Goede vakman met ervaring in waterwerken. Voor scheepswerf. Als zelfstandige of anders. Goede verdienste. Tel.: 050 / 31 45 54.

Wil je ermee breken?



NIEUWE GROEPEN

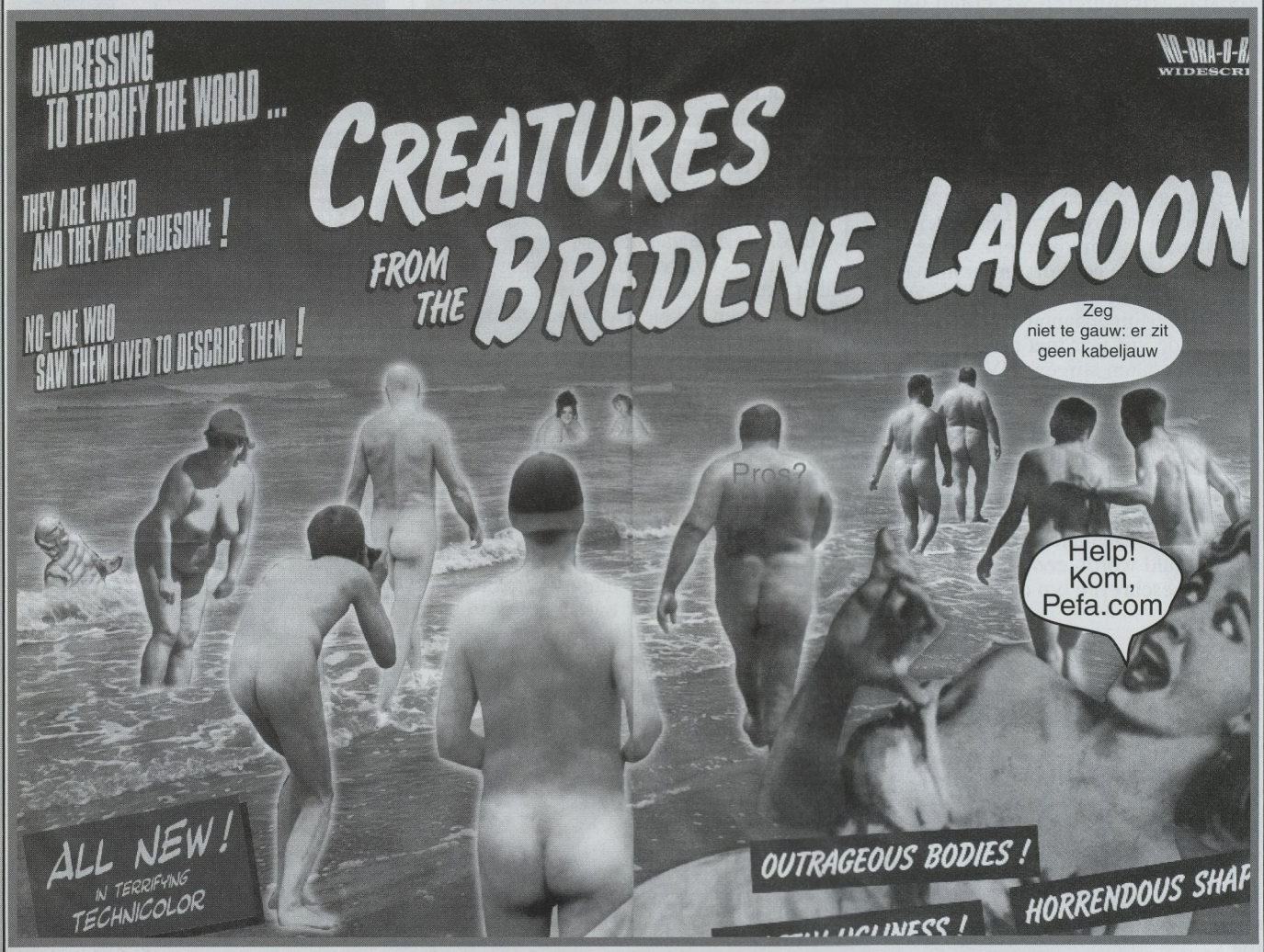
Partners van verslaafde mensen kunnen terecht in een van de partnergroepen van SOS. Steek uw gevoelens niet langer weg. Contacteer ons. Midden- en oostkust: 0474 / 35 94 47 Westkust: 058 / 516 745.

