

HVB

71
HET VISSERIJBLAD

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

Over Redgy van de APS-scheepswerf, over de opkomst van Zeebrugge, over Linda van Hulp in Nood, over Bart van de B 462, over Philippe van gewoonlijk, over de vrouwen op de klippers, over Yolande van Lodewijk, over Sabbas van de oostkust, over Yves van de regering, over de motor van de Benny, over de nv Pakhuizen en over nog zoveel meer !!!



71ste jaargang - verschijnt maandelijks - nr 8 - 6 aug. 2004 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende I



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

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 Klausning (†), 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 (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto Guido Walters

Een merkwaardig blad

Toerist! U die aan de kust verblijft, en dit sobere blad in de krantenwinkel al dan niet toevallig ontdekt, weet dat u een merkwaardig tijdschrift in handen hebt.

Niet alleen is er de respectabele leeftijd van dit magazine dat eenenzeventig jaar geleden gesticht werd, er is ook de inhoud die wellicht afwijkend is van al wat u in tijdschriften pleegt aan te treffen.

Dit magazine van de zee is een onafhankelijk opinietijdschrift dat in de Vlaamse vissersgemeenschap geproduceerd wordt. Het wordt belangeloos uitgegeven door een groep mensen die grote affiniteit met de zee in het algemeen hebben en met de visserij in het bijzonder.

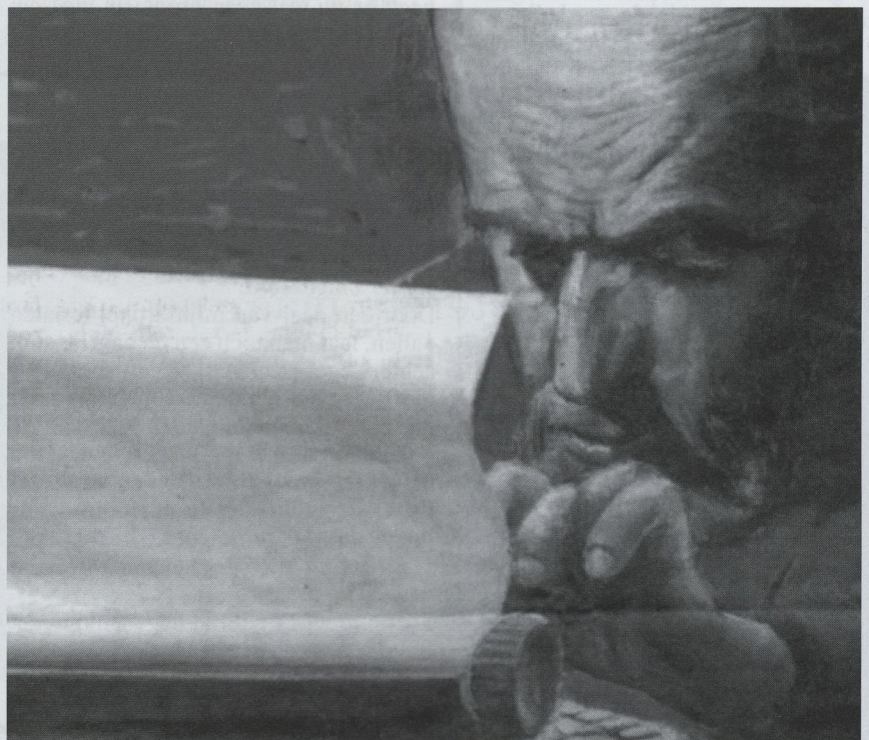
Zoals u zult opmerken, is dit geen 'vakblad' in die zin dat het zich specialiseert in de technische mogelijkheden & moeilijkheden van het beroep. Het is een opinieblad dat de visserij als een maatschappelijk fenomeen bekijkt. Onze taak bestaat er dan ook in de stemmen uit de visserij tot diep in de maatschappij te laten weerklinken. Anderzijds doen wij ook grote moeite om stemmen uit de maatschappij tot in de visserij te brengen.

De redactie van HVB heeft die onafhankelijkheid moeten bevechten. Van alle projecten die aan de kust opgezet werden om onafhankelijke tijdschriften in leven te houden, is HVB een van de laatste overlevenden; het tijdperk van een vrije pers ligt blijkbaar achter ons. Maar ook in de vissersgemeenschap moet HVB haar bestaan voortdurend bevechten. Dat heeft enerzijds met de EU-politiek te maken die de vissersgemeenschappen (en dus ons lezerscorps) sterk uitgedund heeft, het heeft ook te maken met de constante tegenkanting van machtige mensen in de sector die al dit vrijmoedig geschrijf maar niets vinden.

Maar kijk, dit blad leeft vandaag nog steeds. En hiernaast in het colofon staat uitgelegd hoe u zich erop kunt abonneren. Voor mensen die de persvrijheid hoog in het vandel dragen is dit misschien het goede ogenblik om eens de daad bij het woord te voegen.

dat althans is de mening van...

de man op de kaai



Kan voorgestelde nieuwe quotaregeling honderd vissers werkloos maken?

Bart De Waegenaere:

'Men gaat van de illusie uit dat er dan vele vissers aan de dop zullen staan en de bazen weer meer macht zullen hebben.'

IN DE LOOP VAN de voorbije maand kregen we vanwege visserstegel Bart De Waegenaere (B 462 Vidar) ter publicatie een lange brief toegestuurd.

Daarin reageert hij o.m. op het schokkende artikel dat op 26 mei over de sector in het weekblad Knack verschenen is. Daarnaast maakt hij van de gelegenheid gebruik om een aantal eigen standpunten m.b.t. de visserij bekend te maken. In die brief gaat hij daarom ook in debat met minister Vande Lanotte en met de vissers Bernard Dierckens en Philippe Godfroid die eerder in HVB hun zeg kregen.

Wij kunnen de brief echter niet meer in zijn geheel publiceren omdat het Informatieblad van de Rederscentrale (dat de tekst eveneens toegestuurd kreeg) dat inmiddels al gedaan heeft. Het lijkt ons weinig zinvol om krek dezelfde lange tekst nauwelijks veertien dagen na publicatie nogmaals in de vissersgemeenschap te verspreiden. Papier mag dan geduldigen heten te zijn, het is ook zeer duur.



Brieven voor deze rubriek 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. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

Maar de schipper belt ons nadien nogmaals op, want hij is ontevreden over de publicatie in hogervermeld Informatieblad. De redactie heeft immers een stuk uit zijn brief weggelaten, omdat die kwetsend zou zijn en omdat 'dit niet relevant is in het betoog'. (1)

De schipper spreekt dat laatste tegen. In die bewuste paragraaf uit hij immers dat hij een meningsverschil heeft met degenen die de inhoud van dat blad bepalen. Hij heeft het over de gevaren die een door hen geformuleerd (maar door hem betwist) voorstel met zich kan meebrengen. Als de verdedigers van dat voorstel het bijvoorbeeld 'geen enkel probleem' vinden dat 100 bemanningsleden werkloos worden, dan wil hij het wie-is-wie daarover kunnen uiten. Hij houdt er dan ook aan de vissersgemeenschap op de hoogte te brengen van alles wat hij daarover te zeggen heeft.

Reactie van Bart De Waegenaere

Een deel van de slotparagraaf van mijn brief werd in het Informatieblad van de Rederscentrale niet

gepubliceerd. Ik vind nochtans dat het mag geweten zijn dat er ook reders zijn die een mening hebben die niet overeen komt met deze van de ondervoorzitter. Wat ik echt schreef was het volgende: 'Ik vind het absurd en verschrikkelijk dat een welbepaalde reder en een welbepaalde schipper, van een schip met Zeebrugse thuishaven, het geen enkel probleem vonden dat er daardoor ongeveer 100 bemanningsleden werkloos zouden worden. Het mag ook geweten zijn dat die schipper de visserij destijds zelf de rug heeft toegekeerd, en met hangende pootjes teruggekeerd is. Deze heeft er nu wel geen probleem mee om vele mensen gedwongen de sector te doen verlaten.'

Men gaat van de illusie uit dat er dan vele vissers aan de dop zullen staan en de bazen weer meer macht zullen hebben. Denkt men nu echt dat er zoveel mensen werkloos gaan afwachten en geen ander werk zullen zoeken? Voor zover ik weet zijn er geen vissers teveel, eerder omgekeerd.'

Door een deel van mijn artikel te laten vallen, laat men toch een belangrijk stuk achterwege. Kennelijk heeft men daar niet graag dat iemand een mening heeft die niet overeenkomt met deze van de ondervoorzitter. Deze heeft inderdaad de mogelijkheid tot kopen en verkopen van quota ontkend. Hij heeft dus, zoals gewoonlijk, rond de pot gedraaid.(2) Ik vind dat dit ook gezegd moet kunnen worden.

Even uitleggen voor al degenen die niet op die vergadering aanwezig waren. Het nieuwe beheersvoorstel voor de quota werd als volgt uitgelegd:

Elk schip zal zijn deel van de quotakoek krijgen en dat deel wordt bepaald vol-

Honderd jobs op de helling?

