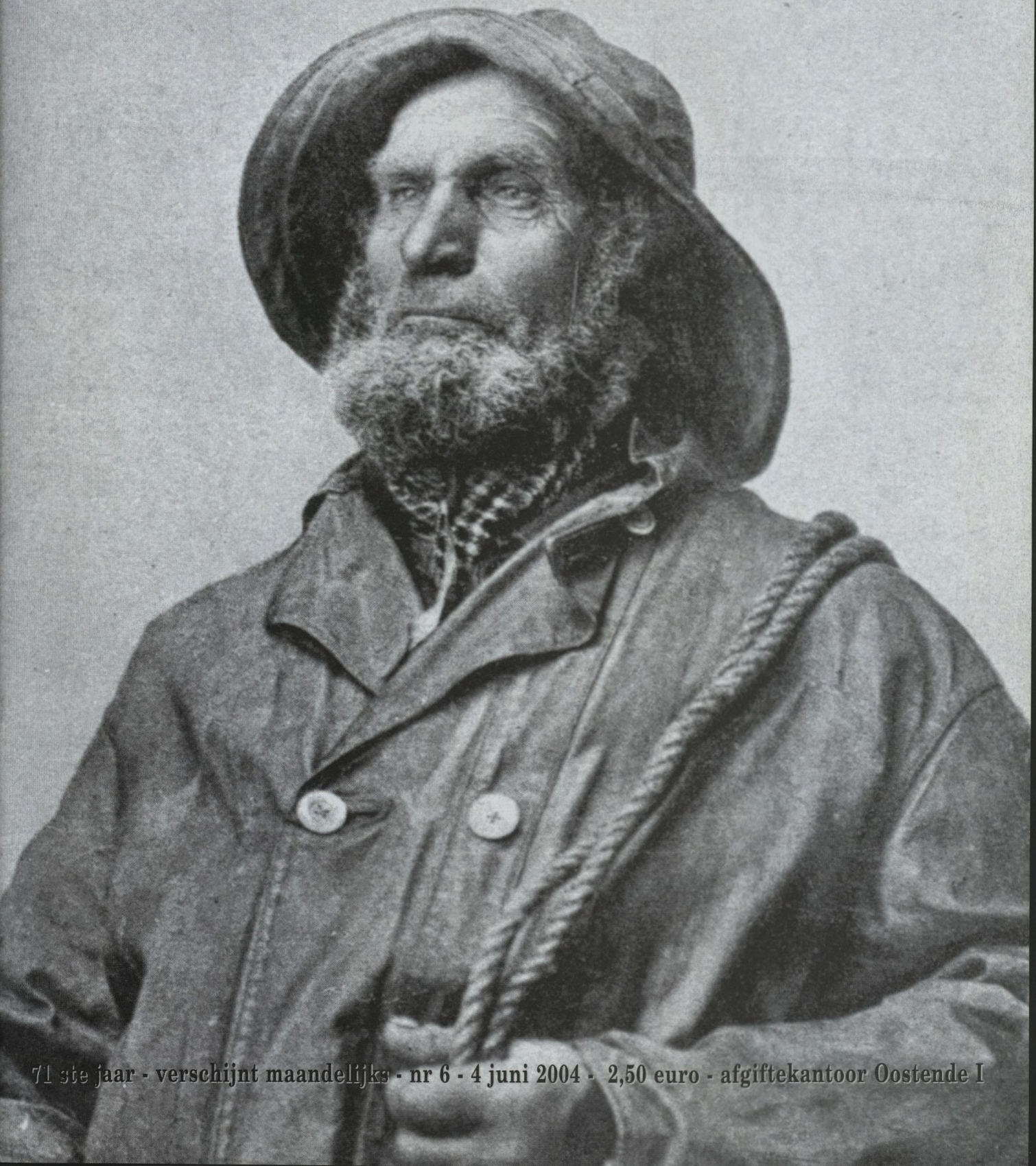
HVB
71
HET VISSERIJBLAD

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

wat heeft een 50-jarige visser te klagen?
wat heeft een knackjournalist te rapporteren?
wat hebben de vissers van EU-uitbreiding te vrezen?
waarom gaat de laatste vuurtorenwachter niet stemmen?
waarom weten we dat de diesel almaar duurder zal worden?



71 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 6 - 4 juni 2004 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I

Genodigden aan boord van een nieuwgebouwd vissersvaartuig. Preciese gegevens zijn ons onbekend, maar op de redactie vermoeden we dat we op de proefvaart aanwezig zijn van de O.301 James Ensor (Rederij Motorvisserij), halverwege de jaren vijftig. In elk geval herkennen we gemakkelijk Achille Van Acker die in 1954 premier geworden is van een paarse regering avant la lettre. De oudere lezers zullen ongetwijfeld nog andere gezichten herkennen. (Foto E. Michaël)

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 71 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 71

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:
(nieuw e-mailadres in uitvoering)

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.

Zij bepalen, wij betalen

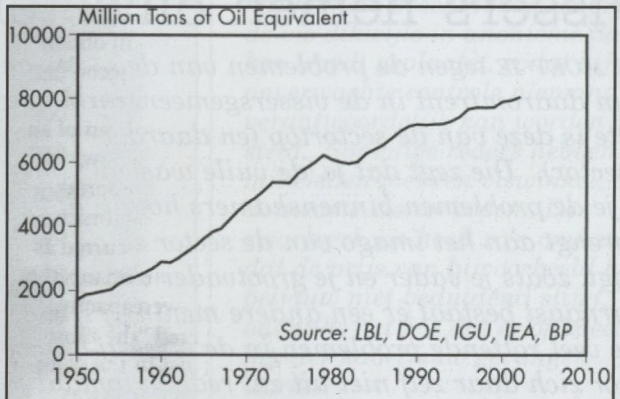


Figure 1: World Fossil Fuel Consumption, 1950–2002

Luc Corbisier, de ontvlambare directeur van de Rederscentrale, staat weer aan de klaagmuur. De rendabiliteit van de vissersvaartuigen komt onder zware druk te staan. Oorzaak is deze maand de sterk stijgende olieprijs waarmee de reders geconfronteerd worden.

Het is niet de eerste keer dat de stijgende olieprijs roet in het sector-eten gooit. Corbisier spreekt dan ook terecht over een 'oud zeer'. Bovendien kon gemakkelijk voorspeld worden dat dit 'oud zeer' terug zou komen. Even gemakkelijk is het om het nu weer te voorspellen: de olieprijs zal de blijvende tendens hebben om duurder te worden en er zal uiteindelijk geen stop blijken staan op de hoogte van de prijs. De reders doen er goed aan dat ten volle te beseffen.

Dat alles heeft te maken met de onherroepelijke uitputting van de beschikbare grondstof die olie is. De wereld beschikt maar over een beperkte hoeveelheid petroleum en we zijn deze voorraad hard en vlug aan het verbruiken.

Hoelang weten we inmiddels al dat dit probleem zich voordoet en dat het bovendien almaar toeneemt? Het antwoord is verbijsterend. We weten dat alles al minstens sinds de zgn. 'Club van Rome' begin jaren zeventig haar geruchtmakende rapport bekend maakte. We wisten het al toen de huidige generatie vissers geboren werd! Dat rapport, dat insloeg als een bom, heeft ons verwittigd: als het verbruik van fossiele brandstoffen (waaronder vooral olie) blijft toenemen dan gaan we barre tijden tegemoet waarbij de naties zullen vechten om zich de overblijvende bronnen toe te eigenen. De winnaars van die strijd zullen de olieprijs bepalen… en wij zullen de peperdure rekening betalen.

Inmiddels zijn er cijfers voor handen die ons leren of we de raadgevingen van deze Club ter harte genomen hebben. De grafiek die we hierbij publiceren toont ons dat dit geenszins het geval is. En kijk, de voorspelbare oorlogen worden momenteel inderdaad ook gevoerd. Het is hier de plaats niet om de oefening te maken, maar het kan wel degelijk aangetoond worden. Alle recente oorlogen, zowel in het ex-Joegoslavië, in Afghanistan, als in Irak hebben te maken met oliereserves en de daarbijbehorende afvoerroutes die welbepaalde machten zich willen toeëigenen. Wie vandaag de dag nog steeds denkt dat het in Irak om het verjagen van een dictator ging, of om het vinden van massa-vernietigingswapens, die is echt van deze wereld niet.

Voor de Vlaamse visserijsector heeft dat alles verstrekkende gevolgen, waar wij overigens al vele jaren op wijzen. Die gevolgen zijn des te erger omdat de voorradencrisis zich niet beperkt tot deze van de olie. Ook een andere grondstof van de sector wordt met uitputting bedreigd: de vis. (Daar worden sinds vele jaren trouwens ook al visserijoorlogen om gevoerd.) Het plaatje dat we schetsen ziet er dan ook niet rooskleurig uit: met veel te dure olie zullen de schepen jagen op veel te schaarse vis.

Het had nochtans anders gekund. Al vele jaren houden wij op deze bladzijde een pleidooi voor het opstellen van Vlaams Meerjarig Oriëntatieplan (een VLAMOP als het ware) dat de vloot weer opbouwt, in plaats van afbreekt. Dat VLAMOP (dat perfect in de Europese programma's gepast kan [kon] worden) moe(s)t de keuze maken voor een veelzijdige vloot; een vloot die weggroeit van de eenzijdige ontwikkeling die we sinds jaar en dag ondergaan. Bij die eenzijdige ontwikkeling gaapt het immers als een oven: de steeds stijgende olieprijs zal uiteindelijk de volledige vloot aan de kant leggen!

Is (was) ons voorstel utopisch? Niet als de wil aanwezig mocht (geweest) zijn om die keuze te maken. Niet als de politieke wereld en die van het bedrijfsleven zich in die optie zouden vinden. Alle subsidies en steun die de sector bereikt zou dan ingezet worden om die veelzijdige vloot te ontwikkelen.

Het is een voorstel dat we vele jaren geleden al lanceerden en dat als een mantra herhaald hebben. Telkens mocht het botsen op het cynisme van de sectortop… die vandaag met de handen in het haar zit omdat de olieprijzen weer eens de pan uitswingen.

Dat althans is de mening van…

de man op de kaai

Minister van Noordzee spreekt zich uit over zwart circuit

Vissers nemen onwetende reporter mee op zee

HOE MOET JE tegen de problemen van de sector aankijken? Er bestaan daaromtrent in de vissersgemeenschap twee meningen. De eerste is deze van de sectortop (en daardoor ook van de meesten in de sector). Die zegt dat je 'de vuile was' niet mag buiten hangen, dat je de problemen binnenskamers houdt, dat elke uiting schade toebrengt aan het imago van de sector en dat je bijgevolg het beste zwijgt, zoals je vader en je grootvader dat ook al deden.
Daarnaast bestaat er een andere mening. Die gaat ervan uit dat er te veel rottende problemen in de visserij blijven bestaan, dat de sector zich daar zelf niet uit zal redden (omdat je jezelf niet uit de gracht kunt trekken door aan je eigen haar te trekken) en dat je die problemen dus wel MOET uiten willen ze ooit een oplossing krijgen. Het is een mening die wij delen.

KENNELIJK WORDT DIE mening ook gedeeld door schipper Philippe Godfroid van de Z.186. Hij las enige weken geleden een visserijreportage in de Knack die bol stond van de onwetendheid. De reportage liet ook het nodige stof opwaaien in de visserij. HVB kreeg teksten toegestuurd van matrozen en van bollebozen die zich door de betreffende journalist (Dirk Draulans) aangesproken voelden. Zo dus ook schipper Godfroid.
Omdat Draulans er duidelijk niets van begrepen had, pakte Godfroid de telefoon en nodigde hij de journalist uit om een reis naar de Ierse Zee mee te maken. Eerst kijken, dan schrijven!

Rapporteren

Het resultaat van deze actie is te lezen in Knack van 26 mei. Daarin doet de journalist grote moeite om neer te schrijven wat hij op zee allemaal meegemaakt heeft. Maar het blijkt teveel te zijn voor deze landmens. Laat ons eens kijken.
Volgens Draulans kent de visser *'geen pensioen of andere sociale voordelen'*; aan boord heerst *'een ijzeren routine met veel handwerk'* maar tegelijk een *'verfrissende nonchalance'*; het bemanningstekort wordt volgens Draulans veroorzaakt doordat er geen toevoer van mannen meer is van *buiten* de vissersgemeenschap. Dat laatste leidt hij af uit zijn constatering dat de drie oudste vissers op de Z 186 van buiten de visserij komen en de drie jongste uit het vissersmilieu.

Knack

De reportage maakt ons vooral duidelijk dat Knack iets is dat goed verkocht moet worden. De cover toont ons een visser op de Z 186 in een bijzonder vervaarlijke werkhouding en daaronder staat in kapitalen te lezen: DE ZWARTE VISVANGST. En om er nog een schep bovenop te doen staat daarbij: HOE DE VISSERIJ DE EUROPESE REGELS OMZEILT. Tja, zo'n Knack moèten we natuurlijk wel kopen, want wij willen dat alles ook wel eindelijk eens uitputtend en verhelderend te lezen krijgen. Maar

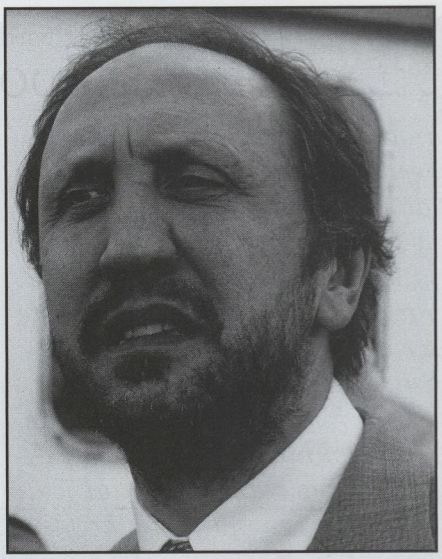
Schipper Godfroid durfde het aan de Knackjournalist mee op zee te nemen om hem de werkelijkheid te laten zien. De Knackreportage die daaruit voortvloeit leert ons alvast dat het weekblad meer dient om winst te maken dan om te informeren. Draulans, of zijn redacteur, laat ons in zijn titel geloven dat hij 'de zwarte visvangst' gezien heeft... maar uit zijn artikel blijkt dat geenszins.

Draulans heeft geen zwarte vispraktijken kunnen constateren. Heeft hij zwarte vis gezien? Toch niet in die mate dat hij het ons ook meldt. Wat heeft hij ons te melden over het omzeilen van Europese regels? Wat heeft hij gezien? Wat heeft hij aan *'ontwijkingen'* geconstateerd? Nauwelijk iets! De journalist constateert dat de vissers een beetje naar links vissen en dat een beetje naar rechts inschrijven; dat dit scheefschrijven soms door de Administratie door de vingers gezien wordt; maar dat het de schipper letterlijk en figuurlijk ook duur kan opbreken als dat scheefschrift al te scheef blijkt te zijn. Tot zover de feiten die Draulans aan boord geconstateerd heeft.
Neen van deze Knack hoeft HVB alvast geen concurrentie te vrezen. Wie iets over de praktijk van de visserij wil weten, komt nog steeds het beste naar ons toe. De spectaculaire titel op de cover van de Knack wordt in het artikel nìet hard gemaakt.
We hebben ook de rest van dat weekblad trouwens doorgenomen en we hebben gezien dat de meeste artikels uit dat magazine in het zelfde bedje ziek zijn. Het blad ☛

Knack is iets dat beter verkoopt dan het informeert. En in dat opzicht verschilt het niet van de visserijsector die het becritiseert.

Minister van Noordzee legt het zwarte circuit bloot

Gelukkig valt er nog iets te leren uit het kaderstuk dat de reportage van Draulans' zeereis een beetje moet aandikken, want anders waren wij eraan voor ons geld. In dat aparte stuk meldt Draulans ons wat Johan Vande Lanotte, minister van de Noordzee, over de sector zegt te denken. Dat is pas nieuws! Zo blijkt de minister meer te weten over het zwart circuit; in elk geval meer dan Draulans heeft mogen zien: *'In feite is de visserij zoals de VLD'* zegt Vande Lanotte, *'Een groep individualisten die snel gewin willen en op korte termijn denken.'*
Het is een geestige vergelijking. Werd er in de sector onlangs trouwens ook niet een voorzitter, laat ons zeggen, *gedefenestreerd*, zoals de liberalen dat met hun redelijk onverzettelijke Karel De Gucht hebben zien gebeuren? Heeft de RC nu geen twee voorzitters: een die voor de show de naam draagt en een die achter de schermen de zaken regelt... een toestand die we ook in de VLD aantreffen? Vande Lanotte spreekt in het stuk inderdaad over het afscheid waartoe Bart Schiltz gedwongen werd toen zijn vaartuig destijds betrapt werd op het aanlanden van zwarte vis.



De Minister van Noordzee spreekt openlijk over het zwarte circuit dat hij op 20 à 30 % van de aanvoer schat.

Vande Lanotte noemt dat *'redelijk gênant'*.
Verder vermoedt de minister van de Noordzee dat de zwarte aanlandingen zo'n 20 tot 30% van de aanvoer bedraagt: *"De visserij is een hopeloze sector, die alleen steun krijgt als hij verlies maakt, dus wordt er structureel veel vis in het zwart verkocht."*
Vervolgens legt het kaderstuk uit hoe de zwarte vismarkt georganiseerd wordt. *'Naar schattinng dertig van de grootste boten uit de Belgische vloot opereren met motoren die opgedreven kunnen worden van de wettelijke limiet van 1300 pk tot meer dan 2000 pk, zodat ze zwaardere netten kunnen slepen en meer kunnen vangen (...)'* (*)
'In de vismijnen zijn "zwarte" koelkamers beschikbaar, waarin de vis dikwijls in anonieme bakken wordt geplaatst, zodat bij een onverwachte controle niemand verantwoordelijk kan worden gesteld. Sommige reders hebben familieleden met een viswinkel, die de zwarte vis verkopen. De zwartverkoop heeft zo'n omvang dat de prijs van bijvoorbeeld kabeljauw niet beduidend stijgt, ondanks het feit dat er officieel minder kabeljauw gevangen wordt.'
Vreemd is dat Draulans hier de vraag niet stelt die als olie komt bovendrijven. Als er tot 30% gesjoemeld wordt, zoals de minister meent, waarom heeft hij dan een project gesteund dat 90% van de bedrijfsvoorheffing van de vissers afleidt van de Staat naar de sector? Heeft een sector die jarenlang 30% van haar productie kan 'zwarten' niet voldoende reserves om zelf een Stichting voor Duurzame Visserij te financieren?
Een deel van het antwoord kan wellicht gevonden worden in de slotwoorden van de minister *"Ik vrees dat een nieuwe generatie jonge reders nodig is om de Belgische vissersvloot aan de moderne noden van de veranderende markt aan te passen."*

(*) Niet alleen journalist Draulans heeft het vandaag in HVB over de motoren die de wettelijke limiet doorbreken. Elders in dit blad (op bladzijde 24) doet ook Ben Daalder, de voorzitter van de Nederlandse kotterreders, dat. Hij roept zijn leden op om het vanaf nu over een andere boeg te gooien. — Dat de Rederscentrale daarentegen op de doodlopende weg van het beschadigde imago verder wil gaan leest u ook elders in dit blad.