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

Info? Tel.: 0474 745 715
Website: www.soszelfhulpgroepen.be
E-mail: soszelfhulpgroepen@hotmail.com

Zwarte zee-eend

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER



FLEMISH FISHERY GOES CRAZY TE MIDDENKUST

Ook omdat het sensatieblaadje waaruit wij bovenstaande fotografische afbeelding ontvreemd hebben inmiddels ter ziele gegaan is (en neen, wij hebben het hier nu eens niet over 1 welbepaald Desinformatieblad van de sector), zijn wij heden zo vrij u, voor 1 keer, van 1 cultureel event op de hoogte te zeveren.

Tijdens de Oostendse visserijfeesten die dit weekend doorgaan (tenzij uw facteur weer eens te lang wacht om HVB in uw bus te plooien, wegens niet-prior) wordt eindelijk de langverwachte langspeelfilm 'Creatures From The Bredene Lagoon' gedraaid.

Deze film werd twee jaar geleden geschoten in de grensgemeente van Oostende. De prent ging evenwel verloren tijdens het springtij van juli 2001. De filmrollen die op de locatie zelf (het sexstrand te Bredene) bewaard werden, werden alzo in het sop geëjaculeerd en verdwenen er met het zich aftrekkend — gelieve hier geen vuile woordspeling achter te zoeken — tij. Aldaar vervoegden ze het maritiem erfgoed dat zich naar verluidt voor onze kusten ten volle ontplooit, helaas vooral onder water.

Nog 1 chance dat reder Schiltz B. zijn bijverdienste in de Rederscentrale liet voor wat ze waard was (en dat was niet niks) en zich met al zijn overgewicht in de sector van de onderwaterarcheologie smeet. Zodoende kon deze erfgoedminnende zakenmens de filmrollen redden van de talrijke porno-onderwaterpiraten die erop geilen en ze gratis en voor niets ten dienste van zijn andere, met name de scherpgevisserde visserijsector stellen. En dat in de hoop ermee het personeelstekort ietwat aan te zwengelen. Of zoiets.

Eerste in rij voor deze gratis gift stond puur uit gewoonte oud-politicus Desutter M. Maar aangezien diens Nationale Dag van de Visserij al naakt genoeg was, wendde de duiker de snorkel naar de middenkust alwaar feestvierder Versluys insgelijks, als tweede in rij — de man wordt niet voor niets de Poulidor van de sector genoemd — , alles aanvaardt waarvoor niets betaald dient te worden.

De vismijn van Nieuwpoort van zijn kant zegde niet geïnteresseerd te zijn in de prent die door de veilingdirecteur niet geheel ten onrechte als 'ouwe kloten' omschreven werd.

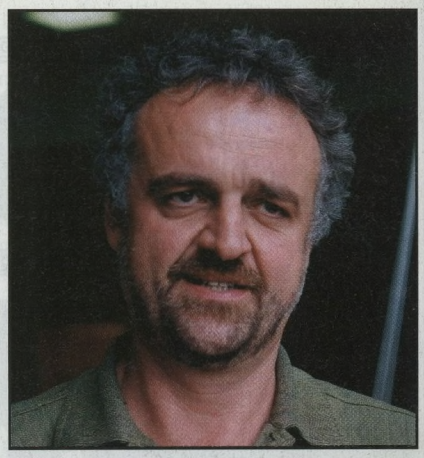
Moeizame directeurswissel PMI

Eerder meldden we u al dat het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI, de verenigde vroegere visserijscholen) een vacature uitgeschreven had om een nieuwe directeur te zoeken. Herinneren we eraan dat de vorige directeur, Marc Dewinter, in 2001 wegens gezondheidsredenen de school verlaten had.

OM DE PERIODE TUSSEN het ziekteverlof en de pensionering van Dewinter te overbruggen duidde de bestendige deputatie van de Provincie Marc Dejonghe aan als interimdirecteur. Deze maakte meteen een fors programma bekend waarbij hij zich sterk maakte om het leerlingenaantal van het PMI gedurende vijf jaar met jaarlijks tien procent te laten stijgen (HVB IX/2001, p.12).
De overheid heeft de periode van vijf jaar niet afgewacht om te kijken of de interimdirecteur in zijn opzet zou slagen. Inmiddels heeft Dewinter immers de pensioengerechtigde leeftijd bereikt en heeft de Provincie, zoals het wettelijk bepaald wordt, een openbaar examen uitgeschreven om de functie in te vullen.