De manier waarop de quota van de Vlaamse visserij beheerd worden, is al langer dan vandaag een doorn in het oog van veel reders. De almaar schaarser wordende quota leveren vandaag dagplafonds op die het rendabel ondernemen bijzonder moeilijk maken.

Al heel lang probeert de Rederscentrale een nieuw systeem ingang te doen vinden, gebaseerd op het Nederlandse beheerssysteem waarbij elke rederij eigen quota toegewezen krijgt die ze (onder bepaalde voorwaarden) naar eigen goedgevoelen beheert en verhandelt.

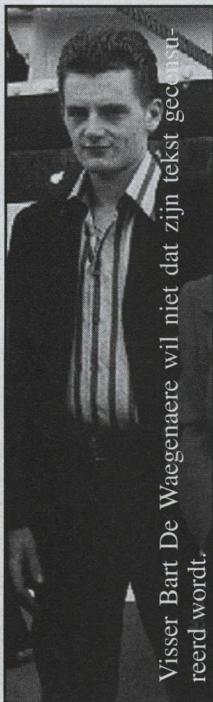
Tegenkanting in eigen rangen (en in de administratie van landbouw) hebben belet dat dit nieuwe systeem hier toegepast wordt. Nu probeert de Rederscentrale het opnieuw, en dit keer met kans op succes.

Maar het nieuwe systeem raakt meer dan het beheer van de visvoorraden. Een individueel quotum kan je uiteraard vlugger opvissen dan een quotum dat gelijk verdeeld werd over het hele jaar en over alle vaartuigen. Wie over een individueel quotum beschikt kan bijgevolg gaan snoeien op de vaartdagen. Bart De Waegenaere: 'Als er nog minder visdagen komen dan zal dit ervoor zorgen dat er geen zevende man meer nodig is op elk schip.' Het aantal bemanningsleden dat daardoor uit de boot dreigt te vallen schat De Waegenaere op ongeveer honderd.

gens het motorvermogen. Er wordt enkel een onderscheid gemaakt tussen het grote en het kleine vlootsegment, via het historisch recht (dit is ook nu van toepassing). Voor de kustvloot wordt een aparte regeling uitgewerkt die niet duidelijk gemaakt werd.

Verdere uitleg werd gegeven aan de hand van een voorbeeld.

Veronderstel dat de motor van een schip stuk draait en het vaartuig dus enkele maanden niet kan varen. In dat geval kan de reder (een deel van) zijn quota,



Visser Bart De Waegenaere wil niet dat zijn tekst gecensureerd wordt.

via de quotabank, verhuren aan de resterende vloot. Daarna zei men dat elke reder een deel van zijn quota ook kan verkopen aan de quotabank. Spreekt men dan niet duidelijk over kopen en verkopen? Dit is wat ik nu noem: rond de pot draaien. Een verkoop van reder naar reder of een verkoop via de quotabank verloopt immers volgens hetzelfde principe: geld voor vis.

De ondervoorzitter zei dat het niet anders kan. En dat is dan ook het enige waarin hij gelijk heeft. Als je de quota loskoppelt van de scheepslicentie dan moet die reder zijn quota kunnen verkopen aan de quotabank. Hoe zou het systeem immers kunnen werken als de rederij zijn bedrijvigheid niet kan stoppen?

De ondervoorzitter vroeg herhaaldelijk naar de nadelen van een systeem dat nu al vele jaren in Nederland toegepast wordt. Wel, volgens mij is onderstaand nadeel zeer belangrijk. In ons huidige quotasysteem legt iedereen zijn steentje bij als er in de quota gesnoeid wordt. Wanneer er volgend jaar bijvoorbeeld 10% minder kabeljauw gevangen mag worden, dan moet iedereen een beetje minder vangen doordat de dagplafonds lager zullen liggen. Bij een systeem van individuele quota (zoals in Nederland) ligt dat enigszins anders.

Daar kan een schip bijvoorbeeld de helft van zijn kabeljauwquotum voorgoed wisselen met een ander schip dat daar (nog steeds bijvoorbeeld) in ruil een tongquotum in een ander gebied voor geeft. Als de kabeljauwquota daar ook met 10% zakken dan krijgt dat laatste schip met een enorm verlies af te rekenen, terwijl het eerste niets moet inboeten. In dergelijk systeem zullen sommige rederijen veel geluk hebben en andere veel pech.

Persoonlijk vind ik dat een zeer ge-

vaarlijk systeem dat enorme gevolgen kan hebben voor bepaalde rederijen.

Iedere reder zal thuis een brief krijgen met de vraag of men 'ja of nee' voor verandering is. Uitbreider zal de brief niet zijn. Men wil zelfs niet antwoorden op mijn vraag om in die brief de visgebieden aan te duiden, met daarnaast de vermelding hoeveel vis er per pk mag gevangen worden. Op die manier zou elke reder kunnen zien hoeveel quota hij toegekend krijgt. Ook de verdeelsleutel (hoeveel tong voor hoeveel pladijs enzovoort) zou toch in de brief vermeld moeten worden. Ook moet de brief uitdrukkelijk vermelden of het al dan niet toegestaan is visquota te verhuren en/of te verkopen. De reders mogen toch weten waar ze voor stemmen. De wijze waarop de zaken thans geregeld worden, laat ons alleen maar toe om de stemming af te wachten en te hopen dat recht daarin zal zegevieren.

Bart De Waegaene, B 462 Vidar

(1) Informatieblad van de Rederscentrale, jaargang 31, juli 2004, nr 7, p.22.

(2) De Waegaene heeft het over een voorstel dat de reders op 25 juni te Zeebrugge en op 9 juli te Oostende te horen kregen om het quotabeheer fundamenteel te wijzigen.

De Waegaene vreest dat de nieuwe regeling er hoe dan ook zal voor zorgen dat quota gekocht en verkocht zullen worden. Wat hij nefast vindt voor de sector. Volledigheidshalve moeten we eraan toevoegen dat de Rederscentrale formeel ontkent dat kopen en verkopen van quota mogelijk zou zijn. Het informatieblad stelt expliciet: 'op de vergadering in het bestuursgebouw van de vismijn te Oostende d.d. 09/07 werd dit formeel weerlegd.' Ib. p.21. De Waegaene vermoedt echter dat alleen de verkoop tussen particulieren onmogelijk gemaakt zal worden. Verkoop via de quotabank zou dan, zo vreest hij, wel nog gebeuren, wat hij evenzeer schadelijk vindt.

*Nog brieven op
volgende pagina's*

NEDERLAND

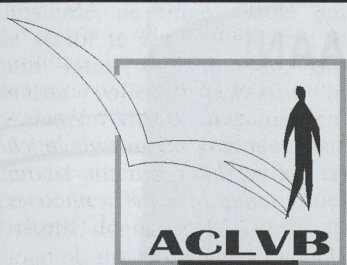
Nog steeds nieuwbouw

Alhoewel het de Nederlandse scheepswerfen niet voor de wind gaat worden er nog steeds nieuwe vissersvaartuigen afgeleverd. MaasKant uit Stellendam leverde vorige maand de GO.14 Vrouw Grietje voor de familie van Dam uit Goedereede op. Het is een boomkorvaartuig van 40,76 m en voorzien van een Wärtsilä-hoofdmotor (2000 pk) en een tientommellier. In Den helder kwam de nieuwe multi-purpose HD.42 Elisabeth (24 m.) na een proefperiode definitief in de vaart. Het is de laatste constructie van de ondertussen failliet e Scheepswerf Van der Werff & Visser in Irnsum.

Tenslotte loopt de bouw van het casco voor de BR.14 Cornelia op de Crist-werf in Gdansk op zijn einde. Het 41,05 meter lange vaartuig voor Jaap Fenijn uit Breskens komt deze maand naar Nederland voor verdere afwerking bij Maaskant in Stellendam.

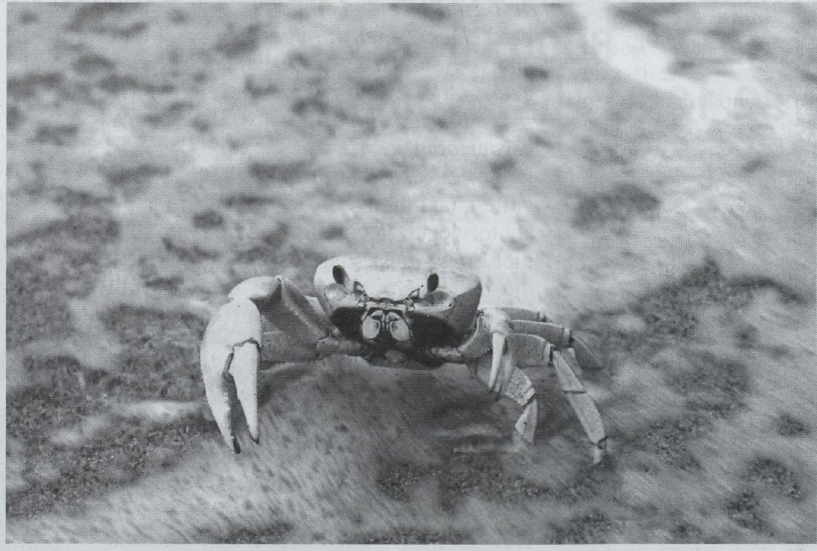
ABC-motor voor GO.7

De Nederlandse visserij is een moeilijke markt voor de Gentse motorenfabrikant Anglo Belgian Corporation. Voor zover we konden nagaan draait alleen de UK.24 Zuiderkruis met een ABC-motor (920 pk, bouwjaar 2000). Nu heeft ook de rederij J. Tanis & Zonen van de GO.7 Jacob uit Goedereede voor een Gentse motor gekozen. De zeventien jaar oude SWD-motor gaf er na 70.000 draaiuren de brui aan. ABC presenteerde de kortste leveringstijd en via Padmos werd de zescilinder van 2000 pk geplaatst. Door de snelle levering en uitvoering van de aanpassingswerken lag de 36 meter-kotter slechts een zevental weken aan de kant in Stellendam.