50-jarige schipper-motorist Bernard Dierckens zoekt vaart

"Als de motor niet draait verdient niemand geld"

"Ik heb gekozen voor de visserij en zou liefst nog verder varen, maar voor mijn pensioen is dat een slechte zaak", zegt de 50-jarige schipper-motorist Bernard Dierckens uit Bredene die reeds anderhalve maand zonder vaart zit. Hij is werkloos omdat hij geen vrede kon nemen met de arbeidsovereenkomst die reder Eddy Crevits hem voorstelde.

DE LAATSTE VIJF JAAR voer de Bredenaar op de B.518 Drakkar, moderne boomkortrawler die evenlang in de vaart is. De beslissing om er dan maar mee te stoppen is hard na een vissersloopbaan van 35 jaar. Dierckens wikt en weegt of hij niet beter uitkijkt naar een veilige job aan de wal. *"Uit het nieuwe statuut voor de zeevisser zal mijn generatie geen voordeel halen. Als ik voor vervroegd pensioen kies kan ik evenmin rekenen op een toeslag. Ik heb wel de vereiste 9.000 vaardagen, maar je moet ook de leeftijd van 55 jaar bereikt hebben om de bonus te krijgen."*

Of het statuut voor de zeevissers daar veel zal aan veranderen betwijfelt de Bredenaar. *"Het klinkt allemaal mooi in de oren. Het is de bedoeling dat de vissers in de visserij blijven, maar ze lopen toch weg. Als arbeider op zee of aan land zou men toch een gelijkwaardig pensioen moeten krijgen, maar dat is niet zo. Enkel vissers die nu jonger dan veertig jaar zijn zullen kunnen profiteren van het pensioenkapitaal. Ik kan daar geen aanspraak op maken. Een deel van het geld wordt ook gebruikt om bestaande rederijen*

Bernard Dierckens (bovenste rij links) met Yves Demey, Piet Ryheul, Lorenzo Meyers, Luc Lambert, Franky Moens en Eddy Vandenbussche bij de doop van de B 518 in juli '98. (foto gw)

in stand te houden onder de vorm van steun aan jonge reders, terwijl het in werkelijkheid om bestaande ondernemingen gaat die overgaan van vader op zoon. Aan dit laatste is niets verkeerd, alleen was het de bedoeling dat die jonge reders starters zouden zijn."

Motor moet draaien

Bernard Dierckens is een pupil van de Ibisschool waar hij op 11-jarige als halfwees belandde en voor de visserij voorbestemd was. Op 15-jarige leeftijd trok hij als scheepsjongen de zee op. *"Mijn eerste reis in 1969 was met de plankenvisser O.306 Cleaner van Charles Zonnekeyn"*, weet hij nog. Als lichtmatroos en niet eens een jaar later als matroos werd hij aangemonsterd op de O.229 *Roger-Jeanine* van de Calcoens, de O.29 *Broodwinner* van Frans Deschepper, de O.309 *Van Maerlant* van Decrecal, O.243 *Marie-Paul* van Cogghe en de IJslander O.216 *Henri-Jeanine* van Lambregt somt hij op uit zijn monsterboek.

"Op 21-jarige leeftijd trok ik opnieuw naar de visserijschool om mijn brevet van schipper tweede klasse te behalen. Ik belandde als stuurman of schipper ondermeer op de O.141 Don Bosco, de O.243 en op de O.198 Juhel van Pedro Hennaert. Toen zoon Norbert Hennaert het roer van de O.198 overnam van zijn vader trok ik opnieuw naar de schoolbanken om het brevet van motorist te verwerven. Norbert was toen ongeveer klaar met de bouw van de nieuwe O.231 St.-Carolus en ik werd aangeworven als motorist. Ik bleef in die functie varen ondermeer op de Z.53 Van Eyck. Toen Eddy Crevits in 1998 de nieuwe B.518 Drakkar

in de vaart bracht stapte ik over naar het nieuw schip en bleef er tot april dit jaar."

In zijn 35-jarige loopbaan heeft de motorist veel zien veranderen.

"De vissers zijn er niet in alle opzichten op vooruitgegaan. Het leven aan boord van de grote vaartuigen wel comfortabeler en minder zwaar dan vroeger. Maar er is minder mankracht en ervaring aan boord en dat komt de veiligheid niet ten goede. We staan nu ook veel minder uren aan dek te werken nu de vis op de transportband gesorteerd wordt. De schipper moet zich nu veel meer concentreren op voorschriften en de reglementen soms omzeilen om iets te verdienen. Die toestand zorgt voor spanningen en stress aan boord want iedereen wil goed zijn brood verdienen. Daarom wordt bij slecht geen beschutting van een haven meer opgezocht. Als de motor niet draait verdient niemand geld."

"Vroeger visten we alleen op harde en rotsvrije grond. Op rotsachtige bodem konden we niets aanvangen. Voor de hedendaagse krachtige vaartuigen zijn dat geen obstakels meer. Maar dat betekent ook dat de vis niet meer met rust gelaten wordt."

"Als vissers hebben we goed verdiend tot 2001. Daarna is het beginnen achteruitgaan. Op lange termijn zie ik dan ook geen toekomst meer voor de grote schepen. De beperkingen nemen met de dag toe en dat is een gevolg van een verkeerd visserijbeleid. De verlaging van het aantal vaardagen in de Noordzee legt onvermijdelijk een grotere druk op andere visgronden en zetten die visbestanden ook onder zware druk. We moeten ons eens durven bezinnen over de toekomst. Willen we de zee leegvissen of zijn alle betrokkenen bereid iets in te leveren zodat we over twintig jaar nog leefbaar kunnen vissen", vraagt de ervaren visser zich af. (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

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

BTB

Federaal secretaris zeevisserij

Ivan Victor

ZEEMANSBOND
ABVV

secretaris R. Vermote:
0476 23 40 28

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

Week van de visserij te Nieuwpoort

Jaak Gabriëls: "V

Nieuwpoort houdt de organisatie van de *"Week voor de Landbouw en de Visserij"* koppig vol. De openeningsplechtigheid in de feestzaal boven de vismijn mocht trouwens ook dit jaar weer op een ruime belangstelling rekenen. Schepen André De Zaeyer wees in zijn openingstoespraak nogmaals op de problemen van de visserijsector en het economisch en toeristisch belang van de Nieuwpoortse visserij. Het goede nieuws is alvast dat de eerste vier maanden van dit jaar een stuk beter uitvallen na het dieptepunt vorig jaar.

Er werd tot vandaag uiteindelijk bijna de helft meer vis aangevoerd en de besomming nam net geen twintig procent toe. Ook het garnaalseizoen kondigt zich hoopvol aan. Vorig jaar moesten de plaatselijke garnaalvissers einde april vrede nemen met 455 kg zeebanket. Dit jaar vond na de eerste verkopen al meer dan 2.000 kg garnaal de weg naar de Nieuwpoortse vishandelaars.

Gastspreker

Als gastspreker kwam gewezen federaal landbouwminister en huidig voorzitter van de Rederscentrale (RC) achter het spreekgestoelte. De Limburger had de *couleur local* al goed bekeken na een tochtje met de Z.93 *Aalscholver*. In een kort bestek wees hij op het belang van de promotie van de Vlaamse visserijproducten, het vakmanschap van onze vissers en de inspanningen die geleverd worden om onze concurrentiepositie te vrijwaren. De organisatie van de promotiedag van de Vlaamse Garnaal eind augustus in Nieuwpoort zal dan ook niet onopgemerkt voorbijgaan voorspelt Jaak Gabriëls. *"De sector moet zich slagvaardiger opstellen tegenover de buitenlandse vissersvloten. Als voorzitter zal ik daar ten volle mijn schouders onder zetten"*, beloofde de VLD-er.

Geschokt

Het lag in de lijn der verwachtingen dat de gastspreker de reportage in een weekblad over de zwarte visvangst op de korrel zou nemen. *"Ik ben geschokt door het artikel in Knack en de misplaatste opmerkingen van een vice-premier."* (zie herover ook elders in HVB, op bladzijde 5.) Uit de mond van Johan Vande Lanotte werd in de reportage genoteerd dat de visserij een hopeloze sector is, die alleen steun krijgt als hij verlies maakt, dus wordt er structureel veel vis in het zwart verkocht. *"Je kunt zo'n etiket op alles plakken"*, fulmineerde Gabriëls. *"Een hopeloze sector? Hoopvol is*

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB is nu eenenzeventig jaar jong.

Geef ons de middelen om...
er nog eens 71 bij te doen.

sserij geen hopeloze sector"

Veel volk op de opening van de Week van de landbouw en van de visserij te Nieuwpoort. De tentoonstelling in de feestzaal van de vismijn werd ingeleid door schepen André De Zaeyer. (foto gw)

beter", reageerde de gewezen minister op de ministeriële uitspraken die hij onaanvaardbaar vindt. *"De sector is te belangrijk om daar dat soort riooljournalistiek voor te gebruiken. De reportage is het resultaat van het cynisme van een paar rioolschrijvers"*, besloot Gabriëls.

Promovis

Romeo Rau, voorzitter van de vzw Promovis Nieuwpoort nam de spanning weer weg. Het verhaal van het plaatselijke promotieteam is dan ook nog maar negen maanden oud. *"Wij blijven onze doelstelling, de promotie van dagverse vis, volhouden"*, zei de vishandelaar. Hij was dan ook verheugd te kunnen melden dat het in april opgestartte arrangement *"Vrijdag Visdag"* al volgeboekt is tot half augustus. In juni volgt de voorstelling van het project *"Gelabelde zeebaars"*, vis met de hengel gevangen door de bemanning van de catamaran N.95 *Jonas II*. Als verrassing haalde de voorzitter de eerste nummers van een nieuwe brochure te voorschijn die tijdens de Week van de Landbouw en de Visserij voor de prijs van één euro aan de man gebracht wordt. Het is een kleurrijke infobrochure van zestig bladzijden vol feiten en weetjes over de Nieuwpoortse visserij.

Tijdens het Pinksterweekeinde vonden heel wat activiteiten plaats in Nieuwpoort. Naar jaarlijkse gewoonte was er op tweede Pinksterdag een eucharistieviering in de verkoophal, de zegening van de vissersvloot en de bloemenhulde aan het Vissersmonument. De week werd afgesloten met de huldiging van de verdienstelijkste reders waarop we in ons volgend nummer terugkomen. (gw)

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

Deense vissers vangen Duitse onderzeeër

Een Deens vissersvaartuig kreeg in het Skagerrak een Duitse onderzeeër in de netten. De duikboot die in de netten verstrikt geraakte, kwam noodgedwongen aan de oppervlakte. De onderzeeër nam deel aan de Navo-oefening *Blue Game 2004* waarbij 70 schepen uit 16 landen betrokken waren. Een vrachtschip dat zich in de buurt bevond hielp bij de bevrijding van de duikboot die daarna opnieuw kon vertrekken.
Volgens de Deense kustwacht verkeerde het vissersvaartuig nooit in gevaar.
Het niet de eerste keer dat Deense vissers op een duikboot botsen. In maart 1984 liep de confrontatie slecht af. Een vissersvaartuig werd toen door een Duitse duikboot naar de zeebodem gesleurd en de drie bemanningsleden kwamen om.

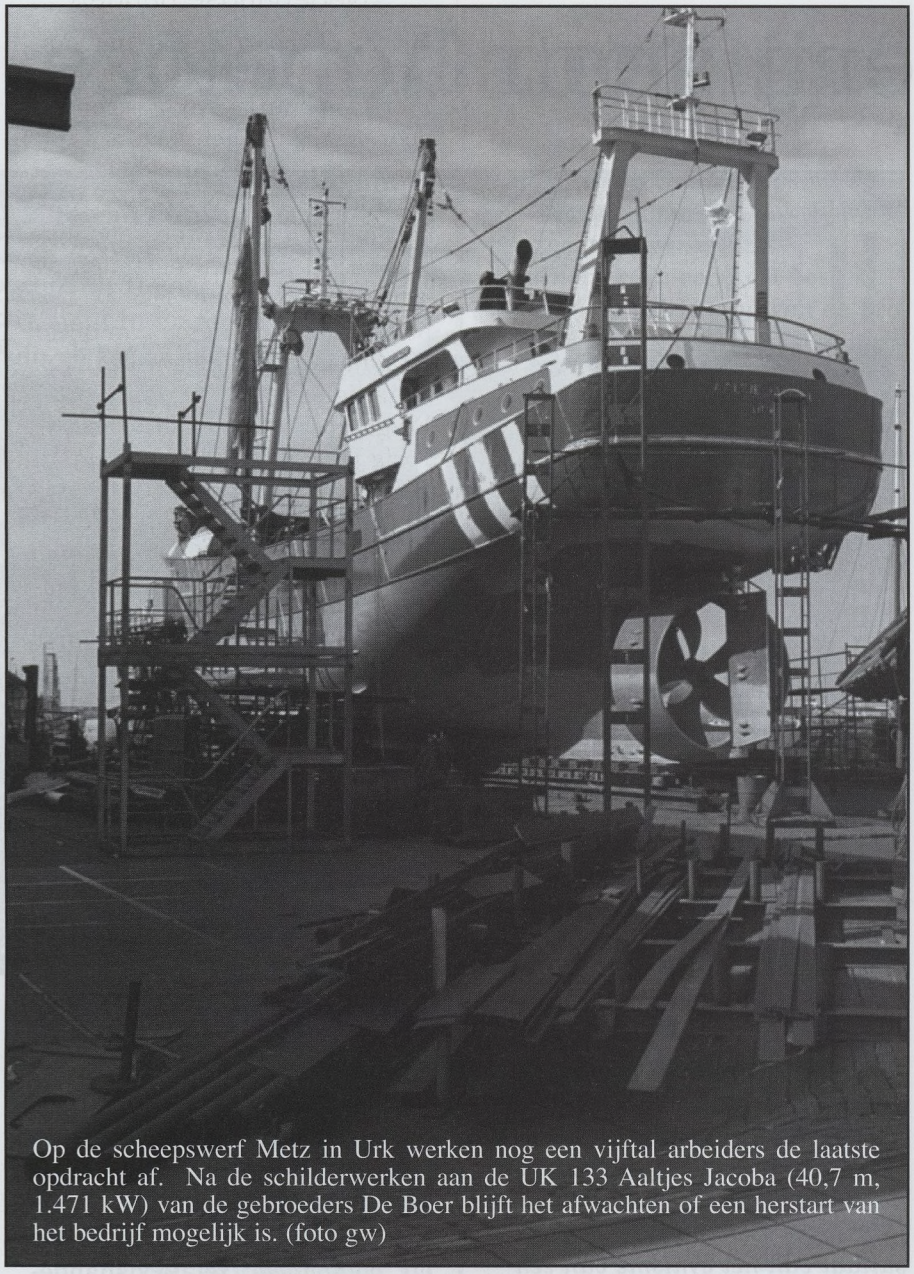
Pefa.com in Zweden

Twee kleine Zweedse visafslagen hebben zich aangesloten op het electronisch veilnetwerk Pefa.-com. Het gaat om Smögen en Strömstad die onder clustervorm toetreden. Beide afslagen hebben een gezamenlijke omzet van ongeveer 750.000 euro.
Ondertussen maakt ook de visafslag Chef de Baie in La Rochelle gebruik van de diensten van Pefa.com. Voorlopig blijft het bij het onderhoud van het veilsysteem nadat de vorige dienstverlener failliet ging.

Z.319 Avontuur gaat onder Engelse vlag

De grote boomkortrawler Z.319 Avontuur van de failliete Rederij Volharding heeft een koper gevonden. Het vaartuig ligt anderhalf jaar aan de kant ligt op het kanaal Gent-Terneuzen in Sluiskil. Reder Harmen Koffeman bevestigde dat de Z.319 onder Britse vlag zal varen voor de rederij North Sea Fisheries. De licentie werd verkocht aan de NV Wagram uit Heist
Door de uitvlagging van de Z.319 vermindert de vlootcapaciteit meteen met 470 bt en zit de vlootcapaciteit al een stukje dichter bij het Europese referentieniveau.

Beslissing over voortbestaan Scheepswerf Metz valt deze maand



Op de scheepswerf Metz in Urk werken nog een vijftal arbeiders de laatste opdracht af. Na de schilderwerken aan de UK 133 Aaltjes Jacoba (40,7 m, 1.471 kW) van de gebroeders De Boer blijft het afwachten of een herstart van het bedrijf mogelijk is. (foto gw)

Zoals reeds gemeld, heeft Scheepswerf Metz BV in Urk op 15 april het faillissement aangevraagd. Al die tijd leven de 32 overgebleven personeelsleden in de grootste onzekerheid over het voortbestaan van de onderneming. De beslissing over de doorstart valt deze maand, mogelijks onder

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.

de vorm van een samenwerkingsverband met de Scheepswerf Balk uit Elburg.
De curator liet toe dat de geboekte orders alsnog werden uitgevoerd. De laatste week van mei werken waren dan ook nog meerdere werknemers aan de slag.

Van der Werff & Visser ook failliet

Vorige maande werd ook de Friese Scheepswerf Van der Werff & Visser in Inrsum failliet verklaard. De kleine werf zat zonder opdrachten en wanbetalers deden de onderneming helemaal de das om. Voor de zestien werknemers betekende de faling hun ontslag.
Op het ogenblik dat directeur Cor Visser de boeken neerlegde stond nog een onafgewerkte verlenging van een mosselkotter in de steigers.
De werf werd bij ons bekend door de afwerking van de Poolse casco's in de jaren 1998-2001 voor de Z.18 Soetkin, Z.60 Blue Angel, Z.206 Volharding, O.231 Den Hoope, Z.402 Nooitgedacht, Z.526 Vaya Con Dios en Z.575 Hein Senior.

N.57 Terry in Nederlandse handen

Het Nieuwpoortse vaartuig van de NV *Terry* uit Menen (Jean-Pierre Deman) werd overgenomen door de Urkers gebroeders Jan en Kees Kramer. De eurokotter werd vernummerd tot N.57 *Spes Nova*.
Het in 1986 gebouwde vaartuig was reeds acht jaar eigendom van schipper-reder Eric Casier en behoorde voordien toe aan de Koksijdse vishandelaar Jean Schallier.
De gebroeders Kramer verkochten vorig jaar de Z.97 *Jeanne* aan de BVBA Vaya Con Dios (Geert Luickx) die het vaartuig in de vaart bracht als Z.548 *Flamingo*, ter vervanging van het gelijknamige gezonken vaartuig.
Reder Jean-Pierre Deman, ook mede-eigenaar van de warrelnetvisser O.554 *Godelieve*, kijkt nu uit naar de aankoop van een Franse nettenvisser.

Omzet Nederlandse Visafslagen

Voor de periode januari-april lag de besomming in de Nederlandse visafslagen vijf procent hoger dan vorig jaar. Enkel Breskens, Vlissingen en Scheveningen gingen erop achteruit. De grootste visafslag van Nederland, in Urk, realiseerde een omzet van 30 miljoen euro, goed voor een omzetstijging van 6,8 procent. In de jubilerende visafslag werd 10.653 ton vis geveild of 8,5 procent meer dan in het eerste trimester vorig jaar.
De visafslag van Urk heeft een marktaandeel van bijna 28 procent. IJmuiden staat op de tweede plaats met 14,4 miljoen euro omzet, gevolgd door Harlingen met 12,7 miljoen euro en Den Helder met 11,5 miljoen euro.