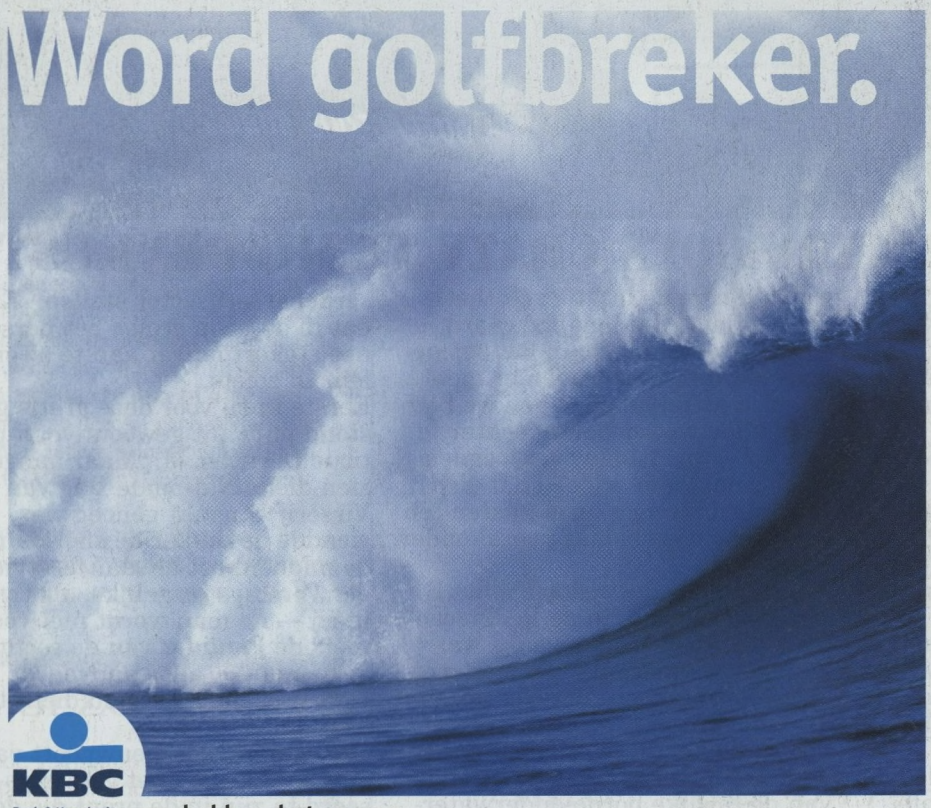
Geen geslaagden

Aan de examens namen een vijftiental kandidaten deel. Drie van hen (Marc Dejonghe, Jan Staelens en Frank van Rompuy) kwamen uit het instituut. De overige kwamen van buiten de school. Het eerste gedeelte van de proef werd met succes afgerond door acht kandidaten (waaronder de drie van het PMI). Terwijl een extern bureau in tweede instantie de kandidaten nog aan het beoordelen was, werden de acht mondeling bevraagd door een team, samengesteld door de Provincie. Uit dit vraaggesprek kwamen vijf valabele kandidaten naar voor, waaronder nog steeds de drie van het PMI.
Groot was evenwel de verrassing toen het externe onderzoeksbureau meedeelde dat geen enkele kandidaat goed genoeg bevonden werd om de functie uit te oefenen. Gevolg was dat het provinciebestuur geen directeur kon aanwijzen.
De gevolgen waren groot. Op nauwelijks enkele dagen voor de aanvang van het nieuwe schooljaar kwam het PMI zonder directeur te zitten.
De provincie besliste vervolgens Jan Denys (40), voor de periode van een jaar, aan te stellen als interimdirecteur. Denys is momenteel tevens adjunct directeur van het Provinciaal Technisch Instituut (PTI) te Kortrijk. Naar verluidt zou hij die functie behouden, maar ze te Oostende uitoefenen. Of het de bedoeling is in die periode te overwegen PMI en PTI samen te voegen is ons niet bekend. Of de nieuwe situatie uiteindelijk een invloed zal hebben op de plannen om een nieuwe PMI-vestiging te Zeebrugge te bouwen is eveneens onduidelijk.



Jan Denys, de nieuwe PMI-directeur werd geboren te Poperinge op 11 oktober 1962. Hij is regent godsdiensleer en Spaans. Sinds 1983 geeft hij les in algemene vakken.

KBC-Service voor de visserij



U plant. U twijfelt.
U wilt vooruit.

U ziet het groot.
Hoe van wal steken?

Kwestie van een juiste partner te vinden.

Een financiële partner. Zoals KBC.
Met een uitgebreide knowhow.

Over tendensen en inkomensvooruitzichten.

Uw KBC-adviseur zoekt samen met u de beste oplossingen.

Voor uw kredietdossier.
Voor uw verzekeringen.

Samen trotseert u de grootste stormen.

En u verneemt ook alles over de subsidies (FIVA en FIOV) waar u recht op hebt.

Over wat kan. Wat mag.
Wat moet.
Zodat u altijd op de juiste koers blijft.

www.kbc.be

KBC Bank & Verzekering we hebben het voor u