DE LIBERALE VAKBOND

Knokke
Gemeenteplein 35-37
Tel: 050 632602
Heist
H. Lybaertstraat 1
Tel: 050 511966



WIJ MAKEN ER WERK VAN

TIJDINGEN
Oostendenaar, vraag er naar bij uw dagbladhandelaar

Schipper Godfroid ontwaart... censuur in HVB

HET WAS WEER raak, in de laatste editie van het Informatieblad van de RC. Een jonge schipper-reder, die de laatste tijd nogal over de tong ging door keet te schoppen op vergaderingen, spuide zijn gal. Afijn, voor zover de censuur van het Informatieblad van de RC het hem toeliet. Want een voetnoot op het einde van de lange brief maakte ons duidelijk dat een deel van de tekst geschrapt werd door iemand van de redactie. En we kunnen wel raden wie dat is. Immers, in deze zwarte tijden zijn er slechts twee stemmen in de visserij, die hun gedacht mogen zeggen, zonder dat iemand het hen kan beletten. Dat zijn de hoofdredacteuren van het Informatieblad van de RC en van HVB. We zijn dus gedeeltelijk monddood. Persoonlijke aanvallen mogen niet. Nochtans lees je in een-der welk tijdschrift wel eens uitlatingen over politici, journalisten of tv-figuren, kardinalen of topmanagers, die nogal direct, en persoonlijk zijn. Waarom dat in de visserijsector niet mag begrijpen we niet.(*) Maar wat we wel begrijpen is dat je in ons sectortje niet veel kan kiezen in welk medium je je gram kwijt kan.

En het is tamelijk frustrerend te weten dat vrije meningsuiting een lachertje

van jewelste is. Ook bij mensen die dat begrip hoog in het vaandel voeren! En dat fnuikt uiteraard nogal de geloofwaardigheid.

Dit gezegd zijnde, kunnen we terug naar de tekst van schipper Bart De Waegenaere (B 462), verschenen in RC 7/2004. Niet iedere HVB-lezer zal het interessante stuk gelezen hebben, daar het informatieblad voorbehouden is aan een eerder beperkte groep mensen. Toch wil ik reageren op een aantal uitspraken van de schipper. Ik benadruk dat dit geen persoonlijke aanval is. Bart De Waegenaere bekijkt de visserij vanuit een ander perspectief dan ik. En vanuit zijn standpunt kan ik zijn redenering perfect begrijpen. Maar toch plaatste ik graag enkele kanttekeningen vanuit een andere invalshoek.

De jonge reder stelt dat het absurd is om nog eens 50 vaardagen te verminderen. Wie als schipper meer thuis wil zijn kan verlof nemen, zodat jonge schippers hun kans kunnen wagen. -Correct. Alleen was de stelling dat er nog 50 dagen af kunnen, niet gebaseerd op sociaal vlak, maar wel op ecologisch vlak. Als 100 schepen mogelijk 50 dagen minder vissen, wordt er 5000 dagen per jaar minder gevist. Elk van die

dagen zou resulteren in minder snelle uitputting van bepaalde quota. Bovendien zouden sommige visgronden een kleine adempause krijgen.

Verder zegt De Waegenaere dat hij niet gelooft dat er vis weggegooid wordt op zee. Uiteraard heeft hij gelijk. Als het even kan wordt wat je teveel vangt in een ander gebied geboekt. Slim? *If you get away with it.* Maar milieuvriendelijk, zoals de schrijver beweert? De schipper-reder vervolgt: door de negatieve publiciteit is er een steeds minder aangesproken publiek (om in de sector te werken). -Hoe kan je zo naïef zijn, te geloven dat de oorzaken van de onaantrekkelijkheid van de sector in de publiciteit, of bij de media te zoeken zijn! Zolang deze absurde stelling overgeleverd wordt van vader op zoon, is de situatie hopeloos. Jullie zouden juist zelf iets moeten doen aan die aantrekkingskracht, bijvoorbeeld door wat vernieuwend te zijn in de sociale aspecten van het beroep. De conservatieve ideeën van de oudere reders hebben de situatie in de visserij decennia achteruit gesteld. Daardoor kan een eventuele inhaalbeweging nog jaren duren. Ik geef 1 concreet voorbeeld: bij hoeveel rederijen wordt ook vandaag nog steeds een stuk van de besomming ingehouden voor brandstofkosten of veilrechten? En aan andere voorbeelden begin ik niet. Want dan staat heel HVB VOL!

Quota vergelijk je met een taart, weet Bart De Waegenaere. Hoe je ook snijdt, de taart zal niet groter worden. Daar

- * Mazout voor verwarming
- * Gasoil en marine fuels
- * Oliën en vetten
- * Alle petroleumprodukten

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

Tel.: 050/32 13 31 - Fax: 050/32 12 98

BVBA

LEKENS H.





hebben we niet van terug. Maar dan voert hij een pleidooi voor het behoud van de quotaverdeling door middel van dagplafonds. -Nadeel is, dat met dit systeem de kleinere vaartuigen uit het grote vlootsegment benadeeld worden. Want wanneer de grootste vaartuigen de dagplafonds vol vissen, kunnen de kleintjes die plafonds dikwijls niet eens halen. Maar na een aantal maanden worden de gebieden voor hen wel even goed gesloten. Nochtans is een democratisch systeem er een waarbij ook de minderheden aan bod komen. En dat is nu niet steeds het geval. Daarom pleit ik - hoewel ik besef dat er ook nadelen aan vastzitten - overtuigd voor individuele quota. Op strikte voorwaarde dat ze niet verhandelbaar zijn, maar enkel verruilbaar. Op die manier krijgen reders niet opnieuw een blanco cheque, zoals destijds met de vislicentie.

Nog wat later demonstreert de schipper-reder opnieuw zijn vastgeroest conservatisme, door te beweren dat alternatieven voor de boomkorvisserij in België niet haalbaar zijn. Hoe weet hij dat? Omdat onze schepen gemoderniseerd zijn, of nieuwbouw, wat reeds veel geld gekost heeft. (sic). - Waarmee hij impliciet illustreert wat de geest van de sector bezielt: hoeveel kan ik er hier en nu nog uithalen, voor het menens wordt. Waardoor ik meer en meer geneigd ben om te geloven met een vriend me toefluisterde: de enige manier om de sector te laten overleven, is hem laten doodbloeden, om daarna volledig opnieuw te beginnen. Met nieuwe mensen. Met nieuwe ideeën, die niet vastgeroest zitten in oude zeden en gewoontes. Want de visserij doet zichzelf de das om. Drastisch,

dat wel! Verder formuleert schipper De Wae-genaere de wens, dat hij graag eens een positief artikel zou lezen over onze sector. Bedoelt hij dan: een artikel dat alle problemen negeert, en dat alleen voor struisvogels (met hun kop in het zand) leesbaar is? Wel. Ik zou er graag eens eentje lezen dat constructief is. Dat de dingen bij naam noemt en zinvolle oplossingen aanbiedt. Iets wat wij zelf blijkbaar niet kunnen.

Onze reders kijken graag naar het noorden. Naar de Hollanders, maar dan vooral met het absurde idee van de concurrentiepositie. Fout! Wie de laatste tijd het Nederlandse vakblad "Visserijnieuws" wat gevolgd heeft, weet dat ze ons ginder andermaal te snel af zullen zijn. Een kop in dat blad bleef me bij: "Verandering van 'ja, maar...' naar 'why not?'" Even bezinnen: waar staan we nu met zijn allen? Het zou -ook in België-, echt geen slecht idee zijn.

Schipper Philippe Godfroid

(*) Noot van de Redactie. De schipper maakt hier ook allusie op een passage die wij geschrappt hebben in een lezersbrief van hem. Daarin uitte hij een concrete en ernstige beschuldiging aan het adres van een welbepaalde persoon die via de overheid op ongeoorloofde wijze inzage krijgt in vertrouwelijke documenten. Waarna deze man de inhoud ervan breed uitsmeert bij elkeen die er oor naar heeft.

Laat ons over deze 'censuur' van HVB meteen duidelijk zijn. Die welbepaalde mens is geen vriend van HVB, integendeel. Wij willen dus niemand in bescherming nemen tegen de beschuldiging van de schipper. De man in kwestie is iemand die erop uit is HVB te schaden (en dat in het verleden ook al gedaan heeft). De passage die de schipper geschrappt zag worden, levert die man o.i. alles wat hij nodig heeft om HVB weer een zware (en misschien wel onoverkomelijke) slag toe te dienen. Wij twijfelen er niet aan dat hij deze gelegenheid ook zou gebruikt hebben (wie macht heeft, gebruikt die). Deze slag zou de vrije meninguiting zeker niet ten goede gekomen zijn!