Visafslag Urk moet personeel laten afvloeien

Voor het eerst in haar bestaan moet de geprivatiseerde Visafslag Urk personeel laten afvloeien. Die beslissing zette een domper op de feestelijkheden rond het honderdjarige bestaan van de visfaslag. *"We zijn toe aan de automatisering van het weegsysteem-luik en dat kan enkele banen kosten"*, zegt directeur Theun Visser.

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).

Stad Oostende veroordeeld tot betalen van keuringsrechten van 30 jaar geleden

Het Hof van beroep in Brussel heeft de stad Oostende veroordeeld tot de betaling van een provisie van 316.145 euro (12,8 miljoen frank) vermeerderd met de gerechtelijke intresten vanaf eind december 1979 voor niet-inning van keuringsrechten uit de jaren zeventig. Het stadsbestuur legt zich niet neer bij dit arrest en brengt de zaak voor het Hof van Cassatie.

IN DE JAREN ZEVENTIG ontstond een bitsige discussie over de vergoeding aan het toenmalige Fonds voor Veterinaire keuring (FVK), het latere Instituut voor Veterinaire Keuring (IVK), en de toenmalige havenschepen, wijlen Henri Dumarey.
De hele discussie draaide rond de kaderwet van 1965 over de Stichting voor Veterinaire Keuring en de KB's van 1976 en 1977 over de inning van viskeuringsrechten.
Heel wat houders van een koperskaart weigerden, hierin gesteund door de Beroepsvereniging van Visgroothandelaars, de vergoeding voor het sanitair toezicht door veterinaire keurders (dierenartsen) te betalen omdat ze de wettigheid van het KB in twijfel trokken. Andere kopers betaalden de keuringsrechten wel, maar de stad plaatste de gelden op een consignatierekening omdat de rechtsgeldigheid van het KB in vraag werd gesteld.
In Zeebrugge en Nieuwpoort werd het innen van de keuringsrechten ondergebracht onder de post verleende diensten. Beide gemeentebesturen hebben uit deze dubieuze pot de viskeuringsrechten betaald.

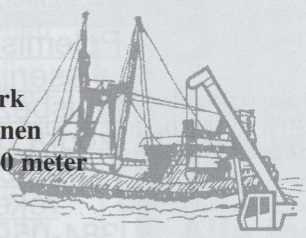
Uitputtingsslag

Later bleek uit een arrest van de Raad van State ((11.06.80) dat geen keuringsrechten mochten geïnd worden bij de kopers, maar bij de aanvoerders. Het toenmalige stadsbestuur belastte de Onderlinge Visafslag (OVA) met de inning van de viskeuringsrechten, maar voorzitter Henri Pintelon en de bestuurders van de coöperatieve weigerden deze taak op zich te nemen. Op basis van een nieuw KB van 26 maart 1982 vorderde het stadsbestuur voor 15 miljoen frank achterstallige rechten bij de reders die collectief protesteerden. De reders waren niet bereid te betalen en bijgevolg werden de achterstallen ook niet geïnd.
Het FVK en twee dierenartsen brachten de zaak voor de rechtbank.
In 1985 wordt de Stad Oostende veroordeeld tot de betaling van een voorschot van 173.525 euro, vermeerderd met de gerechtelijke intrest vanaf eind december 1979. De stad gaat in beroep en het Hof van Beroep in Gent verklaart de vordering van het FVK in februari 1989 ongegrond met het argument dat de vordering de betaling beoogt van rechten die eisbaar waren voor de inwerkingtreding van het KB van 26 maart 1982. Het FVK tekent cassatieberoep aan. Het Hof van Cassatie gaat over tot gedeeltelijke verbreking van het arrest van het Hof van Beroep in Gent. De twee veterinaire keurders en het FVK brengen de zaak vervolgens voor het Hof van Beroep in Bussel dat op 4 maart dit jaar uitspraak deed: het hoger beroep van de Stad Oostende wordt ongegrond verklaard en het bestreden vonnis wordt bevestigd voor de antecedenten die ontvankelijk werden verklaard. De uitputtingsslag is nog niet gestreden. De procedure voor het Hof van Cassatie kan opnieuw een paar jaar aanslepen. Hier gaat het niet meer over de beoordeling van de feiten of nieuwe elementen, maar over de correcte toepassing van de wetgeving in de hele procedure. (gw)

Louis Schockaert overleden

In Oostende is op 7 mei scheepssmid op rust Louis Schockaert (76) overleden.
Louis Schockaert was een van de vijf zonen (en drie dochters) van Oscar Schockaert (1886-1961), stichter van de gelijknamige Scheepssmederij aan de H. Baelskaai. Zijn vier broers zijn al eerder gestorven.
Louis Schockaert, weduwenaar van Aline Ostin, werd geboren in Oostende op 22 november 1927. De overledene was de vader van Fabienne en Edgard Schockaert en de schoonvader van journalist, medewerker aan HVB, wijlen Walter Corveleijn, die in april 1991 overleden is.

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



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

Verheye Joël n.v.

SEO start visbedrijf in Oostendse pakhuizen

De activiteitencoöperatie *Take Off* die deel uitmaakt van de *Sociale Economie Oostende (SEO)* heeft het visbedrijf *Gyde Processing* opgestart. Het is al het twaalfde startbedrijf dat werklozen en leefloners de weg wil tonen naar een zelfstandige activiteit. Voor *Gyde Processing* werden twee pakhuizen gehuurd in de Oostendse vismijn.

Take Off begeleidt joblozen. Coördinator Dirk D'Hulster stuurt er op aan dat mensen zelf voorstellen indienen die leiden tot het oprichten van meestal eenmansbedrijfjes. *Take Off* financiert de opstart, houdt de boekhouding bij en betaalt de initiatiefnemer een jaar lang als werknemer. Eventuele winst vloeit terug naar Take Off, maar ook het verlies wordt door de coöperatieve gedragen. Het is de bedoeling dat een leefbaar bedrijf na een jaar zijn eigen weg kan gaan.
Take Off heeft al verschillende zaken opgericht, gaande van een winkel voor tweedehandsmerkkledij, een hondentoilettage, een vervoerdienst, een mobiele carwash en een kapsalon.
Twee werknemers van *Take Off* kwamen met een voorstel om een visverwerkend bedrijf op te starten. Het voorstel werd aanvaard en met tien langdurige werklozen wordt het meteen het grootste bedrijf van de coöperatieve. *Jeffrey Lowyck*, een man met ervaring in de horeca (ex-Wagons-Lits, ex-manager ADS Catering) werd als projectleider aangesteld. De werknemers van *Gyde Processing* zullen vis verwerken tot brochettes, maar ook groenten- en vleesgerechten klaarmaken. Enkele groothandelaars en warenhuizen stelden zich positief op tegenover het initiatief en plaatsen al orders voor de volgende zes maanden. Dirk D'Hulster benadrukt dat *Gyde* geen concurrentie wil voeren met bestaande bedrijven in de vismijn. De keuze voor de locatie viel op de pakhuizen omdat de verse vis dan niet ver weg is.
Jeffrey Lowyck stak ook van wal als gesalarieerd ondernemer met zijn *Gyde Frozen Food Processing*. Het bedrijfje met acht arbeidsters beschikt over een verwerkingslijn voor de productie van diepgevroren voedingsproducten voor de catering en de retailhandel. De knowhow haalde het bedrijfje bij mensen van Primera Processing NV uit Brugge, een trader die goed thuis is in de diepvries- en visverwerking. Take Off investeerde 50.000 euro in de verwerkingslijn.

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

The Proof of the Pudding

Lezer! Wellicht kent u iemand die blij zou zijn mocht hij 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

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

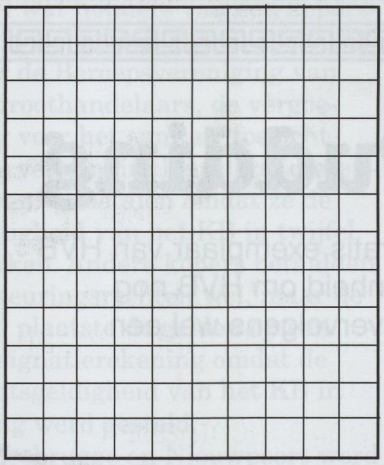
Naam:.....

Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....

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



Te Koop

GPS MLR. voor sportvissersboot. 8 maand oud, compleet. Nog in garantie. Nieuw 525 euro. Nu 300 euro.
0496 41 49 15

Te koop

Moulen om polyester speedboot te bouwen. 5m x 2m. Compleet. 300 euro, alsook voor kleine boor 3m x 1,5 m. 050 31 45 54.

Te Koop:

polyester boot Mitel. Volledig uitgerust voor garnaal- en lijnvisserij. Lister 40 pk. Alpha. Veel inox rn hydro. Plus pres.motor. 11.000 euro.
tel **0478 79 13 01**

Zoek te ruilen:
moderne en
semi-moderne
postkaarten
met als thema
de visserij en de zee
in de hele wereld.
Geïnteresseerd?
0478 / 79 13 01

Activiteitenkalender voor vissers

JUNI

1 Veiling eerste vaatje "Hollandse Nieuwe" in Scheveningen (Nederland)
4-6 "Havendagen" in Harlingen (Nederland)
5 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (Nederland)
5-7 "Palingfeesten", Mariekerke-Bornem
12 "Visserijdag" in Ouddorp (Nederland)
25-26 "Vis & Folklorefestival", Mariekerke-Bornem

JULI

9 10de Festival van het volkslied aan zee, binnenplein Visserijmuseum, Oostduinklerke
10 "Visserijdag" in Den Helder (Nederland)
10-11 Internationale dagen van de Marine in Zeebrugge
16-31 Tentoonstelling "Visserij te Nieuwpoort", Stadshalle Marktplein (tot 12 september)
19 Raad van visserijministers in Brussel
22-24 "Visserijdagen" in Bruinisse (Nederland)

AUGUSTUS

7-8 "Visserijdagen" in Breskens (Ned)
20-23 "Visserijdagen" in Den Oever (Ned)
21 "Mosseldag" in Yerseke (Nederland)
25 Vlaamse garnaalpromotiedag in Nieuwpoort

SEPTEMBER

4 Oostendse Havendag &Visserijfeesten
12 Garnaalpelwedstrijd Visserkaai, Oostende
25 "Vistijn" in vismijn Oostende.

N.V. SCHEEPSWERF
I.D.P.
Vismijnlaan 5,
8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 18 64
Fax: 059 / 32 08 13
BTW 405.281.044
R.A. 05.00.92.405.281.044

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

N.V. WILLEMS
Recuperatiebedrijf
Oude metalen en containerdienst
Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)
Tel (059) 51 44 66
Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

50 jaar Morubel

50 jaar geleden werd de vennootschap *"La Morue Belge"* afgekort: *"Morubel S.A."* opgericht met als doel alle vishandel te bedrijven, zowel in- als uitvoer, inkoop, verkoop, ruilhandel, commissieverkoop, enz. voor de duur van dertig jaar. De Oprichters waren Lucien Decrop (Brussel), voorzitter raad van beheer, Fursy Verdoy (Grevelingen), Pierre Watez (Boulogne), Per Mylius (Boulogne), Albert Constandt (Oostende), Jean Regniers (Charleroi), Stephaan Carbon (Oostende), Charles Decrop (Brussel) en Herman Quatannens (Snaaskerke). Deze maand wordt de 50ste verjaardag van de Oostendse onderneming gevierd. De nieuwe maatschappij werd begin 1954 gesticht, vooral met de bedoeling een bedrijf voor het drogen en zouten van vis op te richten die voornamelijk zijn weg zou vinden naar Belgisch Congo. Op 11 mei legde de toenmalige minister van Wederopbouw de eerste steen voor het nieuwe bedrijfsgebouw aan de H. Baelskaai waarvan de constructie toevertrouwd werd aan de Oostendse aannemer Van Coillie. Zeven maanden later, op 12 november 1954, kon de viszouterij en –drogerij al ingehuldigd worden. Het drogen en zouten van vis ging nauw samen met de IJsland-

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport

van Noord- tot Zuid Europa
ferrydiensten over het Kanaal
op internationaal net
met de nabije luchthaven

YOUR GATEWAY TO EUROPE

EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:
gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten,vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuiskopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :
Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82
e-mail : info@vismijnoostende.be
Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Managing director Eric maas

vaart die voor de aanvoer van grote hoeveelheden rondvis zorgde. Het zouten verdween samen met het verzwakken van de aanvoer uit IJslandse wateren. In 1976 werd voor het eerst geïnvesteerd in een garnalenverwerkingslijn. Hiermee viel ook de band met de visserijsector weg. Tien jaar geleden werden nog wat Noordzeegarnalen en langoustines verwerkt maar in de volgende jaren schakelt het bedrijf over op diepvriesverwerking van visproducten en de herconditionering van zeevruchten. De basisproducten, rauw geïmporteerde zoetwatergarnalen, komen uit Azië en Zuid-Amerika.

Veel eigenaars

Het bedrijf zag de laatste dertig jaar wisselende eigenaars over de vloer komen. De stichters schoven het bedrijf in 1962 door naar de Generale-holding Tractionel en in 1974 trad een nieuwe groep aandeelhouders naar voor met visgroothandelaar Roland De Bruycker als nieuwe afgevaardigde-bestuurder. In 1988 slorpt Campbell Seafoods, een volle dochter van van de Amerikaanse voedingsgigant Campbell Soup, Morubel en dochtermaatschappij Frigolbel op. Nog geen drie jaar later neemt de Britse distributeur Albert Fisher Group de Oostendse visverwerker over. De Oostendse vestiging blijft autonoom functioneren en neemt in 1991 de zalmrokerij La Couronne van het Franse Cointreau over. In 1999 worden Morubel en La Couronne overgelaten aan de Nederlandse Holding Gilde Investment Management. Morubel wordt ondergebracht bij Heiploeg Shellfish International (HSI), terwijl La Couronne even een zelfstandige unit blijft en uiteindelijk in handen van Stolt Sea Farm Holdings uit Noorwegen komt. Nog geen jaar later verwerft UBS Capital, een dochter van de United Bank of Switserland, een meerderheidsparticipatie (70 %) van de Gilde Holding.
Paul Gerard, huidig afgevaardigde bestuurder van AG Haven Oostende stond vele jaren aan het hoofd van Morubel. Hij werd in 1994 opgevolgd door de Nederlander Eric Maas die er thans nog steeds managing director is. (gw)

Wil je ermee breken?

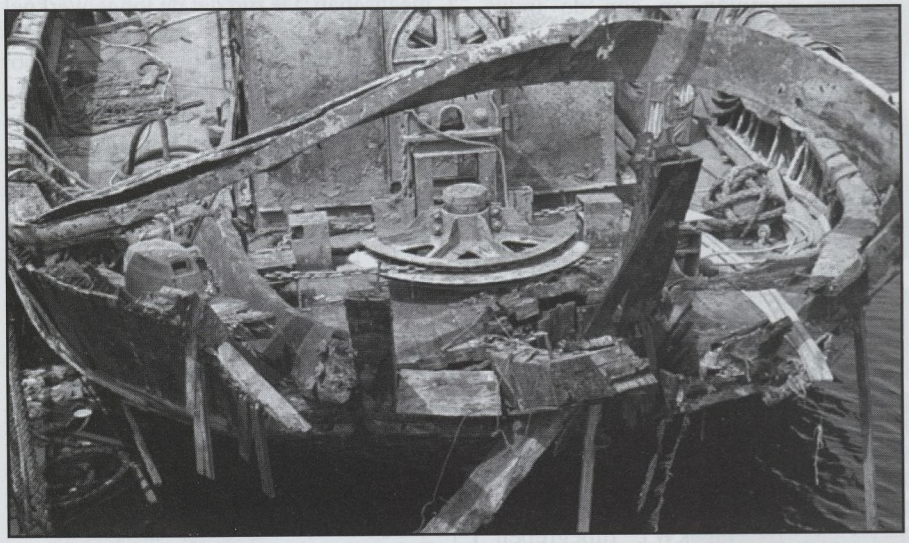
SOS-zelfhulpgroepen voor mensen met verslavingsproblemen.
Wekelijkse vergaderingen in Blankenberge, Brugge, Antwerpen, Kortrijk, Menen, Oostende, Roeselare, Rumbeke en Gent.

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

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

Vermoedelijke Z.542 Angelus na zeven jaar gelicht

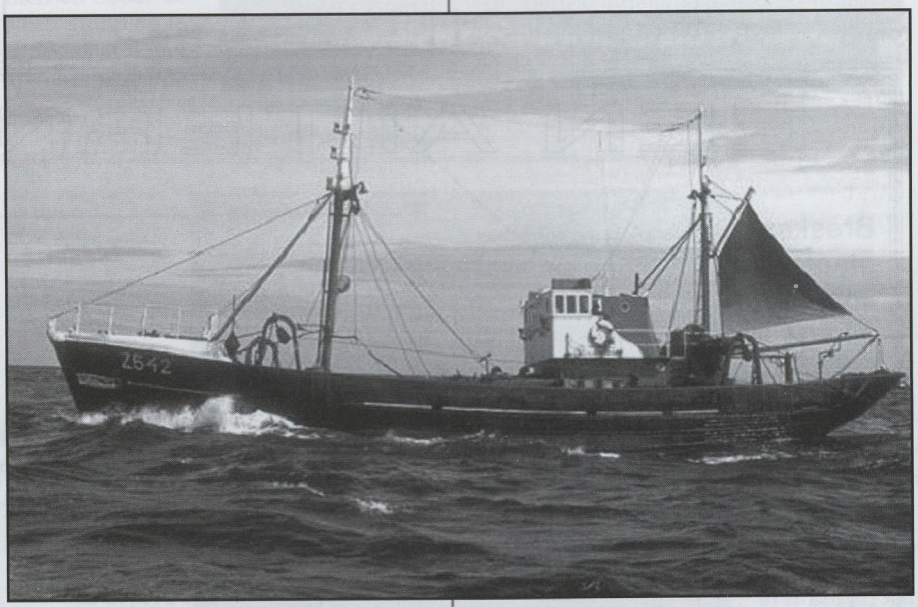


HET WRAK VAN HET gezonken oude vissersvaartuig in het Gentse Handelsdok werd gelicht. Bij het beschouwen van het toegetakelde wrak (foto boven) rees enige twijfel of wel degelijk met de Z.542 *Angelus* te maken hadden. Vergelijkend onderzoek aan de hand van oude foto's en overleg met de Bredense visserijkenner en scheepvaartdeskundige Louis Vande Casteele nam zo goed als alle twijfel weg.

Eigenaar Oswald Slosse had het in verschillende krantеninterviews steeds over de *Angelus*, gebouwd in 1949 en zogezegd de oudste IJslandschoener in België. Het vaartuig waar hij jaren aan werkte zou een exacte kopie zijn van een IJslandschoener uit 1880 uit Noorwegen waar nog een gelijkaardig exemplaar zou bestaan. Waar hij die wijsheid haalt is ons een raadsel.

Zoals gemeld in ons vorig nummer, werd het houten casco dat zeven jaar geleden na een aanvaring zonk in het Gentse Handelsdok, gelicht. Dat is niet van een leien dakje gelopen. Er kwamen draaiende scheepsschroeven bij te pas om het slijk weg te spoelen. Bij het lichten liep de achtersteven zware schade op die met deskundige assistentie wellicht vermeden had kunnen worden.

Nu het schip zichtbaar en enigszins opgedroogd is, wordt de gelijkenis met de



Z.542 op oude foto's onmiskenbaar. *"De algemeen lijn is dezelfde, doch het bakdek ontbreekt"*, luidt de commentaar van gewezen RMT-commandant Louis Vande Casteele. *"Het roerquadrant op het achterdek is eveneens normaal voor vaartuigen uit die tijd. Ik betwijfel echter of de stuurstand op het achterdek origineel is. Ook de neus werd duidelijk verbouwd."*

"Het originele stuurhuis is weg, maar het onderste deel is er nog. Het is moeilijk om daar iets uit op te maken", oordeelt Louis die echter niet twijfelt aan de herkomst van het vaartuig. *"Het schip is met zekerheid gebouwd op de Oostendse scheepswerf van Jules Denye. Daar staat de gesculpteerde liggende zeemeermin garant voor."* (zie foto onderaan.) Dat er ook een zusterschip van de Z.542 *Angelus* bestond, met name de O.312 *Angelus* die twee jaar vroeger bij Denye gebouwd werd en gevaren heeft tot 1975, maakt de zoektocht nog boeiender. De vaartuigen hadden wel een verschillende motor. De Z.542 kreeg bij de bouw een *Ruston & Hornsby* aan boord die later (1964) vervangen werd door een *ABC*-motor van 300 pk. terwijl de O.312 op een *ABC*-motor draaide die in 1966 vervangen werd door een andere *ABC*-motor van 375 pk. Toevallig zijn dat motoren van een Gentse motorbouwer die nog steeds bestaat.

Het is dus nog niet volledig duidelijk of we in Gent te maken hebben met het vaartuig dat de Heistse reder Theofiel De Groote in oktober 1949 in de vaart bracht. Mogelijks zijn er, nadat het in 1981 uit de vaart genomen werd, verbouwingen gebeurd. *"Voor een positieve herkenning van het schip zouden we het nummer van de motor moeten kennen. Daaruit kan met zekerheid opgemaakt worden met welk vaartuig we precies te maken hebben"*, zegt de gepensioneerde kapitein. Maar gezien de kenmerken van het schip kunnen we wel met zekerheid stellen dat het inderdaad nooit in IJslandse wateren gevaren heeft.. (gw)

10.000 bezoekers voor bedrijvenbeurs

100 jaar Visafslag Urk gevierd

Na de aanleg van een buitenhaven besloot de gemeenteraad van Urk op 19 mei 1904 tot de oprichting van een Gemeentelijke Visafslag. Deze historische datum werd vorige maand uitgebreid gevierd en herdacht met festiviteiten, een bedrijvenbeurs, de jaarlijkse herdenking van de omgekomen vissers en de "Dag van de Nederlandse Visserij". Vele duizenden bezoekers zakten naar het ingepolderde eiland af. De bedrijvenbeurs mocht zich verheugen in meer dan tienduizend bezoekers waardoor het zo goed als zeker is dat het initiatief binnen twee jaar een vervolg krijgt.

WAT EENS BEGON als een kleine veiling voor haring en ansjovis is nu uitgegroeid tot een geprivatiseerde visafslag met internationale allure. Sinds 1995 vormt Urk de grootste platvismarkt van Europa, voldoende reden om de oude locatie te verlaten en de activiteiten in een modern complex op een de industriezone onder te brengen.

De Stichting Visserijdagen Urk organiseerde een tweedaagse visserijbeurs in vier expositietenten waarin 125 bedrijven zich presenteerden. In de vijfde tent was een mini-autosalon ondergebracht. Dat had natuurlijk niets te zien met de visserij maar alles met de koopkracht van de welvarende Urkse visserijgemeenschap. De tijd dat de jonge werknemers in de talrijke visverwerkingsbedrijven 's avonds met de fiets doelloos door de smalle straatjes toerden is verleden tijd. Tien jaar geleden schuurden ze met hun motorfietsen door het dorp en tegenwoordige worden de ritjes naar het dijkje in glimmende wagentjes afgelegd.

106 vaartuigen

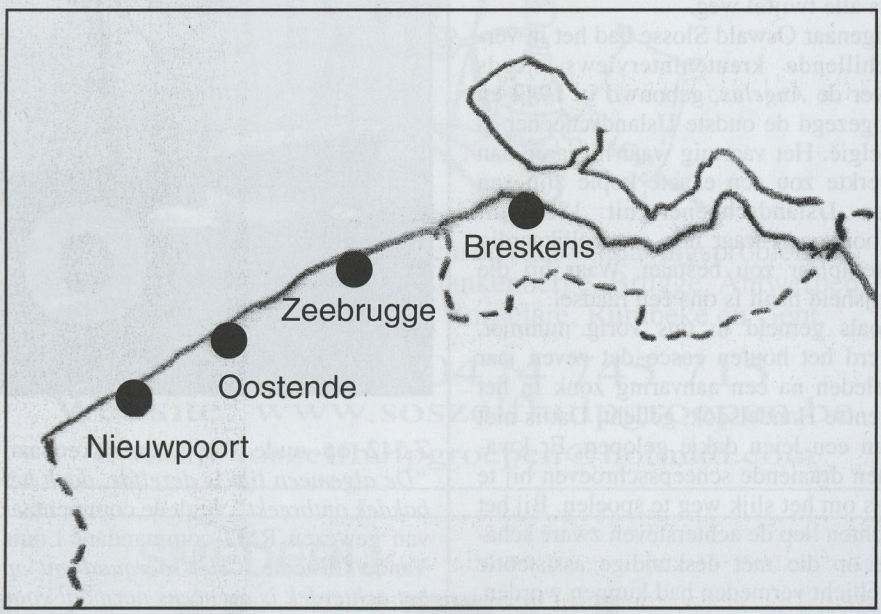
De Urker visserijvloot op zich is met 106 vaartuigen bijna even groot als de Belgische. De totale tonnemaat bedraagt 23.724 bt (België: 23.420 bt)en het motorvermogen 87.275 kW (België: 64.168 kW). Inbegrepen zijn de 18 vaartuigen van minder dan negen meter waarmee niet daadwerkelijk wordt gevist en de twaalf vaartuigen die uitsluitend op het IJsselmeer vissen.

Hofleverancier

Het kon niet anders dan de jaarlijkse *"Dag van de Nederlandse Visserij"* in het jubilerende Urk te laten doorgaan. Zaterdag 22 mei bracht dan ook een ware overrompeling van de oude dorpskern met zich mee. De dag was gestart met een ontvangst in feestelijk ingerichte veilzaal waarop bekend gemaak werd dat koningin Beatrix aan de de visafslag het predikaat Hofleverancier toekende. Enkele honderden genodigden aanhoorden er de toespraken van burgemeester Dick Schutte en de videotoespraak van minister van Landbouw Veerman. Hij kondigde al initiatieven aan die tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie op tafel zullen komen.

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

Met 3.000 in de vis

De gemeente Urk is na de inpoldering gestaag uitgebreid en telt nu 17.000 inwoners, waarvan 43 procent jonger dan twintig jaar is. De vis(serij)sector is de belangrijkste werkgever. De vloot zorgt voor 863 jobs en de visindustrie levert 2.100 arbeidsplaatsen op, waardoor bijna de helft van de actieve bevolking, los van de aanverwante bedrijfstakken, zijn inkomen uit de vis haalt.

"In het komende half jaar zal ik stevig inzetten op vereenvoudiging van de regels voor de zeevisserij. Het is de hoogste tijd dat de EU een vereenvoudiging doorvoert van de technische maatregelen en controlevoorschriften", kondige de minister aan vanop een reuzescherm. *"Naleving en controle zijn twee kanten van dezelfde medaille. Om die reden zal ik mij tijdens het voorzitterschap ook inzetten voor een gelijkwardige controle op de Noordzee"*, beloofde Veerman.

De Oostenrijkse Maja Kirchner, rechterhand van EU-commissaris Fischler, verraste iedereen met een Nederlandstalige toespraak over de toekomst van de platvisvisserij en de problemen van de grensoverschrijdende producentenorganisaties. De zitting werd afgesloten met de uitreiking van de kwaliteitsprijzen aan de bemanningen die het voorbije jaar de best verzorgde vis afleverden. De trofeeën gingen naar de UK.194, WR.212 en GO.29.

De rest van de dag werd zowel de bedrijvenbeurs evenals de oude dorpskern door naar schatting 30.000 mensen onder de voet gelopen. Het was dan ook drummen om een glimp op te vangen van de talrijke botters in het haventje, de vistafel met 130 vissoorten, de wedstrijden en de braderie tot de regen de sfeer kwam verpesten. (gw)

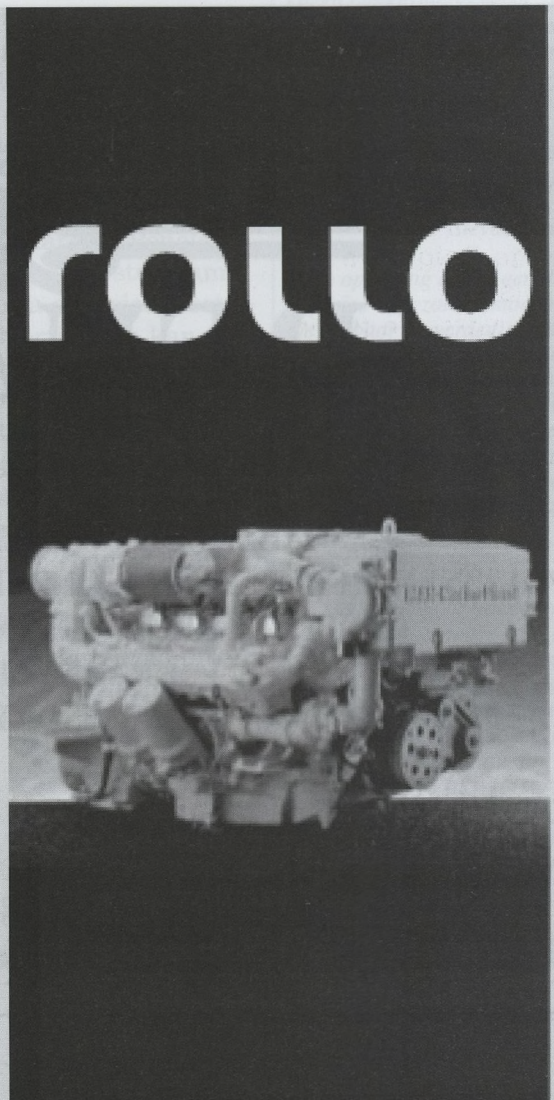
MAN Rollo Belgium

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

Onze **andere specialiteiten** zijn:

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

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



MAN Rollo Belgium N

Noorderlaan 181
2030 Antwerpen

Telefoon +32 3 543 8
Fax +32 3 541 75 08
Email mail@manrollo

HR Antwerpen 27636

BTW BE440259838

Een Pon ondernemi

Ook vissers gaan wel eens met vakantie. Juul De Vocht brengt hen in dit blad jaarlijks zijn bevindingen over. Wie eens van het water weg wil, volgt de gids.

Centrum van Portugal heeft veel te bieden

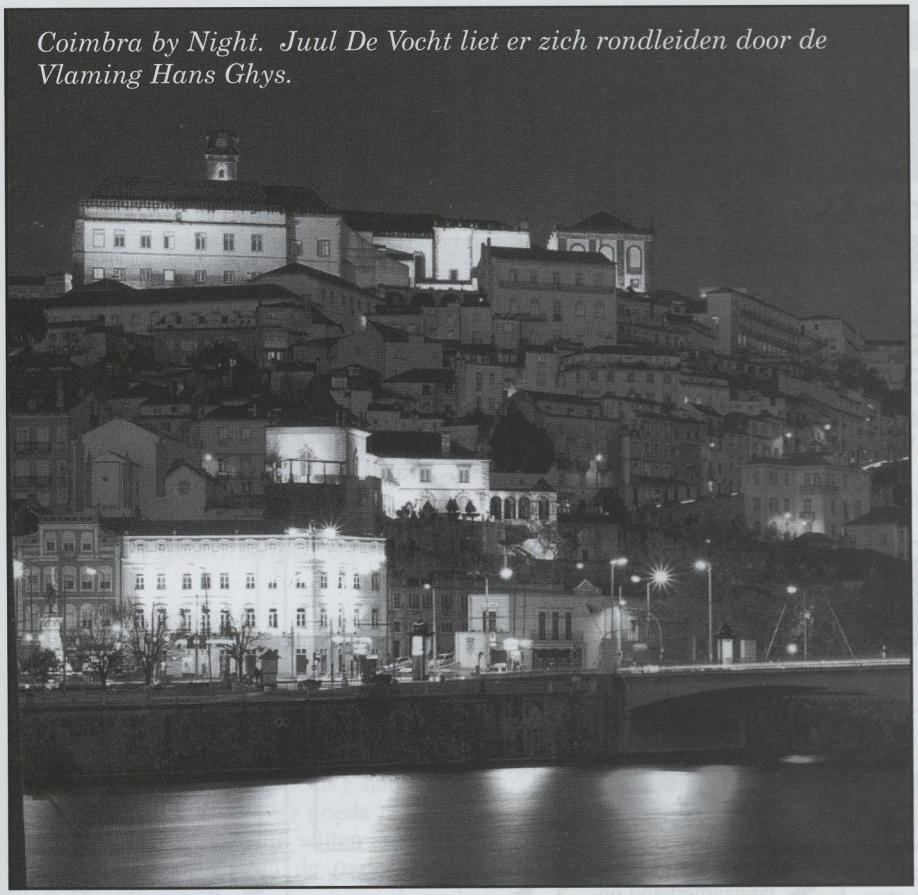
Tot het begin van de eenentwintigste eeuw vormden Hans en Lucie Ghys gewoon een echtpaar uit Zottegem. Lucie had een administratieve loopbaan en Hans was technisch tekenaar, vrachtwagenchauffeur en veiligheidsagent geweest. Het koppel had een hobby: het toerisme. Hans organiseerde groepsreizen en hij had ook een cursus 'toerisme' gevolgd.
In 2000 zette het koppel een grote stap door in het piepkleine Portugese dorpje Carvalha (op 25km van Coimbra) twee huizen te kopen, te renoveren en uit te baten onder de formule "Kamer met ontbijt", het beroemde B&B van de Britten.

Het werd een harde leerschool. het koppel besefte daardoor al vlug dat het er alleen voor stond. Maar Hans en Lucie leerden vrij vlug Portugees spreken en konden al vlug zelf onderhandelen met aannemers, ambtenaren en buren.
Het B&B loopt goed, in het gastenboek leest men een brede waaier namen van verschillende nationaliteiten. Het vakantiehuis "Casa O Nascerdo Sol" (Het huis van de rijzende zon) heeft 9 mooie kamers met alle comfort, terras, zwembad, tuin, leefkamer met salon.
Carvalha is centraal gelegen in de "Vale De Carvalha" en biedt mogelijkheden om diverse uitstappen te maken. Het grote natuurpark met olijfbomen, eucalyptusbomen, sparren, bloemen, rivieren, stuwdammen zorgt voor de rust.
De gedreven reisleider Hans heeft voor de gasten verschillende uitstappen in petto. Rustig gaat het langs de oevers van de Mondego rivier richting Coimbra. Deze stad, die ooit was voorbestemd om de hoofdstad van Portugal te worden, is nu een universiteitsstad met faam. Als men echter maar een bezoek van één dag heeft gepland zal men een keuze moeten maken.
Het Nationaal natuurgebied "Buçaco" heeft tegen de hellingen 400 honderd inheemse en 300 uitheemse planten en boomsoorten. Voor de kenners zijn er veel soorten dag- en nachtvlinders te ontdekken en ook veel mooie vogelsoorten. In het centrum van het

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.



Coimbra by Night. Juul De Vocht liet er zich rondleiden door de Vlaming Hans Ghys.

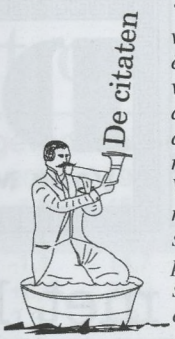
bos, op een hoogte van 360 m, staat het sprookjesachtige "Koninklijk Jachtslot", gebouwd tussen 1888 en 1907. Hal en trapgang zijn betegeld met blauwe keramiektegels en door de brandglasramen heeft men een uitzicht op de tuinen met vijver. Het slot is nu één van de duurste en rijkst gestoffeerde hotels van Portugal. In de onmiddelijke omgeving ligt het stadje Luso, bekend als kuuroord. Het bronwater brengt verlichting voor reumapatiënten.
In "Caramulo" op 800m hoogte nodigen parken en tuinen met mooie planten groei uit tot wandelen. Het zicht op de omgeving is formidabel mooi. En hetzelfde kan gezegd worden van de musea. Het museum tegenover het Grand Hotel heeft een schitterende collectie, ook van Vlaamse kunstenaars. Het tweede museum toonde een unieke verzameling old timers, waaronder een "Minerva", ooit de Belgische equivalent van de Britse Rolls.

Oude visserij

Rond Caramulo heeft men de "Serra do Caramulo" met uitzichtpunten op andere gebieden zoals de kustvlakte van de havenstad "Aveiro". Het gebied wordt beheerst door het deltagebied van de "Rio Vouga". De zoutwinning en de kabeljauwvisserij waren ooit de rijkdom van de stad, maar zijn nu vervangen door de industrie. De kleurrijke vissershuisjes aan de "Costa Nova" blijven behouden en worden gekoesterd.
Er zijn nog veel uitstappen te maken: de wijngaarden, Penela, Tomar, Conimbriga, de stuwdammen van Aquieira en Coiço, Porto enz... Is men sportief dan kan men fietsen, kajakken op de Mondego rivier, wandelen en zwemmen. Het gebied is onbekend en heeft toeristisch veel te bieden.(Interessant is een uitstap naar "Seera da Estrela" (Sterrenbergen) die de hoogste bergketen van Portugal vormen. Wie boven staat, weet dat hij 1.993 m boven de zeepsiegel uitkijkt. En wie daar nog eens het torentje beklimt haalt zelfs de 2000 meter.

Juul De Vocht

Hans en Lucie Ghys.
Casa o Nascer do Sol
Vale da Carvalha
3360- Carvalho/peacova/Portugal.
Tel: 351.239.476871 fax: 351.259.476872
e.mail: npp.72198@.telepac.pt.



'Ook al is het uiten van racistische ideeën afschuwelijk en verwerpelijk, valt het desondanks niet onder het recht op vrije meningsuiting? In de Verenigde Staten wel, maar hier niet, om de simpele reden dat het parlement heeft beslist dat in de rangorde van waarden die deze samenleving hanteert het bestrijden van racistisch ideeëngoed primeert boven de vrijheid van meningsuiting.'
Yves Desmet in De Morgen 24.04.04.

'Het bevreest me dat beslissingen over de toekomst voor de Kabeljauwvisserij genomen worden op Europees vlak, en dan nog door landen me een grote Kabeljauwvloot. Dit is geen goede zaak voor de Belgische vloot.'
Johan van de Steene in De Grote Rede, december 2003.

'In een parlementaire democratie moeten alle meningen, ook de politiek meest aanvechtbare, aan bod kunnen komen. ... Gedachten en meningen mogen nooit strafbaar zijn. Alleen daden kunnen dat zijn.'
Manu Ruys, ex-hoofdredacteur De Standaard, in De Tijd 26.04.04.