Want de beschuldiging die Godfroid wil uiten mag dan waar zijn (wat wijzelf overigens niet in twijfel trekken), hij valt, zo vermoeden wij, ook bijzonder moeilijk hard te maken. De schipper beweert dat hij voldoende getuigen heeft. Wij betwijfelen of die getuigen dat open en bloot (en desnoods onder ede) willen bevestigen, en hebben dus onze verantwoordelijkheid opgenomen. Waarom? Omdat de persvrijheid ophoudt, daar waar de macht van het geld begint. (Dat geldt overigens ook voor verkiezingen, recht op arbeid, stakingsrecht, vrijheid van drukpers... Al deze en andere 'verworven' rechten worden ingeperkt door de geldmacht.) Het is niet omdat we de vrijheid van meningsuiting 'hoog in het vaandel' voeren, dat we naïef moeten zijn. (Of dat alles dan weer al dan niet een 'lachertje'

is, zoals Godfroid beweert, valt nog te bezien, want er zijn ook ervaringen die ons leren hoe het leven eruit ziet onder regimes à la Vlaams Blok waar die 'lachertjes' in de diepvries gestoken worden.) Godfroid zou intussen zelf moeten weten dat alle Belgen wel gelijk zijn voor de wet, maar dat sommigen toch een beetje meer gelijk zijn dan anderen. Denkt hij echt dat er een rechtvaardig proces gevoerd kan worden tussen enerzijds de man die hij in HVB wil beschuldigen en die (o.a. via het instituut dat hij vertegenwoordigt) over onmetelijk veel middelen beschikt en anderzijds HVB dat nauwelijks in staat is een derderangsadvokaat te betalen?! Maar als schipper Godfroid inderdaad een sterk dossier heeft, dan kan niets hem beletten klacht neer te leggen tegen die persoon. Hij kan dat doen bij 's mans meerderen, bij de overheid en desnoods ook voor de rechtbank. HVB zal dan uitgebreid en ongcensureerd over deze zaak rapporteren. Er is dus wel degelijk een fundamenteel verschil - ook voor wat de 'censuur' betreft - met dat andere blad uit de sector. HVB is nodig!

Scheepswerf Metz overgenomen

De failliete scheepswerf Metz uit Urk is begin augustus opnieuw opgestart als Balk Urk BV. De directie van de oudste Urker werf had in april de boeken neergelegd. De werknemers hadden hoop op een doorstart in afgeslankte vorm, maar zover is het niet gekomen. Uiteindelijk heeft Scheepswerf Balk uit Elburg de onderneming overgenomen. Het nieuwe bedrijf neemt een vijftiental voormalige werknemers in dienst. Voormalig directeur Albert Metz blijft als commissaris betrokken bij de nieuwe onderneming. Het oude werfje vlakbij het dorpscentrum van Urk blijft in handen van de familie Metz, maar het is onduidelijk of er nog scheepsbouwactiviteiten zullen plaatsgrijpen.

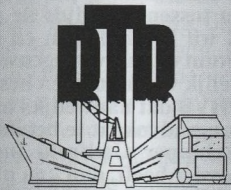
Scheepswerf Balk is al meer dan 200 jaar in handen van dezelfde familie. Na de inpoldering van het dorp en het verdwijnen van de vissershaven bouwde het bedrijf nog dertig jaar stalen casco's. Nadien werd overgeschakeld op onderhoud en herstelling van pleziervaartuigen. De kleine werf met overdekt droogdok en buitenhelling telt een twaalfstal werknemers. Balk heeft ook onderhoudscontracten voor vaartuigen van Rijkswaterstaat, de Waterpolitie en andere overheidsdiensten.

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



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

AG Vismijn Oostende neemt NV Pakhuizen over



Op 5 november 1990 vond de officiële start plaats van de renovatie van de Oostendse vismijn. Terwijl de NV Pakhuizen de ateliers zou renoveren, nam de stad de kosten (200 miljoen BEF) van de modernisering van de veilhal en de sorteerruimte op zich. "De renovatie van onze vismijn zal van de Oostende de meest moderne en de meest praktische veiling maken van alle partijen die bij het gebeuren betrokken zijn", zei burgemeester Goekint toen tot de genodigden. Op de foto: Willy Van Waes, wijlen havenkapitein Ghys, mevrouw Hilde Bultiauw-Roels, Kamiel Dirickx, Fernand Bougois, Paul Van Laer, Jean Vandecasteele en Ivan Victor. (foto gw)

AG Vismijn Oostende (AGVO) heeft de aandelen van de NV Pakhuizen overgenomen van de aandeelhouders voor een uitkoopsom van 404.000 euro (16,3 miljoen frank). Na maandenlange onderhandelingen over het handelsfonds werd met de zeven resterende aandeelhouders een overeenkomst bereikt.

Eerder heeft het stadsbestuur van Oostende reeds de overheveling van de vismijngebouwen naar het vismijnbedrijf goedgekeurd. Het was een van de doelstelling bij de oprichting van AG Vismijn Oostende om alles wat met de vismijn verband houdt onder een beheer onder te brengen. De hele ope-

ratie is nu nagenoeg rond.

De lijdensweg van de NV Pakhuizen begon vijftien jaar geleden. In mei 1988 heeft de stad de zeventig huurovereenkomsten van de pakhuizen overgedragen aan de NV Immobiliën Venneborg-Belcoplan. De vennootschap kreeg een erfpacht van 45 jaar en moest instaan voor de renovatie en exploitatie van de pakhuizen en betaalde daarvoor een jaarlijkse vergoeding van ... 1.000 fr. Venneborg bracht de activa onder in haar dochtervennootschap NV Pakhuizen Oostende die meteen de huurprijzen fors optrok. Het dossier veroorzaakte heel wat commotie tot in de Oostendse gemeenteraad. Toenmalig

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB is nu eenenzeventig jaar jong.

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



SP-oppositieraadslid Ivan Victor stapte zelfs met het dossier naar het Hoog Comité van Toezicht. Om uit de impasse te geraken namen acht Oostendse visgroothandelaars en de Vislossersbond G. van Waes het jaar daarop de erfpacht over voor 49 miljoen frank. Een van de groothandelaars is ondertussen failliet gegaan en de activiteiten van Van Waes werden al overgenomen door AGVO.

De NV Pakhuizen Oostendenam de erfpachtovereenkomst tot 2034 over en sloot met het toenmalige stadsbestuur een overeenkomst af voor de renovatie en verhuur van de pakhuizen. De pakhuizen van blok C, momenteel gedeeltelijk ingenomen door het VLIZ, vielen buiten de overeenkomst.

De financiering van de overname gebeurt met de nieuwe kredietlijn met stadswaarborg van 2.117.500 euro (85,4 miljoen frank) die een paar maanden geleden in de gemeenteraad werd goedgekeurd. Daarmee zal ook de verbouwing van veertien pakhuizen in blok C wordt gefinancierd. Die pakhuizen worden nadien verhuurd aan de Intergouvernementele Oceanografische Commissie (IODE) van de Unesco en aan de Provincie West-Vlaanderen. Schepen en AGVO-voorzitter Miroir onderzoekt ook de mogelijkheid om op de bovenverdieping van de resterende pakhuizen van blok C een visrestaurant te installeren. "De ligging met zicht op de haven is toch uniek", zegt de sche-

pen

AG Vismijn Oostende heeft nu de handen vrij om de leegstaande pakhuizen te renoveren en te verhuren. Volgens Yves Miroir ontbreekt het niet aan gegadigden. "Tot op heden konden we niet de gewenste commerciële politiek voeren. Bij gebrek aan ruimte konden we geen enkel verzoek voor uitbreiding of een nieuwe vestiging positief beantwoorden. Er zijn nochtans contacten geweest met een vijftal handels- en visverwerkende bedrijven, ook enkele buitenlandse, die in de Oostendse vismijn een voet aan de grond willen. Om aan de vraag te voldoen en om een bestaand bedrijf uitbreidingsmogelijkheden te geven zullen we ook de Haringhal ombouwen. We kijken ook uit naar leegstaande panden aan de Baelskaai." De herschikking van de Haringhal bestaat nog maar op papier. De beslissing is genomen maar de realisatie van die plannen, een investering van 2,5 miljoen euro, kan wel nog een jaar op zich laten wachten. (gw)

Faillissement

Rederij Avontuur BVBA, Noordzeestraat 30, Oostende, rederij ter zeevisserij (voorheen eigenaar van de Z.319 Avontuur), opgericht op 17 augustus 1995.. Failliet verklaard op dagvaarding op 8 juli 2004

Activiteitenkalender voor vissers

AUGUSTUS

7-8 Visserijdagen in Breskens (Nederland)

20-23 "Visserijdagen" in Den Oever (Nederland)

21 "Mosseldag" in Yerseke (Nederland)

25 Vlaamse Garnaalpromotiedag in Nieuwpoort

SEPTEMBER

4 Oostendse Havendag & Visserijeesten (vanaf 10 u.)

12 Garnaalpelwedstrijd Visserskaai, Oostende

25 "Vistijn" in het Media Center, Oostende

OKTOBER

18-22 "Sea Tech Week", internationale week voor zeetechnologie en wetenschap in Brest (Frankrijk)

NOVEMBER

16-20 "Rotterdam Maritime" in Rotterdam (Nederland)

Errata

We moeten enkele fouten rechtzetten die in het vorige HVB-nummer geslopen zijn.