'De crisis in de Kabeljauwvisserij is geen alleenstaand geval. Ook tal van andere visstocks zitten immers buiten de veilige biologische grenzen.'
Frank Redant in De Grote Rede, december 2003.

'Als Vlaanderen nog een paar communautaire nederlagen lijdt, is de totale overwinning binnen.'
Steve Stevaert in DM, 30.04.04.

'De opvatting dat in een democratie alle opinies ongezouten moeten worden geuit, is eerbaar en verdedigbaar, maar doet er weinig toe indien een democratische meerderheid wel grenzen voorzag. Dan moeten die grenzen worden gerespecteerd, een principe dat even heilig is als de vrijheid van meningsuiting.'
Carl Devos, politicoloog Universiteit Gent, in De Tijd 28.04.04

'Ik heb jaren geleden aan een aantal professoren voorgesteld om een onderzoek in te stellen naar armoede in de gevangenis en naar wie er meer kans maakt om er in terecht te komen. Blijkbaar is er voor zo'n studie geen geld, of is het een thema waar maar weinig eer mee te behalen valt. Maar ik kan de uitkomst nu al voorspellen: er zal duidelijk uit blijken dat de gevangenis in de eerste plaats bevolkt wordt door mensen uit kansarme groepen uit onze samenleving.'
Jef Wauters, gevangenisaalmoezenier in DM, 15 januari 2004.

'Hoe zet men de bordjes "niet op het gras lopen" eigenlijk op die grasperken?'
(anoniem)

Zwarte Zee-eend

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Voor mensen met een kwak hart en een wak karachter

Wacht met kiezen tot u dit gelezen hebt!

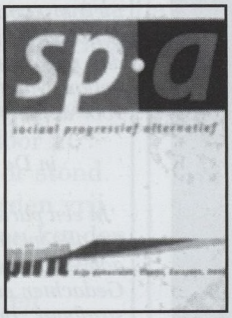
De exacte datum weten we niet zo goed, maar binnenkort worden ook de reders ter zeevisserij opgeroepen ter stembus te trekken voor regionale en Europese verkiezingen. De politieke redactie van HVB houdt de barometer bij van de verkiezingsdruk in de diverse rederijen. Vandaag brengen we daarover verslag uit, volgens de principes van de swot-analyse. Van elke partij geven we de sterkte (**S, Strenght**) aan die ze in rederskringen mogen ervaren, zwakte (**W, Weakness**), kansen (**O, Opportunities**) en bedreiging (**T, Threat**).

S/ De VLD-Voorzitter van de RC verbetert fel het imago van de sector. Onlangs was hij zelfs briefjes (met de nieuwe quotaregelingen?) aan het uitdelen op de markt van Bree. De vroegere voorzitter van de RC (Schiltz B.) werd naar eigen zeggen door de Staat 'gezocht', terwijl die Staat de nieuwe voorzitter liever nergens meer zou terugvinden. Ongetwijfeld 1 vooruitgang.

W/ De opeenvolgende catastrofale VLD-peilingen (niet toevallig sinds Jaak RC-voorzitter geworden is) zorgen er misschien wel voor dat die Jaak zijn zetel kwijtspeelt. Het gevaar bestaat dan dat hij uit Limburg verhuist en in de ZV komt wonen.

O/ Mochten de liberalen het desondanks toch goed doen, dan kan Jaak misschien minister van Landbouw worden, wat in cumul met z'n voorzitterschap van de RC, het sectorimago straf zal betonneren waar het thans zit.

T/ Hebben de reders er al eens aan gedacht wat er gebeurt mochten de Kaloten weder 1 minister van Landbouw krijgen? Wat zijn de reders dan nog met deze blauwe Jaak, die bewezen heeft slechts één partij eronder te kunnen krijgen en dat is Agalev, helaas herrezen als Groen!

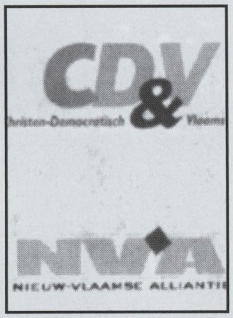


S/ Die partij beschikt heden over voldoende sterke ministers om Ivan Victor toe te laten de Redersproblemen via syndikale weg op te lossen.

W/ Voorlopig weigeren de Jonge Ontevreden Reders (beïnvloed door Claes M.) om telkens rode plasticjasjes van het ABVV aan te trekken als ze op de kaai komen.

O/ Doordat de Sossen inmiddels het *Centrum voor Duurzame Visserijontwikkeling* onder hun controle gekregen hebben is de kans groot dat via dit Centrum 1 socialistische nevensector ontstaat. Want, Ivan gaat daar natuurlijk niet voor niets zitten! (Doordenkertje.)

T/ De bedreiging gaat uit van 1 aantal kalothieke reders die tegen de gratispolitiek van paars zijn. *there is no such thing as a free lunch!* Iemand betaalt altijd de rekening, zo beweren deze verontruste reders terecht. Zij vinden dan ook dat de roerende voorheffing die de sector van het belastingsgeld van het personeel krijgt, stante pede teruggestort moet worden. *There Is No Alternative*!

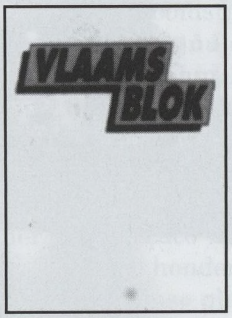


S/ Omdat de VLD langzamerhand opgeschoven is naar de extreem linkerzijde van het politieke spectrum (althans volgens VLD-er Coveliers), is er thans hoop in rederskringen ontstaan dat alles weder zoals vroeger wordt. Dit is voorwaar 1 hoopgevende hoop.

W/ Het is inmiddels al 1 tijdje geleden dat de Tjeven nog ministerpostjes hebben mogen verdelen. Hun kandidaten mogen thans weder ministeriële maagden genoemd worden. De kans is groot dat 1 aantal stoorzenders en gefrustreerde zotten deze maagden misbruiken om hun eigen gedachten door te drukken, zoals ze dat ook al met de dwaze groenen gedaan hebben.

O/ Voor de RC is alle hoop echter nog niet verloren, want de Kaloten eisen alleen maar de postjes op van *Onderwijs, Economie, Welzijn en Huisvesting*. Geen landbouw. Oef. Misschien gaat *Landbouw* wel naar de NVA, waar Jan Loones (Westkust) zich al enige tijd (en niet toevallig, zo blijkt nu) in de materie inwerkt.

T/ Alleen Michel Claes is nog in staat de goede peilingresultaten naar beneden te halen.

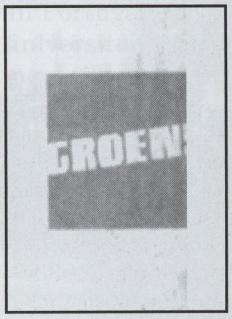


S/ Het Zwart Blok is een van de weinige partijen die niet als kartel aan het spel deelneemt. Een vroegere suggestie van Onze Cor om de RC in kartel te laten optrekken met het Blok tegen de windmolens werd niet uitgevoerd. Daardoor komt dat Blok nu over als een goed geoliede eensgezinde fascistische deftige bende krapuul, wat ongetwijfedl bijdraagt tot het veiligheidsgevoel van 1 aantal reders.

W/ Het vreemdelingendiscours van het Blok staat in schril contrast met de zoektacht die Vlaams-Nationale reders ondernemen om buitenlandse vissers op hun schepen te krijgen.

O/ *Minder Misdaad! Meer Vlaaaanderen!* Als de partij zijn eigen programma uitvoert dan zal het praktisch al zijn verkozenen in de bak moeten steken. Waardoor het probleem zichzelf oplost.

T/ De publieke opinie bestempelt het Blok hoe langer hoe meer als een partij als de andere… waardoor dat Blok misschien ook wel een keer een pak slaag kan krijgen, en dan liefst samen met al die andere.



S/ In tegenstelling tot Bart en Onze Cor hebben wij ons met de Groenen goed gejeund toen deze in de regering zaten. Wie dus 1 stem wil geven om te lachen, is daar aan het goede adres.

W/ Volgens de peilingen kan Groen! de kiesdrempel net halen, wat 1 spijtige zaak zou zijn voor paars, zo zegt Steve Stevaert (van de enige erkende progressieve partij). Dus: reders die deze paarse regering meer dan beu zijn, doen er goed aan voor Groen! te stemmen, want dàn, zo zegt Steve, is er geen paars meer mogelijk.

O/ De voorzitster van Groen!, Vera Dua, heeft van de kustvissers de Hondenwachttrofee gekregen. Als minister heeft zij ervoor gezorgd dat de kustvisserseis voor 1 eigen jachtgebied ingewilligd werd. Naar verluidt staat in het nieuwe partijprogramma van Groen 1 uitbreiding van die maatregel: tot 12 mijl! (Puur om zich op Jaak te wreken.)

T/ Bedreigd wordt Groen! door de vijfprocentkiesdrempel… die deze partij zelf goedgekeurd heeft (we zegden het toch al: om te lachen moet je bij Groen! zijn).

Uitkomsten van de Belgische zeevisserij 2002

Hoge brandstofprijs weegt op winst

De "Uitkomsten van de Belgische zeevisserij 2002" (1) bevestigt nogmaals de rechtstreekse relatie tussen de brandstofprijs en de winstgevendheid van de visserijrederijen. De samenvatting van de analyse van boekhoudkundige uittreksels over het jaar 2002 laat daar voor het derde jaar op rij geen twijfel over bestaan.

"Algemeen kan gesteld worden dat 2002, zoals 2001 en 2000, een minder goed jaar te noemen is. Vooral de vaartuigen die representatief zijn voor onze vloot, nl. de eurokotters en de grote boomkorvaartuigen (+899 pk) hebben het moeilijk. Deze minder goede resultaten zijn voornamelijk te wijten aan de dure gasolie", besluiten de onderzoekers.

De eurokotters boeken een verlies en komen uit op een negatief kengetal van winstgevendheid (-3%). De categorie grootste vaartuigen realiseerde een minieme winst en een kengetal van winstgevendheid van amper 0,2 %.

Het kengetal van winstgevendheid (2) is een rentabiliteitsratio die volgens de Europese Commissie bij de beoordeling van nieuwbouwdossiers boven de 5 procent zou moeten liggen.

Jaarlijks

Het jaarlijks onderzoek van vrijwillig ter beschikking gestelde boekhoudkundige uittreksels brengt de rentabiliteit van het zeevisserijbedrijf in kaart. De verwerking van gegevens van meer dan de helft van de rederijen leidt, zo denkt men, tot redelijk betrouwbare resultaten en geven een inzicht in de evolutie van de exploitatiekosten op het bedrijfsresultaat. Het werken met gemiddelden stelt de betere ondernemingen in een nadelig en de minder goede in een voordeliger daglicht.

Omdat er nog maar zeven plankenvissers in de vaart waren werden de resultaten van die categorie nu niet meer opgenomen.

Ingevolge een Europees programma voor het aanleggen van basisgegevens werden voor het eerst de categorieën gemiddeld 'eigen' en 'vreemd' vermogen en de gemiddelde 'investeringen per categorie' tijdens het boekjaar in de analyse verwerkt. (gw)

Kengetallen van winstgevendheid (%)

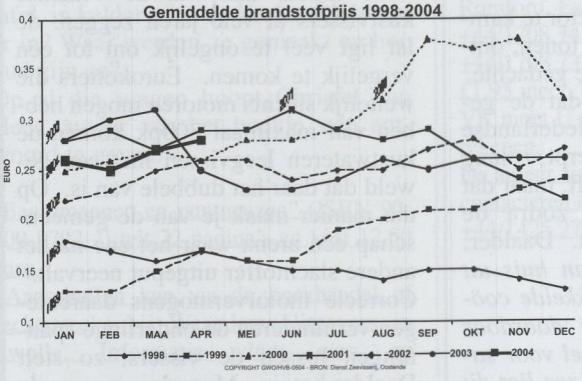
	2002	2001	2000	1999	1998
Kustvissers	13,0	-4,7	-4,8	15,2	6,3
Eurokotters	-3%	-5,7	-5,7	2,5	8,3
Boomkor 0-300 pk	-8,0	-1,1	-1,1	14,7	9,0
Boomkor 301-899 pk	15,0	6,6	+6,6	20,2	29,0
Boomkor +899 pk	0,2	-4,2	-4,2	3,3	9,9

(1) UITKOMSTEN VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2002, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Landbouwbeleid - Dienst Zeevisserij, Oostende. Voor 2002 werden 72 uittreksels overgemaakt. Zij vertegenwoordigen 55 procent van de 130 vaartuigen die in 2002 in bedrijf waren.

(2) Kengetal van winstgeveldheid, uitgedrukt in procent = netto-winst (voor belasting) X 100, gedeeld door de omzet.

Olieprijs stijgt

De prijs van een vat ruwe olie piekte in mei boven de 40 dollar en bereikte daarmee het hoogste peil in dertien jaar. Voldoende reden voor de visserijsector om zich opnieuw zorgen te maken over de brandstofkosten. We hebben dan ook de evolutie van de gemiddelde gasolieprijs voor de visserij in kaart gebracht. De daling die zich vorig jaar na de eerste drie maanden aftekende zit er dit jaar zeker niet in. De grafiek toont duidelijk een stijgende trend aan. Toch relativeren analisten de prijsstijging. Veertig dollar van dertien jaar geleden is niet vergelijkbaar met veertig dollar nu. In reële termen staat de olieprijs nog ongeveer dertig procent onder de piek van 1990 en is een olievat half zo duur als op het einde van de jaren 70. Ook de achtergronden zijn ondertussen totaal verschillend. In 1990 veroorzaakte de inval in Koeweit een schaarste op de oliemarkt. Vandaag wordt de prijsstijging aangedreven door de sterke vraag vanuit China en de aanvulling van de oliereserves van de Verenigde Staten. Ook de aanhoudende vrees voor verstoring van de olieproductie door terroristische aanslagen zorgt voor een opwaartse druk. De marktanalisten wijzen er ook op dat de Organisatie van Olie-uitvoerende landen (OPEC) weinig moeite doet om de om de olieprijs in neerwaartse richting te duwen. (gw)



SKB - Life Saving Equipment nv

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

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

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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (0475 25 88 02.

Nederlandse sectortop wil reders op andere manier over visserij laten nadenken

HET NEDERLANDSE WEEKBLAD Visserijnieuws publiceerde onlangs de jaarrede die Ben Daalder hield voor de Texelse visserijvereniging. (*) Daalder is niet de eerste de beste in de Nederlandse kottersector. Hij is de voorzitter van de *Federatie van Visserijverenigingen* en daarmee de onbetwiste leider van de Nederlandse reders uit de boomkorvloot.

De voorman opent zijn jaarrede met de terechte constatering dat het best meevalt met het imago van de sector. Hij spreekt over *'de altijd warme sympathie van de maatschappij voor hardwerkende vissers.'*
In tegenstelling tot de Belgische sectortop, is hij niet langer van plan de critiek op de sector af te doen als het werk van woelmakers, stoorzenders en gefrustreerden, of (in zijn woorden) van *'linkse rakkers en kundige logen van allerlei pluimage'*. *"Ik denk,"* zo gaat Daalder verder, *"dat het genuanceerder ligt"*.

Gemeenschap versus concurrentie

Volgens Daalder zijn er ook in de visserij zelf oorzaken te vinden voor de problemen waarmee de sector te kampen heeft. Om dat aan te tonen, ontwikkelt hij een interessante gedachte. Enerzijds constateert hij dat de gemeenschapsidee in de Nederlandse visserij haar vruchten afwerpt, zolang het zaken van de wal betreft, maar dat die vruchten wegvallen zodra de schipper/eigenaar zee kiest. Daalder: *"De schipper/eigenaar, van huis uit opgevoed met sterk ontwikkelde coöperatieve gedachten, met daardoor aan de wal een goed gevoel voor samenwerking (...) Maar op zee ligt dit anders, daar is hij beslisser op zijn eigen schip en op zichzelf aangewezen (...) De zelfbeslisser is niet meer zo coöperatief."* En zodoende krijgt hij zijn publiek waar hij het hebben wil: *"Wat denkt u, zou dit individualisme een duurzame vorm van visserij in de weg staan?"*

Paardekrachten en binnenkuilen

Thuis werken die schippers-eigenaars goed samen, maar op zee doen ze alles om elkaar op ontfatsoenlijke manier de loef af te steken, zo meent Daalder. De Nederlandse minister Veerman heeft hem daarop gewezen. Veerman zei: *"Mannen, als jullie willen dat ik in Brussel mijn mond open trek dan zullen wij tenminste in eigen land onze zaakjes op orde moeten hebben."* Waarmee de minister doelt op het algemene gebruik van de verboden binnenkuil enerzijds en de legendarische vervalsing van aangegeven motorvermogens anderzijds. Diplomatisch uitgedrukt heet het dat er *'met name op de dossiers "motorvermogen" en "netvoorzieningen" nog het een en het ander zou kunnen verbeterd worden.'*
Over die twee '*dossiers*' worden door sector en overheid samen werkgroepen georganiseerd. De groep die de '*motorvermogens*' bekijkt is al eens bijeengekomen om inzage te nemen in dit *'gecompliceerde dossier'*. De werkgroep '*binnenzakken*' gaat eveneens van start. Volgens Daalder zullen de uitkomsten belangrijk zijn: *"Deze afspraken zijn naar mijn overtuiging vergelijkbaar met de destijds genomen beslissing voor het instellen van de beheersgroepen. De besluiten van toen zijn als zeer ingrijpend ervaren, ik kan u verzekeren: deze initiatieven doen daar niet voor onder."*

De lat gelijk leggen

Vervolgens zegt Daalder in zijn rede niets anders dan wat de Vlaamse kustvissers al vele jaren zeggen: de lat ligt veel te ongelijk om tot een vergelijk te komen. Eurokotters die wettelijk slechts motoren mogen hebben van maximaal 300pk komen de kustwateren leegvissen met een geweld dat daar het dubbele van is. Op die manier maak je van de gemeenschap een arena waar het ene na het andere slachtoffer uitgeput neervalt.
Correcte motorvermogens daarentegen verminderen de onderlinge spanningen tussen de vissers, zo stelt Daalder het nu. Maar de voorwaarde om daar iets mee aan te vangen is dat reders op een nieuwe manier tegen de sector aankijken. *"Er zal binnen de sector een proces van meedenken moeten ontstaan, ook de individuele schipper zal nut en noodzaak moeten inzien van beslissingen als deze."* En hij schuwt de grote woorden niet: *"Wij gaan een omslag maken in denken. Dat kan niet afgedwongen worden door de overheid, dat kan niet opgelegd worden door visserijorganisaties, dat moet je met z'n allen willen."*

(*) Visserijnieuws, 30 april 2004. Alle citaten komen uit dat stuk.

Boekbesprekingen

Frank Neyts

Marine tussen 1922 en 1964

Met het boek "De Koninklijke Marine, foto's en feiten 1922-1964" hoopt de Nederlandse auteur H. Visser, gewezen opperseiner-telexist en medewerker van het Marinemuseum, de interesse levendig te houden bij zoveel mensen die, over de jaren heen op de talrijke schepen die de vloot van de marine uitmaakten, hebben gediend. Het Marinemuseum is in Nederland het aanspreekpunt voor vragen omtrent de marineloopbaan van familieleden. De interesse bij het publiek blijft groot. Vandaar het boek.
De afgebeelde schepen hebben de Koninklijke Marine op uitstekende wijze gediend. In de Tweede Wereldoorlog en in de naoorlogse periode in Nederlands-Indië, in Korea en Nieuw-Guinea en tijdens de Koude Oorlog. Het boek telt 96 bladzijden en werd met tientallen prachtige foto's geïllustreerd.

"De Koninklijke Marine, foto's en feiten 1922-1964" (ISBN 90-5994-009-01) werd uitgegeven door Uitgeverij Aprillis bv in het

Nederlandse Zaltbommel. Aanschaffen kan via de boekhandel. U betaalt 18,50 euro voor het boek.
Het boek wordt in België verdeeld door bvba Agora Uitgeverscentrum, Ninovesteenweg 24, 9320 Aalst / Erembodegem, Tel. 053/788.700, Fax 053/782.691, www.agora-books.com.

Wegwijzer in Europese haven- en vervoerdossiers

Almaar meer Europese dossiers hebben een impact op de havens. De Europese Commissie lanceert met grote regelmaat nieuwe voorstellen. De complexe procedures en de uiteenlopende onderwerpen maken het niet eenvoudig om alle havenrelevante dossiers op te volgen. De Vlaamse Havencommissie (VHC) pakt nu uit met een "Wegwijzer in Europese haven- en vervoerdossiers". Deze gids moet U op weg helpen.
Europa is pas enkele decennia actief in beleidsdomeinen die voor de havens van belang zijn. Pas vrij laat zijn Vlaanderen en België tot het besef gekomen dat de nieuwe Europese regelgeving een zeer grote impact kan hebben. Dit is niet altijd in het voordeel van de Vlaamse havens. Een accurate opvolging is dus noodzakelijk.
De "Wegwijzer in Europese haven- en vervoerdossiers" van de VHC richt zich tot iedereen die met havens te maken heeft en die wil weten waar de Europese Unie mee bezig is. Het is uitdrukkelijk géén allesomvattend encyclopedisch naslagwerk. Wel wordt voor een selectie van havenrelevante onderwerpen geschetst waar het over gaat, hoe de procedure tot nu toe is verlopen en wat de actuele stand van zaken is. De wegwijzer verklaart de belangrijke begrippen en geeft inzicht in de belangrijkste beslissingsprocedures.
Wie de wegwijzer koopt, kan blijven rekenen op een actueel overzicht van de havenrelevante dossiers. De VHC biedt de lezer, via een paswoord, immers de meest actuele aanvullingen op haar website www.serv.be/vhc.

Het boekje kost slechts 15 euro. Bestellen kan via de website www.serv.be/vhc onder de rubriek publicaties of door te telefoneren naar Martine Muylle op het nummer +32(0)2/209.01.89.

Over baardmannen en puntneuzen

Deze zomer loopt in het Brugse museum Gruuthuse een tentoonstelling "Baardmannen en puntneuzen". Zoals de titel reeds laat vermoeden handelt die tentoonstelling over baardmankruken. Onder de titel *"Baardmannen en puntneuzen. Vorm, gebruik en betekenis van gezichtskruiken 1500-1700"* verscheen bij Waanders Uitgevers een tentoonstellingscatalogus, dit als deel 5 uit de serie 'Handboekjes over kunstnijverheid en vormgeving'. De initiatiefnemers konden hierbij rekenen op de steun van het Drents Museum.
Baardmankruiken behoorden in de zeventiende eeuw tot het alledaagse gebruiksgoed. Dat is niet alleen te constateren op basis van schilderijen uit die tijd, maar ook op basis van de baardmankruiken die nog steeds bij archeologisch onderzoek gevonden of door onze vissers opgevist worden. Musea en particuliere verzamelaars zijn er tuk op.
Baardmankruiken zijn fascinerende objecten; ze hebben een functionele vorm, zijn gemaakt van een steenhard materiaal en zijn steeds gedecoreerd met een bebaarde kop op de hals.
Waarom zit die kop op de hals? Stelt het iemand voor? Waar werden die kruiken voor gebruikt en door wie? Door rijken? Door armen? Aan de eettafel, in kelder of in de keuken? Wat zat er in? Waar werden ze gemaakt en hoe oud zijn ze?
Op al die vragen hoopt Christel van Hees, auteur van het boekje, een antwoord te geven.

"Baardmannen en puntneuzen" (ISBN 90-400-8702-4) telt 72 pagina's en kost 12,50 euro.
Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Waanders Uitgevers in Zwolle. Informatie vindt men op www.waanders.nl.

Ervaren loods

Bij de Engelse uitgeverij Ian Henry Publications Ltd verscheen midden maart het boekje "Marine Pilot", een pennenvrucht van John Foot. In zijn boek fixeert de auteur zijn ervaringen en wedervaren, eerst als kadet, later als zeeman, en nog later uiteindelijk als loods.
Hij startte zijn loopbaan in de trampvaart bij Silver Line om later over te stappen op P&O-schepen in de regelmatige vaart op het Verre Oosten en Australië. John Foot's carrière eindigde bij Trinity House als loods op de Theems.
Net als bij zoveel collega's bleven ook bij John feiten als strandingen, aanvaringen, man overboord, orkanen en scheepsbranden haarfijn in zijn geheugen gegrift. Maar ook aangename ervaringen, zoals de talrijke uitstappen op afgelegen plaatsen aan de andere kant van de wereld, vergat hij niet. Hij beschrijft dit alles op een levendige manier in zijn boek.
Het zal niemand verwonderen dat het een boeiend werk werd. Bovendien werd het boek verlucht met talrijke foto's en prachtige, eigenhandig getekende schetsen. Een aanrader!

"Marine Pilot" (ISBN 0-86025-922-6) telt 180 pagina's en werd op en handig formaat met harde kaft uitgegeven. Wie het boekje bij de auteur bestelt betaalt £12.95. Bestellen kan ook bij de uitgeverij (Ian Henry Publications Ltd, 20 Park Drive, Romford, Essex RM1 4LH, UK. Tel +44/1708.74.91.19, Fax +44/1708.73.62.13) maar dan betaalt U £1.95 meer. Voor afleveringen buiten het VK moet U daarbovenop nog eens £1 P&P rekenen.
De auteur John Foot kunt U rechtstreeks contacteren op het nummer +44/1425.27.70.42.

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

Comité Leven van Jacht en Visvangst:

'Hoe zit het'

In februari konden we u al meedelen dat een aantal vissers een denktank opgericht hebben. Zij willen het debat dat in de vissersgemeenschap gevoerd wordt *verbreden en verdiepen.*
HVB ruimt graag plaats voor de teksten die de nieuwe groep publiceert. Bovendien gaan we in op de vraag van het comité om met haar in debat te gaan.

'Zeevissers zijn gespecialiseerde vakmannen die hun gevaarlijk, hard maar boeiend en prachtig beroep zo goed mogelijk uitoefenen. De meeste vissers beoefenen het vak waarvoor ze gekozen hebben met volle moed om in hun levensonderhoud te voorzien. Voor velen is het evenwel moeilijk een inzicht te krijgen in de eigen situatie. Velen menen dan ook dat de kloof met de visserij-sectortop almaar groter wordt. Daarbij worden vragen gesteld. De doorsnee Belg heeft een vertekend beeld over de zeevisser door het negatieve beeld dat via de media voorgeschoteld wordt. Ziet men hem als een zeedierenjager, die lekkere gezonde voeding aanvoert, of ziet men hem als een soort zeerover die de zee leegrooft, enkel en alleen uit winstbejag? Door op het eerste zicht onnavolgbare opgelegde wetten, bepalingen, quota's, TAC's reglementen... wordt de visvangst aan banden gelegd, waardoor de toekomst van de zeevisserij door velen in vraag wordt gesteld. Moet een beroep uitsterven door de gevolgen van overbevissing? Kan de toekomst niet verzekerd worden?
Bij het voortbestaan dient er een symbiose te gebeuren tussen werkgever en werknemer. Er is dus wederzijdse zorgzaamheid vereist. Is die evenwichtig aanwezig? Hoe reageert de zeevisser? Wat interesseert hem in dit alles? Waarheen op oudere leeftijd, waarbij de werkzekerheid na jarenlange inzet, in een zwaar beroep, op de helling gezet wordt? Hoe ervaren nieuwkomers de sector ? Wat houdt jongeren tegen te kiezen voor de zeevisserij?

Teksten bestemd voor deze brievenrubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. De redactie behoudt zich het recht voor brieven in te korten. Niet ondertekende brieven worden meteen in de prullenmand gegooid.

Om op deze en tal van andere vragen een antwoord te vinden is het het proberen waard een spreekbuis te creëren. Een comité dat de vraag bestudeert en doorzendt. Een comité dat informeert, de realiteit weergeeft, het standpunt en het profiel van de zeevisser naar voor brengt.
Daarvoor is dialoog nodig. Het comité wil proberen op onafhankelijke wijze een gesprek op gang te brengen.
We verwachten een wederwoord van degenen die zich betrokken voelen.
Mail, schrijf of bel ons !

Comité Leven van Jacht en Visvangst
Franky De Vriendt, Elisabthlaan 292 8301 Knokke-Heist e-mail Franky.De.Vriendt@pandora.be
Eddy Serie , Taboralaan 50, 8400 Oostende tel: 059/325475
René Vandecasteele, Stuiverstraat 55 , 8400 Oostende tel: 0475/913470.

(N.v.d.R.: Een eerste reactie op bovenstaande tekst wordt hierna afgedrukt.)

Debat

Het zit in de directe actie

Enkele maanden geleden namen Eddy Serie en René Vandecasteele het initiatief een comité op te richten dat de varende vissers uitdaagt over hun situatie eigen standpunten in te nemen. Inmiddels werd de groep al dusdanig uitgebreid dat naast de twee vernoemde Oostendenaars ook vissers van oost- en westkust aan de werkzaamheden deelnemen. Het initiatief toont eens te meer dat steeds meer vissers inderdaad zelf willen meespreken over de gang van zaken. We hopen dan ook dat het comité een lang en vruchtbaar leven mag leiden.
Hierboven wordt een eerste tekst van dat comité afgedrukt. Daarin stelt de groep een aantal vragen waarop ze hoopt reactie te krijgen. HVB wil deelnemen aan het debat, zoals het blad dat inmiddels trouwens al vele jaren doet.
Spijtig genoeg dreigt dit een debat in de marge blijven. Geen der betrokkenen behoort tot de kleine kring die doen en laten in de visserij bepaalt. HVB behoort trouwens evenmin tot die kern. De ervaring heeft ons geleerd dat die kleine kring niet van plan is zich gewillig te laten beïnvloeden door ideeën die haar vreemd zijn. Voorstellen zullen bijgevolg pas bloeien als de initiatiefnemers zich ervan verzekeren dat de pletwals van de sectortop de kiemen ervan niet vernietigt.

Directe actie

Ik kan daarvan een voorbeeld geven dat alle betrokken vissers van het nieuwe comité begrijpen. Een aantal onder hen staat al vele jaren vooraan in de strijd die de kustvissers voeren. De eis voor een eigen visgebied, waaruit (vooral Nederlandse grote) eurokotters geweerd worden, heb ik al meer dan vijftien jaar geleden voor het eerst gehoord. Dat deze eis inmiddels (zij het gedeeltelijk) ingewilligd werd, heeft een aantal oorzaken. Degenen die daarvoor gestreden hebben, hebben de eis juist verwezenlijkt *door tégen de sectortop in te gaan*... en dat nadat ze vele jaren lang, tevergeefs, op het deurtje van de Rederscentrale (RC) aangeklopt hadden. Het dossier was al die jaren blijven rotten tot... de kustvissers besloten de RC en de Administratie te laten voor wat zij zijn: behoeders van de bestaande machtsverhoudingen. De doorbraak is er pas geko-

men toen zij besloten over te schakelen op methoden van **directe actie** (*actie die ze zelf ondernemen, los van alle bevoogdende instanties*). Ze hebben die *directe actie* gekoppeld aan een intelligent systeem van bondgenootschappen (o.m. met plaatselijke politici en met drukkingsgroepen à la Greenpeace). Zodoende zijn ze erin geslaagd een oude, jarenlang onbehandeld gebleven, noodzakelijke eis voor de kustvisserij af te dwingen.

Zouden ze daarin geslaagd zijn als ze, zoals het comité suggereert, een *'symbiose'* nagestreefd hadden met de RC? Natuurlijk niet. De RC bevecht zelfs vandaag nog steeds deze schitterende realisatie van de kustvissers. Eddy Eerebout, de man die jarenlang de kustvissers in de RC vertegenwoordigd heeft, heeft ervoor zelfs ontslag genomen.

Ik kan nog wel tien gevallen aanhalen die hetzelfde tonen. Wat geldt voor de kustvissersproblemen geldt immers voor die van *àl* de varende vissers. Hun problemen (en daarmee ook deze van heel de sector) zullen pas opgelost worden als ook zij de stap zetten naar de directe actie.

Een voorbeeld. Vijftien jaar geleden was ik, samen met de toenmalige directeur van de RC, aanwezig op een Europese conferentie over 'veiligheid aan boord'. De gegevens die daar verstrekt werden waren alarmerend: *als het probleem niet dringend aangepakt werd, dan zou de visserij leeglopen*, zo werd toen al voorspeld! Heeft de sectortop toen beslist tot dringende actie over te gaan? Neen, reslutaten bleven uit, behalve het volgende. Nadat een schipper, tien jaar later, in zijn onmiddellijke omgeving al verschillende dodelijke arbeidsongevallen had meegemaakt, zorgde hij ervoor dat zijn mannen voortaan een helm gingen dragen. De sectortop stond op de achterste poten, want de schipper had niets gevraagd (zijn daad zou het 'vertekend beeld' van de visserij versterken, zo zei men daar!). Maar zijn mannen waren wel beschermd. Moest hij gewacht hebben op het nieuwe sociaal statuut? Op de moeizame stappen die de sectortop (niet) zet om het veiligheidsprobleem aan te pakken? Op zijn vakbondssecretarissen die al lang geleden voor de weg van de 'symbiose' gekozen hebben? Op het zoveelste dodelijke arbeidsongeval? Neen, hij deed het enige wat er gedaan moet worden: in *directe actie* zorgde hij ervoor dat er op zijn schip minder doden kunnen vallen!

Wat doet de sectortop vandaag tegenover het probleem van de arbeidsongevallen? Wel, laat ons eens kijken. Onlangs stuurde moreel consulent Patrick Vancreaynest een tekst op ter publicatie in de RC. Daarin hadden de reders bijzonder interessante raadgevingen kunnen lezen die ze vervolgens misschien ook wel aan de bemanningen hadden mogen overmaken. Dat alles is niet gebeurd. De RC weigerde het stuk te publiceren. De RC is immers zelf bezig met het probleem! Symbiose? Hallo!

Is de *directe actie* enkel iets dat resultaat kan geven op kleine schaal? Neen, de directe actie van een kleine groep is in staat om héél de sector vooruit te helpen.

Ook daar kan ik een voorbeeld van geven. Een aantal mensen die thans het *Comité Leven van Jacht en Visvangst* vormen heb ik destijds geïnterviewd. Daarbij hebben ze de lezers telkens gewezen op het probleem van de overbevissing… die ze zelf hadden ervaren. De thans opgelegde 'oplossing' van *'onnavolgbare, opgelegde wetten, bepalingen, quota's, TAC's en reglementen'* maakt het probleem alleen maar groter, zoals het Comité terecht ook zegt.

Omdat de sectortop jarenlang niets had voorgesteld dat het probleem bij de wortels aanpakt, hebben *anderen* de idee voor een *Centrum voor Duurzame Visserij* uitgewerkt. Dat initiatief ging oorspronkelijk uit van een aantal vissers uit de basis van de sector, die daarin gesteund werden door plaatselijke politici. Bijna slaagden deze mensen ook in hun opzet. Toen de sectortop er weet kreeg konden ze het project alleen nog maar kelderen door… het zelf over te nemen en hun eigen mannetjes aan het hoofd ervan te plaatsen. *Zonder de directe actie van de oorspronkelijke initiatiefnemers (niet naar symbiose strevende schippers!) zou het thans opgerichte Centrum voor Duurzame Visserijontwikkeling nooit bestaan hebben.*

Welke lessen kunnen uit deze voorbeelden getrokken worden? De varende vissers zullen slechts stappen vooruit zetten als ze **de breuk** maken met het denken en handelen dat hen door de RC **voorgeschreven** wordt. De (trouwens onmogelijke) 'symbiose' die het Comité zegt na te streven leidt niet tot positieve resultaten, want er is een onoverbrugbare tegenstelling tussen de onmiddellijke belangen van de sectortop (de concurrentieslag winnen) en deze van de vissersgemeenschap (samen een duurzame toekomst uitbouwen). Symbiose — twee ongelijke organismen tot wederzijds voordeel met elkaar laten leven — is hier een doodlopende weg. Dat hebben alle comitéleden trouwens ook aan den lijve ondervonden. Ze moeten er alleen nog lering uit trekken: alle pogingen tot symbiose zijn hindernissen op de weg die de vissers moeten volgen (tenzij ze zich neerleggen bij de gang van zaken en de gemeenschap verder laten wegkwijnen).

Over ideologie

Dat '**voorschrijven**' waarvan we de RC in de vorige alinea betichten, mag letterlijk genomen worden. Er is een sociologisch inzicht dat stelt: *'De heersende ideologie in een maatschappij is altijd de ideologie van de heersende klasse'*. In mensentaal wil dat zeggen dat de mensen hun meesters altijd plegen na te praten. Dat valt makkelijk te begrijpen. Het woord van een kardinaal klinkt luider dan dat van een onderpastoor. Het woord van een hoge ambtenaar weegt zwaarder dan dat van een werkloze. Het woord van een RC-voorzitter heeft meer invloed dan dat van een editorialist van HVB. De eerste heeft macht, de tweede heeft niets. Daaruit volgt dat het aangenamer is, gemakkelijker, winstgevender, zekerder (en laffer) om de woorden van gezaghebbers te volgen dan deze van machtelozen… zelfs als deze laatsten het bij het rechte eind hebben.

Ook de initiatiefnemers van het nieuwe Comité zijn in dat bedje ziek. Zij schrijven: *"De doorsnee Belg heeft een vertekend beeld over de zeevisser door het negatieve beeld dat via de media voorgeschoteld wordt."*

'Vertekend?' Mag ik even vragen waar het comité deze wetenschap haalt? In elk geval niet uit HVB dat al tientallen keren aangetoond heeft dat het wel erg meevalt met het beeld dat de Belg over de sector te zien krijgt. Wij zijn zelfs de mening toegedaan dat de bevolking wat meer negatieve beelden te zien mag krijgen! Journalistiek is iets anders dan een goed-nieuws-show. Bovendien hebben we destijds de resultaten van twee Nederlandse onderzoeken besproken, waaruit ten eerste blijkt dat de consumenten **een zeer positief beeld blijven** hebben over het werk van de vissers (en over het resultaat dat die vissers op het bord van de burgers bezorgen) en ten tweede dat **de leegloop uit de sector** (ook in Nederland) niets (en ik herhaal ***niets***) **met enig 'vertekend beeld' te maken heeft**. Dat zijn ernstige onderzoeken, gefinancierd en gepubliceerd door de Nederlandse sector. (Elders in ons blad worden die positieve imagogegevens trouwens nogmaals bevestigd door de Nederlandse visserijvoorman Ben Daalder.) Het 'vertekende beeld' dat het comité ontwaart is bijgevolg niets anders dan de echo van de stemmen die ze daar via de RC opvangen: *'Wij zijn deugdzaam, maar ons imago deugt niet.'* Het is een slogan die alleen maar de werkelijkheid wil toedekken, want als het een kwestie van imago is, dan moet er niets aan die werkelijkheid veranderd worden. En da's goed voor de portemonnee.