Eddy Crevits treft geen schuld.

Naar aanleiding van onze reportage in het juli-nummer wijst schipper-motorist Bernard Dierckens uit Bredene er ons op dat zijn vorige werkgever, reder Eddy Crevits, geen schuld treft in de discussie over de functie waarin hij verder zou moeten varen aan boord van de B.518 Drakkar. Volgens Dierckens was het de schipper die hem wilde doen varen als matroos en dat vond de Bredenaar onaanvaardbaar. Hij werd dan ook niet langer aangemonsterd. Intussen heeft Dierckens binnen de visserij- en de baggersector naar werk gezocht, maar als 50-jarige met 35 jaar ervaring op zee vond hij nog nergens gehoor.

Docklandsmuseum vorig jaar geopend

In onze reportage in het vorige HVB-nummer over de Londense Docklands staat dat het maritiem museum door de Britse koningin op 10 juni geopend werd. De datum is klopt, maar het was wel in juni 2003 dat de queen langskwam.

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

CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmaten - 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

10 jaar geleden eindigde APS-staking van 269 dagen

Zeven van de negen arbeiders die op bij APS aan de slag gingen: Redgy Steen, Norbert Bauwens, Ronny Theys, Michel Degryse, Fernand Cuvelier, Willy Vangheluwe en Eddy Renault. (foto gw)



Grote staking op kleine scheepswerf

DE TIJD VLIEGT snel. Vorige maand was het tien jaar geleden dat de Oostendse scheepswerf en luchtbel Antwerpen-Ponjaert Shipyard NV (APS) bankroet ging. APS nam in maart 1993 de activa van de in vereffening gestelde Scheepswerven Seghers over en de werkzaamheden op de werf werden hervat. De nieuwe scheepswerf zou zich toeleggen op scheepsherstellingen en nieuwbouw. De Oostendse scheepsbouw zat toen in een diep dal en de orderboeken waren leeg. De laatste grote opdracht bij Seghers was de bouw van het casco voor de Z.98 Op Hoop van Zegen dat in december 1990 van stapel liep en bij De Graeve in Zeebrugge afgewerkt werd. De komst van APS was hoopgevend. Vooral omdat afgevaardigde beheerder Jean-Pierre Ponjaert verkondigde dat hij contracten op zak voor de bouw van vijf vissersvaartuigen en twee kleine containerschepen of hekreilers voor de... Kaapverdische Eilanden op zak had. Op 4 juli 1994 volgde het faillissement. Het avontuur is faliekant afgelopen. Zeven maanden na de start brandde het sociaal conflict los. De negen scheepsbouwers legden het werk neer. De voorbije maanden was van scheepsbouw nog

niets in huis gekomen en de uitbetaling van de lonen en de RSZ stond op achterstand. Ponjaert reageerde furieus met de opzegging van de arbeidsovereenkomsten. De staking zou aanslepen tot in juli 1994.

Bij het opdoeken van de Scheepswerven Seghers verloren vijf bedienden en 27 arbeiders hun baan. Enkelen werden in dienst genomen van APS, maar ook die tewerkstelling was van korte duur. We zijn nu tien jaar later en al die tijd zijn

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

BEMA
doet het!



Alle industriële en scheepsherstellingen-
mekaniek en plaatwerk.

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

tel./fax: 059 / 33 22 15.

GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.



OOSTENDE

Nieuwe start voor scheepswerf Seghers

De vroegere scheepswerf van Oostende... Het Nieuwsblad 27.02.93

Nieuwe perspectieven voor visserijscheepsbouw

Overnemer van Seghers plan bouw van vijf vissersschepen

Het Volks 12.09.93

Oop voor scheepsbouw

Het Laatste Nieuws 13.03.93

breken. We moesten onze mensen overtuigen en solidair blijven. De omgang met de media was soms problematisch. Kortom, het was meer dan een strijd van negen mensen die wilden betaald worden."

"De wilde staking werd niet onmiddellijk door de vakbond erkend. Stakers kunnen volgens het arbeidsrecht niet ontslagen worden en dus bleven we piket staan aan de ingang van de werf. Door ons niet te betalen verbrak de werkgever de arbeidsovereenkomst en niet wij", was onze stelling en uiteindelijk ook die van de vakbond.

Zich beroepend op het eigendomsrecht reageerde Ponjaert met een kortgeding tegen de stakers. In eerste aanleg krijgt hij het gelijk aan zijn kant. Hij mag zelfs een dwangsom vorderen van 100.000 frank per dag en per staker als ze werf bezet houden. Het vonnis laat hem ook toe om nieuwe arbeiders aan te werven.

"Dit vonnis betekent een beknotting van het stakingsrecht", was de reactie van ACV-Metaal dat meteen beroep aantekende. Zo gingen de stakers de winter in.

Geen verloren jaar

De inzet was hoog. Het Hof van Beroep - de staking is dan vier maanden oud - zorgde opnieuw voor commotie door de Brugse rechter tegen te spreken. Meteen sloten de ontslagen werknemers de werf opnieuw af en de stakerspost bleef de klok rond bemand om ontvreemding van activa te vermijden. Ze hielden dat nog tot in oktober vol, wellicht ook door de sympathie en de mediasteun in de rug.

"Het conflict kwam inderdaad zeer uitgebreid in de media. Dat verhoogde de impact op de buitenwereld. Maar uiteindelijk was iedereen blij dat het afgelopen was. De vakbond heeft uit het gebeuren niet de nodige lessen uitgetrokken", vindt Redgy Steen. "Ondanks de enorme mediabelangstelling die aan het APS-dossier besteed werd, is de essentie nooit goed uit de verf gekomen. Zelfs tot op vandaag zijn we er niet in geslaagd dat te verwoorden", erkent de

Gistelnaar. Toch beschouwt de gewezen vakbondsmen de APS-periode niet als een verlorene jaar. "Alhoewel verschillende mensen van onze groep het soms zeer moeilijk gehad hebben denk ik niet dat iemand dat gevoel heeft. Ik weet dat onze actie niet overal in goede aarde viel. Toch zijn we blijven doorgaan. Uiteindelijk was het doel enkel nog de faling van APS. Die rotte appel moest eruit. En we hebben gefeest hebben na de uitspraak van de faling, al hebben we daar niets mee gewonnen."

Over hoe het verder verliep kunnen we kort zijn. Even was er nog getouwtrek tussen de werknemers en een overnemer die in de ateliers een jachtwerf wilde installeren en ook al met een contract voor de bouw van een nieuw vissersvaartuig zwaaide. Er is niets van in huis gekomen. Op 27 juni 1996 werden de gebouwen kaal geplukt. Alles wat verkoopbaar was werd in 595 loten geveild.

Ook het dagboek dat HVB-redacteur Flor Vandekerckhove over de lange staking schreef, liet Steen niet onberoerd. De kopstukken van de kristelijke metaalvakbond die het boek "Kleine scheepswerf, grote staking" sponsorde waren nogal geschrokken van het geschrift, waarin de auteur, zoals gewoonlijk, geen hand voor de mond gehouden had. De publicatie konden ze niet verhinderen, maar de honderd exemplaren die ze afnamen zijn nog niet zo lang geleden in de papiercontainer beland. Ook door de beroering die zodoende rond het boek ontstaan was, gingen de andere negenhonderd exemplaren vlot over de toonbank. (gw)



Redgy Steen leidde de hardnekkige staking.

Norbert Bauwens en Michel Degrijse werkloos gebleven. Ploegbaas Redgy Steen vond een job in een stoelenfabriek in Ardoie en kon met Eddy Renault nadien aan de slag op de Oostendse Scheepswerf IdP. Beiden zijn sinds mei met brugpensioen., Fernand Cuvelier kwam in een PWA-project in Oudenburg terecht en Yvan Hubrouck in overheidsdienst. Willy Vangheluwe vond werkt aan de gemeente Eernegem en Ronny Theys is enkele jaren geleden door ziekte overleden.