Maar goed. Ik mag dat hier nog duizend keer neerpennen, toch verwacht ik in de lezersrubriek nog brieven van goedmenende lui die ons zullen meedelen dat er dringend iets aan het 'vertekend beeld' van de visserij moet gedaan worden. Tja. Maar ook hier brengt de *directe actie* oplossing. Ontwaart het comité ergens een medium dat een 'vertekend' beeld over de vissers ter tafel brengt, nodig dat medium dan stante pede uit, en toon het dan… de onvertekende werkelijkheid.

Het is bijzonder interessant om vervolgens te lezen hoe de journalist de geconstateerde werkelijkheid beschrijft. Welke werkelijkheid heeft deze buitenstaander ervaren? Toont hij ons een werkelijkheid die naakt, lelijk en hard is? So what?! Legt hij de etterende wonde bloot? het euvel dat elke vooruitgang blokkeert? Goed! Heeft hij hèt probleem (zwart circuit) blootgelegd? Misschien wel, ja.

De vissers die inmiddels de *RC-ideologie van het slechte imago* achter zich gelaten hebben, *doèn* dat daadwerkelijk op die manier. Ze nemen de journalist in kwestie mee aan boord en laten hem kijken wat er gebeurt. Het imago kan hen gestolen worden. Ze zeggen: *'Wij willen zelf eindelijk weten wat eraan scheelt en we willen er zelf eindelijk iets aan doen!'* (fv)

Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 25 juni 1954

Kieldrecht: Paradijs der garnaalsmokkel

Toen we, een paar weken geleden, meldden dat te Heist een gepantserde smokkelauto met 800 kgr. gepelde garnaal aangehouden werd, meenden we dat een nieuwe activiteit van de garnaalsmokkelaars ingezet werd.
In werkelijkheid ging het enkel om een uitbreiding van de bestaande fraude in garnaal waarvan het centrum zeker gelegen is te Kieldrecht en te Zelzate.
Sinds jaren reeds bloeit deze tak van de smokkel geweldig in deze streek. Een vijftal jaren geleden werd door een groot dagblad onder de titel: <<Te Kieldrecht smokkelt de maan garnaal>> een uitgebreide reportage over deze illegale handel gebracht.
Thans is het niet meer de maan, maar ook de zon en de sterren die de garnaalsmokkel in de hand werken. Duizenden kilogrammen gepelde en ongepelde garnaal komen er over de grens. We zeggen wel duizenden kilogrammen vermits de douane van de streek er reeds maandelijks duizenden kgr. in beslag neemt. Want spijts dit optreden van de douane, bloeit de smokkelhandel er voort en zijn de smokkelaars er de ware koningen van de streek.

Ten nadele van de eigen nijverheid

Dat de kustvisserij in ons land hierdoor erg benadeeld wordt is zeker. De gesmokkelde garnaal wordt immers ver beneden de kostprijs van de eigen garnaal verkocht: 65 fr. per kgr zonder factuur en 75 fr. per kgr. met factuur.
De grootste afnemers van gepelde garnaal, die dagelijks honderden kilogrammen gepelde garnaal aan de kust afnamen, geven nu de voorkeur aan gesmokkelde garnaal. Op de vismarkt te Brussel lopen de demarcheurs van de smokkelaars rond en bieden aan de geïnteresseerden smokkelwaar in gelijk welke hoeveelheid, met of zonder factuur aan.
De grote warenhuizen zijn vooral gretige afnemers van deze produkten. Is het niet onlangs voorgekomen dat de broer van een directeur van een grootwarenhuis aan de grens aangehouden werd met een hoeveelheid garnaal die niet onbelangrijk was?
De organisatie is zeer vertakt: de overladingen geschieden 's nachts langs de baan van de ene kamion op de andere. Garnaalhandelaars van de kust – namen en feiten zijn gekend – zijn medeplichtig: ze stellen de smokkelaars in het bezit van documenten die moeten bewijzen dat de gesmokkelde waar aan de kust is aangekocht geworden.
Tot zelfs in Luik lopen de agenten van de smokkelaars rond om hun waar af te zetten, waar die dan langs de grensposten van Hollands Limburg binnengebracht wordt.

Een oorlog in het klein

De aanhouding van de blauwe Packard te Heist is nog maar klein bier als we het verhaal horen van de donkere Buick, waarin de douane 60 kogels had geschoten vooraleer deze tot staan wilde komen, of die van de splinternieuwe Chevrolet, speciaal uitgerust voor de smokkel in boter en garnaal, die meer dan 200.000 fr. had gekost.
Van de grensbewoners horen we hoe de douanebrigade die de vliegende controle doet, dag en nacht op de been is met speciale wagens, moto's en meer dan 60 man. Hoe huiszoekingen worden gedaan, hoe langs eenzame wegen auto's worden tot stand gebracht.
Zeker is dat de vreedzame grensbewoners als het donker wordt zich niet gaarne langs de straat wagen: smokkelaars ontzien niemand, vooral de douane niet!
Spijts het optreden van de douane bloeit de smokkel voort: er is immers geld en veel geld te verdienen en hiervoor zou alles gedaan worden.

De koningen van de streek

We hebben reeds gezegd dat de smokkelaars er ware koningen zijn van de streek. Hun invloed is zeer groot. Bewijs hiervan, volgend staaltje.
Sinds een paar weken is een nieuw reglement uitgevaardigd teneinde de garnaalsmokkel te kunnen beteugelen.
Er wordt niet alleen gepelde maar ook ganse zakken ongepelde garnaal gesmokkeld. Deze garnaal wordt dan in de huizen gepeld te Kieldrecht. De streek leeft er gedeeltelijk van de garnaalpellerij. De huiswerkers pellen er zowel smokkelgarnaal als de garnaal voortkomende van de Kieldrechtse vissers.
Sinds een paar weken zijn de garnaalpellers verplicht – enkel en alleen voor controle van de douane – een boek te houden waarin de hoeveelheden garnaal die gepeld worden, zijn opgeschreven. Als de douane dan binnenvalt, kan de herkomst van de te pellen garnaal dan gemakkelijk vastgesteld worden.
Deze maatregel heeft

HET GEBEURDE 50 JAAR GELEDEN

Redactie: Guido Walters

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1954.

natuurlijk een grote onrust verwekt bij de smokkelaars. Ze verplicht hen in de eerste plaats tegenmaatregelen te nemen om de herkomst van de gesmokkelde garnaal te rechtvaardigen.
Om deze redenen hebben ze de pellers opgemaakt geen wettelijke garnaal meer te pellen en ze hebben hen wijsgemaakt dat het <<boek>> zou gebruikt worden door de fiscus om hun inkomsten te bepalen, door de werklozendienst om na te gaan of er doppers zijn die gaan doppen en garnaal pellen, of er huisvrouwen zijn die vergoedingen voor moeder aan de haard trekken, en meer dergelijke onzin.
De pellers gaan hierop in en weigeren nog garnaal te pellen die van de Kieldrechtse vissers herkomstig is, bijgevolg zullen de Kieldrechtse vissers verplicht zijn hun bedrijf stil te leggen en zal er te Kieldrecht nog enkel garnaal kunnen gepeld worden die afkomstig is van de smokkel. Aldus zal de douane het nog veel gemakkelijker hebben om op te treden.
Er wordt ons verzekerd dat het houden van een boek voor het garnaalpellen enkel en alleen nodig is voor de kontrole en dat de andere diensten hiermee niets te zien hebben.
Dat de garnaalpellers zich niet laten vangen aan deze voorspiegelingen, het loopt in hun eigen nadeel uit, terwijl de smokkelaars er alle belang bij hebben dat de kontrole niet kan gebeuren.

Wordt er niet opgetreden?

De douane is dag en nacht in de weer, tientallen overtredingen worden vastgesteld en overgemaakt aan de directie van de douane om sancties te treffen.
We stellen echter vast, niettegenstaande de vele procesverbalen die opgemaakt werden, dat de smokkelhandel welig bloeit in de streek.
Zijn de sancties misschien niet voldoende? Is het waar dat bijvoorbeeld een boterhandelaar aangehouden werd met 2000 kgr. smokkelboter, die al gedeeltelijk verkocht was en die de kapitale straf ontving van 500 fr. boete.
Moest de douane het ernstig menen en strenge en voorbeeldige straffen opleggen, zou het baantje van garnaalsmokkelaar bij lange niet meer zo winstgevend zijn. Wat is een straf van verbeurdverklaring van de goederen – die dan nog door de betrokkenen zelf worden opgekocht aan een prijske – en een boete van 1/10e der waarde van de smokkelwaar!
Bestaat er geen reglement of voorschrift dat de overtreder, zo de feiten zich herhaalde malen voordoen, uit het grensgebied verbant?
Waarop wacht men om de wet en het reglement naar de letter toe te passen? Het is niet alleen in het belang van de bevolking van de grensstreek die moet en wil leven volgens de wetgeving, maar ook en vooral in het belang van de Belgische garnaalnijverheid.

Situering

De Scheldevissers

De gemeenten Berendrecht, Boechoute, Doel, Kieldrecht, Lillo, Mariekerke, Rupelmonde, Zandvliet en zelfs Antwerpen kenden voor en tijdens de tweede wereldoorlog een vissersgemeenschap die hun vangsten op de Westerschelde en haar zijarmen maakte. In totaal vaarden meer dan tachtig vaartuigjes onder de kenletters van de genoemde gemeenten. De gemeente Boeckoute telde toen nog 33 kleine vaartuigen, de Kieldrechtse vloot een zestal. Aan Nederlandse kant was er ook vissersactiviteit vanuit Terneuzen en Philippine. Na de oorlog waren de vissers fel uitgedund. De Boechoutse vloot was gehalveerd en de Kieldrechtse vloot was in 1954 nog slechts vijf vaartuigen groot. In de andere gemeenten trof met slechts een of twee vaartuigen aan.

n	'43	'46	'48	'50	'54	'70	'04
Antwerpen	11	1	0	0	0	1	1
Berendrecht	3	2	2	1	1	0	0
Boeckhoute	33	38	27	25	19	6	7
Doel	7	6	5	2	2	0	0
Kieldrecht	6	2	2	3	5	4	0
Lillo	4	2	1	1	1	0	0
Mariekerke	7	0	0	0	0	0	0
Rupelmonde	9	1	2	1	0	0	1
Zandvliet	4	4	4	4	1	0	0
Totaal	84	56	43	37	29	11	9

Vleesonthoudingsdagen

WOENSDAG 10 MAART

VRIJDAG 12 MAART

ZATERDAG 13 MAART

WOENSDAG 17 MAART

VRIJDAG 19 MAART

(Quatertemper)

De uitbreiding van de E

In de voorbije edities van HVB hebben de lezers kennis kunnen maken met de nieuwe visserijlidstaten die op 1 mei tot de Europese Unie toegetreden zijn. We hebben het daarbij gehad over de vloot van die nieuwelingen, de tewerkstelling, het soort visserijen dat ze daar beoefenen en de manier waarop de vis er verwerkt en verbruikt wordt. Maar welke gevolgen zal deze toetreding hebben voor de varende vissers in Vlaanderen?

De Europese Unie is sinds 1 mei 10 lidstaten en 75 miljoen burgers groter geworden en de hele Oostzee behoort nu tot de gemeenschappelijke wateren. Voor bepaalde bedrijfssectoren zal dat niet zonder gevolgen blijven. De vis(serij)sector stevent evenwel niet om een omwenteling af. Landen als Cyprus, Estland, Letland, Litouwen en Malta zijn visserijnaties die de handelspositie van West-Europa niet kunnen aantasten. Polen kan iets meer gewicht in de schaal leggen.
In het toetredingsakkoord hebben de Baltische Staten noch Polen aanspraak gemaakt op Noodzeequota.
Van de *land-locked* lidstaten Hongarije, Slovenië, Slowakije en Tsjechië heeft de vissector ook niets te vrezen.
Anders wordt het wanneer een visserijgrootheid als Noorwegen een meerderheid vindt om bij de EU aan te sluiten.
De uitbreiding opent helemaal geen nieuwe afzetmarkten voor onze producten. Daarvoor zijn ze veel te duur voor gemeenschappen met een aanzienlijk lagere levensstandaard.
Omgekeerd zijn er wel heel wat mogelijkheden. Nieuwe lidstaten kunnen voortaan hun visserijproducten goedkoper distribueren binnen de EU door het wegvallen van de invoerrechten. Op die manier zal hun pelagische vis uit de Oostzee en de noordelijke visgronden (haring, makreel, wijting) gemakkelijker zijn weg vinden, maar het gaat niet om massale hoeveelheden. Ook voor verwerkte producten vallen de invoerrechten weg en kunnen ze theoretisch binnen de EU-grenzen goedkoper worden verhandeld. Maar dan moeten de bedrijven zich in orde stellen met de veterinaire en sanitaire richtlijnen van de EU en dat zal wellicht nog heel wat tijd en investeringen vergen. Vooral voor de Poolse visnijverheid opent dit op termijn opportuniteiten. Het is aan de controle- en keuringsautoriteiten om toe te zien dat er geen concurrentievervalsing in het spel is.

Diepzeevisserij

De reders die de nieuwe lidstaten wel nauwlettend in het oog moeten houden zijn deze van de industriële, pelagische visserij. Zo hoopt de Nederlandse *Redersvereniging* dat de diepzeevloot van onze noorderburen bijvoorbeeld nog voldoende licenties zal krijgen om rond Mauretanië te vissen. Niets belet immers de nieuwe lidstaten om voor die licenties te kandideren. De concurrentie tussen oude en nieuwe EU-visnaties zal zich bijgevolg vooral afspelen tussen degenen die gericht vissen op haring, makreel, blauwe wijting... De match wordt niet in het ICES gespeeld maar in het NAFO (ten westen van het zuidpunt van Groenland) en het NEAFC (oosten van zuidpunt Groenland).
Maar ook de vertegenwoordigers van de diepzeevloten (waarover België niet beschikt) blijven optimistisch. Grote schommelingen in de concurrentieposities worden er door de uitbreiding op dat vlak niet verwacht.

Subsidies en scheepsbouw

De vissector van de nieuwe lidstaten mag intussen op een forse financiële opsteker rekenen. In het kader van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid trok de EU voor de periode 2005-2006 272 miljoen euro uit, waarvan het grootste stuk naar Polen gaat. De sector stelt er 30.000 mensen tewerk. De verouderde visserijvloot telt 400 vaartuigen van meer dan 15 meter en 860 kleinere eenheden waarop 5.400 vissers werken. In de 340 visverwerkende bedrijven die Polen rijk is werken 14.000 arbeidskrachten. Het subisidiegeld wordt besteed aan de sanering van de vloot, de visverwerking, de viskweek (vooral zoetwatervis snoekbaars, karper en forel), havens, de handel en de marketing.
Polen heeft ook heel wat troeven in de scheepsbouwsector. Al jaren komen nagenoeg alle casco's voor vissersvaartuigen uit die richting. De arbeid is er goedkoop. De uurlonen staan onder druk door de enorme inflatie van de *zloty* maar het zal nog jaren duren vooraleer dit concurrentievoordeel volledig wegvalt. Ook de oplopende staalprijs maakt de scheepsbouw in

J en de Vlaamse vissers

Uit Visie: 'Nu al werken er zeker 100.000 lageloonwerkers in België. Uiterst vakbekwame klusjesmannen voor 10 euro per uur (...) Of vissers die in natura worden betaald: 600 euro in vis die ze zelf moeten verkopen.'

Polen duurder. Op technisch en kwalitatief vlak doen de scheepsbouwers het dan weer stukken beter dan pakweg tien jaar geleden. Polen zal dan ook nog niet zo rap geschrapt worden op het lijstje van de investeerders.

Arbeid in solden

Er is één aspect dat de reders van de diepzeevisserij met argwaan volgen en dat is de ontwikkeling van de arbeidskost. Het Nederlandse sectorblad *Visserijnieuws* verwoordt die argwaan als volgt: *'Een belangrijk punt van aandacht zijn de arbeidskrachten uit de landen die nu toetreden tot de EU en die nu al werkzaam zijn binnen de Europese Unie, bijvoorbeeld op de diepvrieshektrawlervloot. Als EU-ingezetenen vallen ze onder onze sociale wetten en worden ze dus per definitie duurder.'* En het blad vervolgt: *'Het is in het belang van de sector èn van de werknemers die hier al werken dat daar een oplossing voor komt. Het gevaar is immers dat deze werknemers hun baan kwijtraken als ze (veel) duurder worden en bedrijven verder weg gaan zoeken naar werknemers uit niet-EU-landen.'*

Dat dit laatste wel degelijk zal gebeuren is zonneklaar. Waarom zouden die reders hun arbeidskrachten vroeger wel uit niet-EU-landen gehaald hebben, en nu opeens niet meer? Zoals ze vroeger altijd op zoek gegaan zijn naar het goedkoopste 'product' op de arbeidsmarkt, zo zullen ze dat ook nu weer doen. De argwaan die de reders van de hektrawlervloot op die manier uiten is dan ook niets anders dan een deel van het lobbywerk dat ertoe moet leiden de lonen van de varende vissers verder naar beneden te halen. De stok die ze daarbij (net zoals vroeger) achter de hand houden is deze van de globalisering: wij zoeken ons personeel waar we dat maar willen.

Bij ons in Vlaanderen

De Vlaamse vissers zullen zeggen dat dit alles wel ver van hun bed ligt. Hebben ze gelijk?

Helemaal niet.
In het voorjaar van 2001 nam Manu Desutter, belangrijke pion in het lobbywerk van de Rederscentrale, contact op met een politicus om deze erop te wijzen dat de Nederlandse sector... Poolse vissers aan het aanwerven was. En of dat ook even in België georganiseerd kon worden.
Aan potentiële kandidaten ontbreekt het hier niet.
Halverwege vorig jaar wist een krant ons te melden dat er al vijftien jaar lang een massale migratie vanuit Polen naar ons land op gang gekomen is. Het betreft paupers die sinds de val van het stalinisme in dat land niet meer kunnen overleven. De zegeningen van de vrije markt blijken in het oosten van Polen onzichtbaar te blijven en dus komen die mensen naar hier afgezakt. Hier geraken ze dan veelal aan het werk in de landbouw, de bouw, de poetssector en de horeca... waar ze tegen hongerlonen aan de slag kunnen.
Op zichzelf is er uiteraard niets tegen zo'n migratiegolf in te brengen. Ouders hebben nu eenmaal de plicht hun kroost te voeden, mensen hebben nu eenmaal een inkomen nodig om te overleven. Op die manier zijn de West-Vlamingen destijds massaal naar Wallonië getrokken om er in de industrie te werken, op die manier heeft Vlaanderen zijn zonen trouwens over heel de wereld verspreid: op zoek naar een toekomst.