Niets gewonnen

Redgy Steen was 24 jaar werkzaam bij Seghers en als ACV-vakbondsafgevaardigde was hij zowat de spil van de langdurige actie. "Voor ons ging het over meer dan een sociaal conflict. Wij waren niet alleen bekommerd over onze werkgelegenheid, maar ook het behoud van de stielkennis en de know how in de sector stond op de helling", verduidelijkt Redgy Steen. "De toestand in de scheepsbouw was toen reeds zeer problematisch. Het was ook een gevecht voor het stakingsrecht tegen een malafide ondernemer, tegen de rechtbanken die zich mengen in sociale geschillen, de rechtsgang met eenzijdige verzoekschriften, bevelschriften en het opleggen van dwangsommen om stakingen te

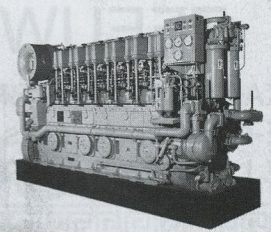
- Alle dieselmotoren:**
 Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
 Leveren en plaatsen van keerkoppelingen, waterpompen en compressoren e.a.
 Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
 Schroeven en schroefassen
 Las- en leidingwerk

Scheepsdiesel Service



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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93



“Lidstaten moeten beter hun best doen”

DE EUROPESE COMMISSIE heeft voor de tweede keer het scorebord voor het gemeenschappelijk visserijbeleid gepubliceerd. Daaruit blijkt dat er in 2003 weliswaar vooruitgang is geboekt bij de verstrekking van gegevens door de lidstaten, maar dat er nog veel moet worden verbeterd om de visbestanden in stand te houden. Bij driekwart van de lopende inbreukprocedures gaat het om overbevissing.

SINDE HET SCOREBORD van vorig jaar heeft de Commissie vier nieuwe inbreukprocedures ingeleid. Tegen Spanje en het Verenigd Koninkrijk wegens ernstige tekortkomingen bij het nakomen van hun handhavingverplichtingen en tegen Frankrijk en Spanje wegens ontoereikende controles van het gebruik van bepaalde soorten vistuig. Aangezien

is gebleken dat de handhavingactiviteiten van de lidstaten nogal te wensen overlaten, is het mogelijk dat de aan de Commissie toegezonden gegevens de werkelijkheid niet accuraat weergeven. Deze verschillen zijn er mede de oorzaak van dat er te veel wordt gevestigd, aangezien de visserij op bepaalde vissoorten niet op tijd wordt stopgezet om overschrijding van de quota te voorkomen.

Verbetering en uniformering van de handhaving in de hele Europese Unie is een van de hoekstenen van de hervorming van het GVB. De publicatie op het internet van het visserijscorebord is een van de maatregelen om dit doel te bereiken. (*)

Franz Fischler, uittredend Europees Commissaris voor Visserij, verklaarde: *“Ondanks er enige vooruitgang werd geboekt, moet er nog veel worden gedaan. De lidstaten hebben afgesproken tot een rechtvaardigere, doeltref-*

fende en uniforme handhaving te komen. Nu moeten zij over de brug komen.”

De lidstaten moeten nauwlettend toezicht houden op de vangsten van hun vaartuigen. Zo kan op tijd worden gestopt met vissen om binnen de quota te blijven. Hoewel de zaken er beter voorstaan dan vorig jaar, is Denemarken de enige lidstaat die de regels volledig heeft nageleefd door alle vereiste vangstaangiften op tijd in te dienen.

Het aantal quota dat werd overschreden, is gedaald van 3 procent in 2002 naar 2 procent in 2003. De mate van overbevissing verschilt aanzienlijk, variërend van minder dan 1 procent tot 76 procent. Hetzelfde geldt voor de betrokken hoeveelheden. De meest betrokken lidstaten zijn België, Spanje en, voor het derde jaar, Nederland.

In juli 1999 heeft de ministerraad een lijst opgesteld met gedragingen die een ernstige inbreuk vormen op de regels

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

van het GVB. Nadat ernstige overtredingen waren geconstateerd moeten de lidstaten elk jaar verslag uitbrengen over de maatregelen die zij hebben genomen. De Commissie wijst erop dat de tekortkomingen in de ontvangen verslagen de vergelijkingen tussen de lidstaten bemoeilijkt. Uit de ontvangen gegevens blijkt dat het aantal ernstige inbreuken in 2002 is gedaald van 8.139 gevallen in 2001 tot 6.756 gevallen 2002. Net als vorig jaar gaat het bij de helft van deze gevallen om illegale visserij zonder vergunning of in verboden gebieden.

Driekwart (61) van de inbreukprocedures die momenteel tegen lidstaten lopen (81) hebben betrekking op visserij buiten de toegewezen quota. Het betreft Denemarken (10), Spanje (9), België, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk (elk

7), Zweden (6), Ierland en Portugal (5), Duitsland, Finland (2) en Nederland (1). Nog eens acht andere procedures hebben betrekking op het niet nakomen van de verplichting de vangstgegevens aan te melden. Er zijn vier nieuwe inbreukprocedures ingeleid, waarvan twee tegen Spanje en het Verenigd Koninkrijk wegens ernstige tekortkomingen bij het nakomen van hun hand-

havingverplichtingen en twee tegen Frankrijk en Spanje wegens ontoereikend toezicht op de technische maatregelen, ondermeer het gebruik van drijfnetten. Alleen tegen Griekenland en Italië (waarvoor maar één quatum geldt) lopen geen inbreukprocedures.

(*) (http://europa.eu.int/comm/fisheries/scoreboard/index_en.htm).

Noordzeelanden gaan samenwerken bij visserijcontrole

Tijdens de Europese Raad van visserijministers op 19 juli in Brussel, onder het voorzitterschap van Nederland, hebben de Noordzeelanden een verklaring ondertekend over nauwere samenwerking bij controles op de visserij in de Noordzee. De samenwerking gebeurt binnen de zogenaamde Scheveningen-groep. Op basis van de verklaring wordt voor 1 oktober een concreet actieplan uitgewerkt waarin meer uniformiteit voor de verschillende lidstaten wordt vastgelegd. De EU-richtlijnen blijken in de praktijk te veel ruimte over te laten voor nationale interpretaties. De Noordzeelanden streven naar een effectievere en consistentere toepassing van de Europese visserijregelgeving. De samenwerking binnen de Scheveningen-groep loopt hiermee vooruit op de controlestructuur waaraan in Europees verband wordt gewerkt.

Visgebieden gesloten voor tong en schol

Uitputting van de quota heeft ertoe geleid dat opnieuw twee visgronden gesloten zijn. Vanaf 17 juli tot het einde van het jaar is het ICES-gebied VIIe in het Kanaal gesloten voor de kleine hoeveelheid tong (7 ton) die onze vissers er mogen opvissen en VIIf en VIIg (Bristol Kanaal en Zuidkust Ierland) waar 179 ton schol mocht gevangen worden.

The Proof of the Pudding

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

Zend een gratis proefnummer naar:

Naam:

Straat en nr:

postnr en gemeente:

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

Naam en voornaam:

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

... is in the Eating

Federaal Voedselagentschap gecentraliseerd in Brugge

Het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) heeft zijn vier vestigingen in Brugge en Kortrijk gecentraliseerd in het As-webo-kantoorgebouw aan de Koning Albertlaan in Sint-Michiels-Brugge waar de dienst beschikt over 1.800 m2 kantoorruimte. Vroeger zaten de inspectie- en controlediensten van het Ministerie van Landbouw, het IVK en de Eetwareninspectie erg verspreid. De Belgische regering heeft drie jaar geleden beslist alle controlediensten voor voedingswaren te groeperen in één dienst die instaat voor de controle en inspectie van de voedselveiligheid. In West-Vlaanderen stelt deze dienst 120 mensen tewerk, van wie 95 controleurs. Het jaarbudget van FAVV West-Vlaanderen bedraagt 19 miljoen euro. Nationaal heeft het FAVV vorig jaar 23.843 bezoeken afgelegd waarvan de meeste plaatsvonden in horeca-bedrijven. De controleurs schreven 19.000 waarschuwingen en in 800 gevallen werd een proces verbaal opgesteld. De opmerkingen sloegen in de meeste gevallen op inbreuken tegen de hygiënische voorschriften, de bewaaromstandigheden van voedingsproducten en de etikettering.

Oostendse slipway even defect

Begin juli geraakt de kleine slipway in Oostende onklaar. Toen de Z.126 Sophie op de slipway geplaatst werd brak de ketting waardoor het vaartuig terug in het Visserijdok gleeed. Het ongeval veroorzaakte geen schade. Enkele dagen later was de ketting hersteld en konden er opnieuw vaartuigen droog gezet worden.

Visserij bevoegdheid van Vlaamse minister-president

De ministerportefeuilles in de Vlaamse Regering zijn verdeelde en de bevoegdheden vastgelegd. Minister-president Yves Leterme (CD&V) heeft landbouw en dus ook visserij in zijn bevoegdheid. De West-Vlaming heeft intussen al een memorandum van de Stichting Duurzame Visserij toegestuurd gekregen. Over de plannen van die stichting is anders nog maar weinig bekend. Naar verluidt laat de stichting volgende maand van zich horen.

Fientje Moerman (VLD), afgedaald van de Federale regering, zal de Vlaamse economie behartigen en Kris Peeters (CD&V) moet optreden als voogdijminister voor zowel de haven- als milieu-aangelegenheden.

Nieuwe Ices-vertegenwoordiger

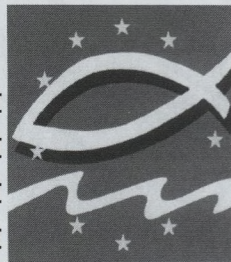
Ir. Rudi Declerck, onlangs gepensioneerd, wordt als Belgische vertegenwoordiger van het International Council for the Exploration of the Sea (Ices) opgevolgd door dr. Roland Fonteyne van het Departement Visserij in Oostende. Ons land heeft twee vertegenwoordiger bij het Ices. Het andere mandaat staat op naam van dr. Georges Pichot van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium (BMM).

Situatie import uit China

Het Permanent Comité voor de Diergezondheid en de Voedselketen heeft ingestemd met een ontwerpbeslissing om de import uit China weer mogelijk te maken. Op dit ogenblik is de import van aquacultuurproducten, gepelde of bewerkte garnalen en kreeftjes van de soort *procambarus* clarkij aan voorafgaande controle onderworpen. Nog steeds moet elke zending vergezeld zijn van een attest van de bevoegde Chinese dienst waarin staat dat de goederen onderzocht zijn op residuen van diergeneesmiddelen. Paling wordt niet apart genoemd, maar valt naar alle waarschijnlijkheid onder de aquacultuurproducten. Visserijproducten afkomstig uit wildvang blijven vrij. Verwacht wordt dat de nieuwe beschikking die de import uit China weer mogelijk maakt pas in september in werking treedt.

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchtransport



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

Dit is al de tiende aflevering die HVB wijdt aan het fenomeen van de zeevrouwen. We vestigen er daardoor de aandacht op dat de zee niet uitsluitend een mannenzaak is. Doorheen heel de geschiedenis vinden wij ook sporen van fameuse zeevrouwen.

Vandaag bevinden we ons aan boord van de klippers en we keren de steven naar de XIXde eeuw.

Op de klippers zwaaiden de rokken

HALVERWEGE DE NEGENTIENDE eeuw kon je op zee nog volop reusachtige zeilschepen zien varen. Daaronder bevonden zich vlugge en sierlijke klippers (foto op volgende bladzijde) die naar alle grote havens ter wereld zeilden. Ze braken daarbij stelselmatig snelheidsrecords van tochten die bijvoorbeeld vanaf de oostkust van de Verenigde Staten naar San Francisco gingen of naar de nieuwe havens van de Oost. Een typisch werk voor mannen met baarden.

Voor al wie die ervan droomde ooit de oceanen te bevaren werd het zeilen op een klipper als de absolute top beschouwd. Uiteraard was het als een mannenberoep — een ruwe, veelal gevaarlijke job die vooral van de schippers een nuchter oordeel eiste om berekende risico's te nemen. Een delicate balans was het aan boord van die vaartuigen. Veiligheid en snelheid moesten er voortdurend afgemeten worden aan veranderlijke winden en onvoorspelbare weeromstandigheden.

Weinig bekend is dat er toen ook vrouwen met de mannen meezeilden (meestal waren dat de echtgenotes van schippers en stuurliu), nog minder is het

geweten dat sommige vrouwen zelfs het bevel voerden over dergelijke schepen. Soms deden die vrouwen dat zelfs beter dan hun mannen. Van vele 'zeevrouwen' zijn heldendaden bekend — buitengewone feiten die des te merkwaardiger zijn omdat de plaats van de vrouw, zeker in die tijd, verondersteld werd thuis bij de haard te zijn. Zoals alle zeilers aan boord van de klippers waren ook de zeevrouwen toentertijd voortdurend blootgesteld aan winden en regenvlagen die aan tuig en zeilen trokken. Ze moesten zich schrap zetten tegen stormen die opgezweepte golven over de verschansing joegen, waarbij menig zeebonk vaste grond onder de

voet verloor en waarvan 'groentjes' nog niet weinig de stuipen op het lijf kregen. En uiteraard waren die vrouwen meestal kleiner, tenderder dan de mannen waarmee ze het schip deelden.

Mary Wakeman

Des te verwonderlijker is het dat een van de succesrijkste zeevrouwen Mary Wakeman was: klein, schuchter en voorbestemd een rustig leventje aan de wal te leiden. Het wicht was nauwelijks negentien toen ze Edgar Wakeman trouwde, een oudere schipper.

Mary was, zoals gezegd, op het eerste gezicht nauwelijks geschikt voor het brutale mannenleven aan boord van de klippers. Toch heeft ze, gedurende de vier jaar die ze met haar man aan boord van de Adelaide doorbracht, zes tochten rond de stormachtige Kaap Hoorn gemaakt. Op een van die reizen doodde de eerste stuurman een matroos door hem over boord te slaan, waarop de al te ruwe zeebonk op zijn beurt door een matroos van kant gemaakt werd... Dat moorden eindigde niet voordat deze laatste opgehangen was aan de ra. Gebeurtenissen die tenger Mary voor lief nam... liever dan thuis bij de haard te blijven zitten. Ook bracht ze op zee twee kinderen ter wereld; geboorten waarbij d'r man als vroedvrouw moest optreden. De eerstgeborene was een dochter die zeer toepasselijk Adelaide Seaborn genoemd werd.

Mrs. Clark

Nog aangrijpender is de ervaring die de echtgenote van kapitein Clark maakte nadat ze haar intrek genomen had aan boord van de klipper Frank N. Thayer.

Terwijl het schip naar huis zeilde met een lading hennep aan boord, gingen twee matrozen uit de bol. Ze doodden de roerganger en twee stuurliu, verwonden de kapitein en rammelden diens echtgenote af. Wild zwaaiend met messen en met een harpoen namen ze de controle van het schip over.

De echtgenote slaagde er evenwel in naar haar hut te vluchten en nadat ze haar kind in veiligheid gebracht had, greep ze twee revolvers die ze aan de kapitein gaf. Deze schoot een van de woestgeworden matrozen neer, maar de andere ontsnapte naar het ruim waar hij de kurkdroge hennep in de fik stak. Het vuur verspreidde zich zo snel dat de kapitein aan de bemanning opdracht moest geven het schip te verlaten.

Wil je ermee breken?

het kan!

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

Mevrouw Clark zette haar kind in de reddingsboot, en riskeerde nogmaals haar leven om aan boord de sextant, chronometer, kaarten en navigatietabellen te halen. Toen ze terug kwam, had het vuur de zeilen en het want al bereikt. Terwijl de matrozen het bootje van de vlammen wegroeiden, naaide mrs. Clark, in het licht van de vuurzee, twee dekens aan elkaar die als zeil konden gebruikt worden. Zes dagen later bereikten de weinige overlevenden land.

Eleanor Cressy

Sommige vrouwen tekenden zelfs als officier de monsterrol. Een vrouw die bijzonder wel op de hoogte was van navigatie tekende als purser en stond erop eerst het schip te inspecteren vooraleer ze d'r echtgenoot toestemming gaf er het bevel over te nemen. Nog een andere, een zeker mevrouw Reed (haar voornaam is niet bekend), echtgenote van de kapitein van de T.F. Oakes, bleek een uiterst bekwaam navigator te zijn; ze was daarenboven beter roerganger dan menig man aan boord. In 1887 nam ze het bevel over: haar man was ziek, de eerste stuurman was dood, de bemanning was aan het sterven van scheurbuik. Zij slaagde erin het schip te redden, een prestatie die haar de Zilveren medaille van Lloyd's of London opleverde.

Maar er waren er weinigen die de stuurmanskunst van Eleanor Cressy evenaarden, de echtgenote van de kapitein van de Flying Cloud. Dat vaartuig, dat menig maritiem record kon breken, is waarschijnlijk de beroemdste klipper ter wereld. Sommige van die records zijn overigens te danken aan de Eleanors knappe navigatie. In een storm ter hoogte van Kaap Hoorn en terwijl winden de sneeuw over het dek joegen, klampte vrouwe Cressy zich vast aan de kaartentafel. Ze berekende dat Kaap San Diego vlak voor het schip moest liggen, maar een dikke mist maakte het zeilen naar het rotsachtige gebied erg gevaarlijk. Zij adviseerde haar echtgenoot om ervan weg te blijven en stippele een nieuwe koers uit noordwaarts weg van de kaap. De kapitein accepteerde haar advies.

Twee dagen later trok de hemel open en 16 kilometer (10 mijl) verder daagde Kaap San Diego al op, een zwart stuk graniet dat boven de grijze zee uitstak. De berekeningen van mevrouw Cressy waren exact gebleken. Gevolg daarvan was dat de Flying Cloud een nieuw record mocht noteren: in drie dagen werd de Hoorn gerond!

Het is evenwel een andere gebeurtenis die maakte dat de reputatie van deze kapiteinsvrouw niet meer stuk kon. De Flying Cloud was in zwaar weer op weg naar Madagaskar. De vrouw stond beneden over de kaarten gebogen en toen ze eens wegkeek, door de patrijspoort, zag ze nog juist een paar benen

had, liet hij nogmaals een boot te water en gaf de mannen de opdracht te zoeken tot het donker werd.

Het was valavond toen ze de man ontdekten. Hij bevond zich exact op de plaats waar Eleanor het had voorspeld. Hij was zo zwak dat hij niet eens meer kon roepen of zich weren tegen de haaien die hem bedreigden. De drenkeling werd aan boord gebracht en werd de eerstvolgende dagen patiënt van vrouwe Cressy.