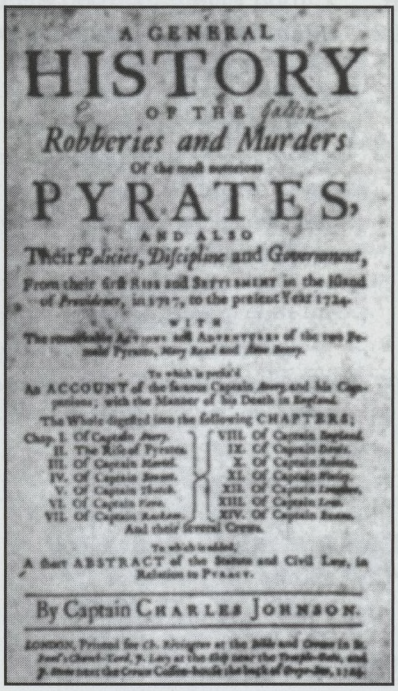
Winst slaan uit miserie

Het is alleen maar erg dat de reders deze migranten misbruiken om de zgn. loonlast in de visserij verder naar beneden te drukken. Dat gebeurt eerst en vooral in dat deel van de sector waar het zwartwerk een belangrijk deel van het kostenplaatje op zich neemt. Daar heerst nog ongehinderd de wet van vraag en aanbod. Hoe meer er op de kaaien rondlopen om een zwarte karwei op te knappen, hoe goedkoper de ondernemers bediend worden.
De reguliere arbeidsmarkt is uiteraard beter beschermd. Maar van zodra het kan, zal ook hier verder ingebroken worden in wat de vissers tot voor kort als verworvenheden konden beschouwen.
Het zou trouwens kunnen zjn dat ACV-vakbondsman Michel Claes deze inbraak al geconstateerd heeft, want in *Visie* (21 mei, p.7), het blad van de christelijke arbeidersbeweging lezen we: *'Nu al werken er zeker 100.000 lageloonwerkers in België. Uiterst vakbekwame klusjesmannen voor 10 euro per uur (...) Of vissers die in natura worden betaald: 600 euro in vis die ze zelf moeten verkopen.'*
Hersenspinsels? Zou het blad van de christelijke zuil zo'n zaken schrijven als deze aan de redactie niet gemeld werden door de secretaris van haar vissersbond? Of heeft het blad in de onmiddellijke toekomst gekeken? Er is immers ook zoiets als de *richtlijn Bolkestein* (genoemd naar de Nederlandse Commissaris die ze schreef) die de Europese Commissie wil goedkeuren. Wat houdt die richtlijn in? Ze maakt het mogelijk dat een interimkantoor zijn maatschappelijke zetel in Polen opricht. Zonder ook maar voor iets toestemming te moeten vragen aan Belgische overheden kan dat kantoor Poolse arbeiders in Belgische bedrijven laten werken... onder Poolse wetgeving. Poolse lonen, Poolse sociale zekerheid, Poolse arbeidsreglementering. Het accent van de richtlijn ligt weliswaar op de dienstverlenende sector, maar ook de landbouw wordt vernoemd. En vandaar naar de visserij is het alleen maar een kwestie van een beetje te klagen over de slechte concurrentiepositie van de rederijen. Zelf twijfelen we er niet over dat er nu al een gespecialiseerd dienstenkantoor het gat in deze vissersmarkt aan het dichten is.
We hebben er vroeger al op gewezen (HVB IX, 2003: *'Hoe de loonkost verder afgebroken wordt'*) dat deze nieuw-ingevoerde arbeiders ook de arbeidsvoorwaarden op de Belgische visserijschepen negatief zullen beïnvloeden. We schreven toen: *"Net zoals de komst van de Nederlanders de krachtsverhouding in de visserij in het nadeel van de varende vissers veranderd heeft, zo zal het 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."*
Komt er tegenwind vanuit de visserijvakbonden? We weten het niet. In het Informatieblad van de Rederscentrale, het patronale blad waarin de vakbondssecretarissen hun mening plegen weer te geven, hebben we daaromtrent geen gegevens kunnen vinden. Maar de *richtlijn Bolkestein* ligt nog steeds ter tafel. Ze werd nog niet goedgekeurd. Op zaterdag 5 juni wordt er zelfs om 14 uur een betoging tegen georganiseerd (Brussel Noordstation). Ik vraag me af of ik onze vakbondssecretarissen uit de visserij daar, samen met hun sociale partners, zal mogen ontmoeten.

Zeevrouwen (IX)

Waarheid en verdichting

In HVB van mei brachten we u op de hoogte van de exploten van de vrouwelijke piraten Bonny & Read. We meldden u toen dat het niet gemakkelijk is om in hun biografieën waarheid van verbeelding te onderscheiden. Hoe komt dat?



A GENERAL
HISTORY
OF THE
Robberies and Murders
Of the most notorious
PYRATES,
AND ALSO
Their Policies, Discipline and Government,
From their first Rise and Settlement in the Island of Providence, in 1717, to the present Year 1724.
WITH
The remarkable Actions and Adventures of the two Female Pyrates, Mary Read and Anne Bonny.
To which is prefix'd
An ACCOUNT of the Swanns Captain Avery and his Companions; with the Manner of his Death in England.
The Whole digested into the following CHAPTERS;
Chap. I. Of Captain Avery.
II. The Rise of Pyrates.
III. Of Captain Kennel.
IV. Of Captain Bowen.
V. Of Captain Thatch.
VI. Of Captain Vane.
VII. Of Captain Rackam.
VIII. Of Captain England.
IX. Of Captain Davis.
X. Of Captain Roberts.
XI. Of Captain Worley.
XII. Of Captain Lowther.
XIII. Of Captain Low.
XIV. Of Captain Evans.
And their several Crews.
To which is added,
A short ABSTRACT of the Statute and Civil Law, in Relation to PYRACY.
By Captain CHARLES JOHNSON.
LONDON, Printed for Ch. Rivington at the Bible and Crown in St. Paul's Church-Yard, N. Lacy at the Ship near the Temple-Gate, and J. Stone near the Crown Coffee-house the back of Bow-Bell, 1724.

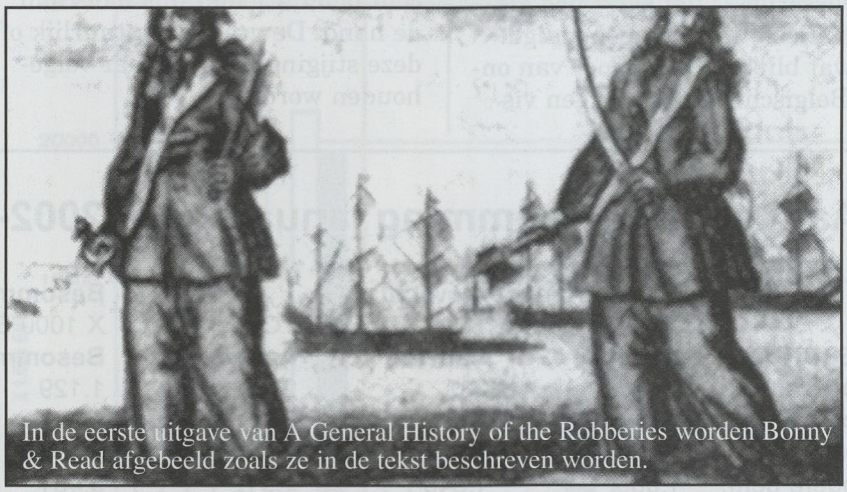
AUTEURS DIE DE maritieme geschiedenis populair willen maken, halen hun wetenswaardigheden vooral uit boeken die op hun beurt gebaseerd zijn op historische documenten. Wie iets te weten wil komen over vrouwelijke piraten kan bijvoorbeeld niet om het boek heen waarvan we het titelblad hierboven afdrukken: *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates*. De eerste editie van dat boek (1724) verzamelt gegevens die de auteur kon halen uit verslagen van rechtbanken en uit interviews die hij met piraten-ooggetuigen kon afnemen.

Vergeten we echter niet dat die boeken eerst en vooral gedrukt werden om ze te… verkopen. Dat beïnvloedde nogal eens de inhoud. Om de verkoop te bevorderen ging men de verhalen aandikken, verfraaien, uitbreiden en… zelfs uitvinden.

Omdat het vermelde boek bijzonder succesrijk bleek te zijn, kwam er al na enkele maanden een tweede, uitgebreide druk. In de twee daaropvolgende jaren zouden nog twee drukken van het werk verschijnen. Een Nederlandse en een Duitse vertaling verscheen in 1725, de Franse vertaling volgde in 1726.

In deze vlugge opeenvolging van verschillende drukken is het interessant op de *'verkoopstechnieken'* van de uitgevers te wijzen.

In de originele, eerste uitgave van 1924 worden de vrouwelijke piraten nog afgebeeld zoals ze in dat boek beschreven worden: ze dragen lompe mannenkleren en zijn in niets te onderscheiden van hun mannelijke collega's. De gravures in de Nederlandse vertaling van 1725 (*Historie der Engelsche Zee-Roovers*) laat ons, ten behoeve van de verkoop, al flinke borstpartijen zien en wilde wapperende haren. De lompe kledij is verdwenen om de kopers van de vrouwelijke vormen te laten genieten.



In de eerste uitgave van A General History of the Robberies worden Bonny & Read afgebeeld zoals ze in de tekst beschreven worden.

In de Nederlands vertaling van 1725 laat Mary Read al heel wat 'vrouwelijkheid' zien.

De Historie der Engelsche Zee-Roovers moest in de eerste plaats verkocht worden. Vandaar dat de afbeelding van de kaapster Anne Bonny een en ander laat zien.

De belevenissen van Bonny & Read zorgden voor een piekverkoop. Ook de biografieën van andere Britse vrouwelijke piraten werden indertijd gretig gelezen en zo kwamen ook wij op de hoogte van de levens van talrijke zeeroverinnen: Mary Harvey alias Martha Farlee, Margaret Jordan, Hannah Snell, Maria Cobham, Lucy Brewer alias Lucy West alias Louisa Baker alias Elisa Bowen, Mary Anne Talbot en Rachel Wall.

Meer over hogervermelde vrouwelijke piraten vindt u in: *Seafaring Women* van Linda Grant de Pauw (1982), *Women and the Sea*, Edward R. Snow (1965), *Bold and the Breeches, Women Pirates Across the Ages*, Jo Stanley (ed) (1995).

Aanvoer in Oostende in twee jaar verdubbeld

We beschikken intussen over de aanvoer- en besommingscijfers van de eerste vier maanden van het visserijjaar dat eerst nog als dramatisch werd aangekondigd. En wat blijkt? De aanvoer van onder Belgische vlag gevangen vis ligt bijna 15 procent hòger dan in het eerste trimester van vorig jaar. De opbrengst scoort 8 procent beter. Er lijkt dus niets aan de hand. De vraag is natuurlijk of deze stijging het hele jaar volgehouden wordt.

Kijken we iets verder dan een jaar terug dan zien we dit jaar wel een enorme terugval van de aanvoer, inzonderheid bij schol en kabeljauw. In de periode januari-april 1990 werd nog 4.268 ton schol en 1.328 ton kabeljauw aan-

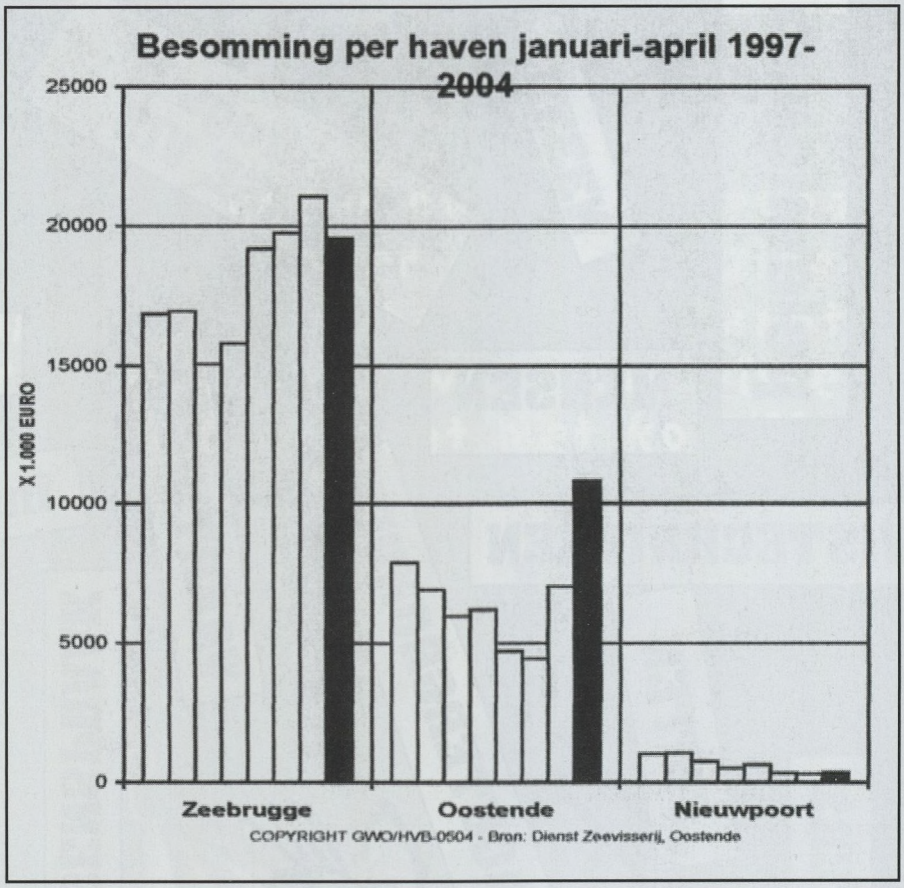
Aanvoer en besomming januari-april 2002-2004 (eerste trimester)

	Aanvoergewicht			Besomm.		
	TON	TON	TON	X 1000 EUR	X 1000 EUR	X 1000 EUR
ZEEBRUGGE	**Aanvoer 02**	**Aanvoer 03**	**Aanvoer 04**	**Besomm. 02**	**Besomm. 03**	**Besomm. 04**
Kabeljauw	491	233	200	1.129	594	558
Schol	909	734	872	1.349	1.311	1.540
Tong	1.427	1.334	1.184	11.049	12.671	11.198
Andere dem.	1.865	1.940	1.912	5.461	5.527	5.318
Pelagisch.	8	15	0	35	46	0
Sch. & Week.	302	371	451	741	936	951
TOTAAL	***5.001***	***4.677***	***4.619***	***19.764***	***21.086***	***19.566***
% +/- (1)	10,0 %	-6,5 %	-1,2 %	3,0 %	6,7 %	-7,2 %
% tov tot. (2)	77,7 %	72,2 %	62,1 %	80,6 %	74,3 %	63,6 %
OOSTENDE	**Aanvoer 02**	**Aanvoer 03**	**Aanvoer 04**	**Besomm. 02**	**Besomm. 03**	**Besomm. 04**
Kabeljauw	142	105	103	350	275	299
Schol	183	249	470	253	434	800
Tong	303	458	678	2.247	4.274	6.261
Andere dem.	631	792	1.233	1.377	1.737	2.940
Pelagisch.	2	2	2	0	1	0
Sch. & Week.	69	133	238	192	293	539
TOTAAL	***1.330***	***1.740***	***2.723***	***4.420***	***7.015***	***10.839***
% +/- (1)	9,6 %	30,8 %	56,5 %	-6,0 %	58,7 %	54,5 %
% tov tot. (2)	20,7 %	26,9 %	36,6 %	18,0 %	24,7	35,2 %
NIEUWPOORT	**Aanvoer 02**	**Aanvoer 03**	**Aanvoer 04**	**Besomm. 02**	**Besomm. 03**	**Besomm. 04**
Kabeljauw	8	11	2	24	29	9
Schol	18	10	26	22	17	41
Tong	29	24	28	214	216	238
Andere dem.	29	15	32	48	27	46
Pelagisch.	18	0	1	3	0	0
Sch. & Week.	3	1	3	11	4	13
TOTAAL	***104***	***61***	***92***	***322***	***293***	***348***
% +/- (1)	-29,4 %	-41,2 %	49,9 %	-48,4 %	-8,8 %	18,7 %
% tov tot. (2)	1,6 %	0,9 %	1,2 %	1,3 %	1,0 %	1,1 %
TOTAAL	**Aanvoer 02**	**Aanvoer 03**	**Aanvoer 04**	**Besomm. 02**	**Besomm. 03**	**Besomm. 04**
Kabeljauw	641	349	306	1.504	898	866
Schol	1.110	993	1.368	1.623	1.762	2.382
Tong	1.759	1.816	1.890	13.510	17.161	17.696
Andere dem.	2.525	2.747	3.177	6.886	7.292	8.304
Pelagisch.	27	18	3	38	47	1
Sch. & Week.	373	555	691	945	1.234	1.504
TOTAAL	***6.435***	***6.478***	***7.435***	***24.506***	***28.394***	***30.753***
% +/- (1)	8,9 %	0,7 %	14,8 %	-0,0 %	15,9 %	8,3 %
% tov tot. (2)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

(1) % +/- = wijziging t.o.v. jaar voordien
(2) % tov tot. = marktaandeel t.o.v. totale aanvoer in de drie vismijnen van onder Belgische vlag gevangen visserijproducten.

geland. De vergelijking met de cijfers in bijgaande tabel (zie vorige bladzijde) maakt veel duidelijk. We kunnen er dan ook niet naast kijken dat de vis in dezelfde periode thans meer opbrengt. De gemiddelde prijs van schol stond in '90 op 43 frank (1,07 euro), nu is dat 1,74 euro (70 fr.). Kabeljauw noteerde toen gemiddeld 84 fr. (2,08 euro), nu 2,83 euro (114 fr.), tong 248 frank (6,15 euro), nu 9,36 euro (378 fr.), een prijstoename die de inflatie overstijgt.

Wanneer we de aanvoer en de besomming per haven bekijken dan springt natuurlijk de opmars van Oostende in het oog (zoals de hiernaast afgedrukte grafiek ook tonen). De aanvoer is er in twee jaar verdubbeld. In marktaandeel uitgedrukt, rukte Oostende op van 21 procent naar bijna 37 procent. In Zeebrugge zien we uiteraard een andere trend: van 78 procent twee jaar geleden kwam dit jaar nog maar 62 procent van de totale aanvoer bij de ZV over de vloer. Nieuwpoort mag zich eindelijk ook weer eens verheugen in een verbetering van de situatie. (gw)



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.
- Scheepsschroeven
- HODI Superior®straalbuizen
- Industrieel gietwerk
- Olie-, water-, en vetgesmeerde schroefassystemen

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.
- Scheepreparatie
- Occasion schroeven
- Zinkanoden
- Slijtsloffen
- Droogsystemen voor werkkleding

PROMAC B.V.
- Stuurmachines
- Roeren
- Verstelbare schroeven met reductiekasten
- Boegschroeven
- Speed-up kasten
- Hydraulische dekkranen
- Reddingsboten en davitsystemen
- Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
- Bilgewaterreinigers
- R.O.-installaties
- Zeewaterpompen
- Verdampers

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN
Tel. +31(0)418-571200
Fax +31(0)418-515790
Web www.vanvoorden.nl
E-mail info@vanvoorden.nl

PROMAC
Tel. +31(0)418-683333
Fax +31(0)418-683355
Web www.promac.nl
E-mail info@promac.nl

Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Danke postman / -vrouw