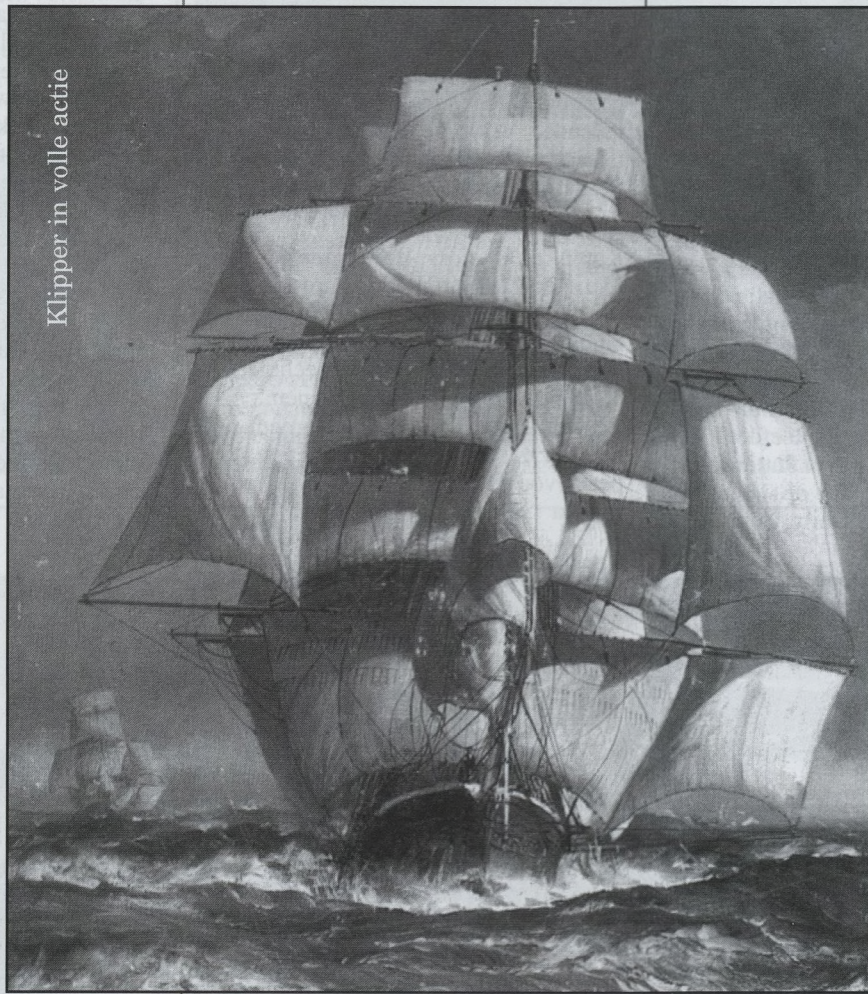
Nadat de Flying Cloud in de haven aangekomen was, werd het verhaal over en over verteld, en de naam van kapiteinsvrouw Cressy werd bekend in havenkroegen al over de wereld.

Mary Ann Patten
Sommige kapiteinsvrouwen onderscheidden zich zelfs nog meer dan Cressy. Samen met d'r echtgenoot, kapitein Joshua van de Neptune's Car, zeilde Mary Ann Patten in 1856 van New York naar San Francisco. Op een eerdere reis naar Hong Kong had zij al veel over navigatie en scheepvaart geleerd. Haar trotse echtgenoot had plichtsgetrouw in het logboek genoteerd: 'Mevrouw Patten is ongewoon handig en zou ongetwijfeld goed van dienst komen mocht ze een man geweest zijn.' Het zou zo uitdraaien dat zij ook als vrouw goeie diensten zou verlenen.

De reis naar San Francisco kende

pech vanaf de start. De eerste stuurman was opstandig en moest opgesloten worden. De tweede officier was onbekwaam en kapitein Patten moest, alhoewel hij ziek was, dubbele wachten lopen. En de zee liet zich ook al heel de tijd erg voelen. Toen ze Kaap Hoorn naderden ging de lading schuiven en het schip kapseisde bijna. Het beveiligen van de overhellende vracht kostte de laatste krachten van de kapitein. Hij stortte in, kreeg koorts, werd blind en raaskallend moest hij in bed blijven liggen.

Vrouw Patten, die overigens juist geconstateerd had dat ze zwanger was, nam het bevel over en vreemd genoeg



Klipper in volle actie

die in het schuim van de golven verdwenen. Terwijl ze de ladder opstomde, schreeuwde ze het bekende 'Man overboord!'

Kapitein Cressy gooide een reddingsboei en zette een boot uit, maar toen de ploeg zonder de man terugkeerde, moest de kapitein de drenkeling opgeven. Zijn echtgenote legde zich daar evenwel niet bij neer. Rekening houdend met de wind en het tij, berekende ze de richting waarin de man waarschijnlijk afgedreven was en pleitte er bij haar man voor om de zoektocht verder te zetten. Onder de indruk van haar bewering dat zij de man gelokaliseerd

aanvaardde de ruwe bemanning dat ook.

In een van de zwaarste Kaap Hoornstormen die ooit genoteerd werden, stond ze in weer en wind achtenveertig uur aan dek, orders schreeuwend boven de bulderende wind uit. Ondanks het gevaar dat de ijsbergen daar vormen, stuurde Mary Ann het schip steeds vooruit, steeds verder, goed wetend dat de situatie aan boord maar al te hachelijk was. Ze zette een koers uit die hen toeliet de boorden van de ijsbergen te randen en het schip uiteindelijk naar kalmere wateren loodste. Uiteindelijk rondde het vaartuig met succes Kaap Hoorn.

Vijftig dagen lang verzorgde ze d'r echtgenoot. Ze bestudeerde daarvoor ook medische teksten telkens ze maar een moment kon afpietsen van haar kapiteinstaken. Omdat ze in geval van nood onmiddellijk ter beschikking wilde zijn, sliep ze met haar kleren aan. Haar zeemanschap bleek uitzonderlijk. In een dag legde Neptune's Car 300 mijl af. Op 15 november leidde zij de klipper San Francisco binnen en was daarmee de eerste vrouw die zo'n exploit realiseerde. Ze was nauwelijks negentien!

Via Panama keerden de Pattens terug naar Boston waar in maart hun zoon geboren werd. Maar ze leefden niet lang en gelukkig. Kapitein Patten stierf vier maanden later. En op 18 maart 1861 wist de Boston Daily Courier te melden dat Mevrouw Mary Ann Patten, weduwe van kapitein Johua Patten de dag ervoor aan tering gestorven was. Zij was nog geen 25.

Hannah Burgess

Een andere vrouw uit New England die nooit had verwacht een klipper te commanderen — en er zelfs nooit aan gedacht had naar zee te gaan — was Hannah Burgess. Ze was zelfs zeeziek geworden tijdens haar huwelijksreisje, een korte trip op een ferry. Tot haar grote opluchting werd ze niet

zeeziek op de Whirlwind, de klipper die d'r echtgenoot commandeerde. Ze ging navigatieboeken bestuderen en nam lessen bij haar kapitein. Enige tijd later was ze er zo bedreven in dat hij haar de navigatietaken toevertrouwde. Ze werd een uitstekend zeezeiler en schreef in die tijd in haar dagboek: 'Ik geloof dat ik nooit voorheen zo gelukkig was als nu'.

Spijtig genoeg was dat geluk van korte duur. Nadat hij van een tweede reis met de Whirlwind thuisgekomen was, kreeg kapitein William Burgess het bevel over de klipper Challenger. Zijn vrouw toog met hem mee.

In november 1856, voor de kust van Zuid Amerika, werd William zo ziek dat hij er zelfs niet in slaagde een brief naar de reders af te maken, waarin hij zijn terugreis aankondigde. Het was zijn echtgenote die de brief afmaakte en tekende. Vervolgens nam zij het bevel over en navigeerde het goed en wel naar Valparaíso in Chili.

Hetti Slocum

Kapitein Burgess overleefde de reis niet. Op 11 december noteerde Hannah in het logboek: 'In het zicht van het eiland Juan Fernandez, 250 mijl van Valparaíso, heeft mijn lieve echtgenoot afscheid van de wereld genomen.'

Ze was 22 en had op dat moment nog maar drie weken het bevel over de klipper gevoerd.

Joshua Slocum die het bevel voerde

over een klipper die in 1895 - 1898 rond de wereld reisde, had twee echtgenotes die hem op zijn tochten vergezelden.

Zijn eerste vrouw, Virginia, kreeg zes kinderen op zee en stierf nog voor ze veertig was. Enkele jaren na haar dood huwde Slocum zijn nicht Hetti en zeilde naar Zuid-Amerika waar zijn nieuwe echtgenote hun beider levens redde door een aanval af te slaan van twee opstandige bemanningsleden. Nadat ze ook nog eens de cholera en de pokken overleefd hadden, leden ze ook nog eens schipbreuk in een Braziliaanse baai. Als enige overlevenden bouwden de echtelieden samen een bootje waarmee ze terug huiswaarts zouden keren. Met arsenicum moest Hetti zichzelf tegen malaria-aanvallen verdedigen. Uiteindelijk slaagde het koppel erin om zeven maanden later weer thuis te geraken. Onderweg had een walvis hen bijna tot zinken gebracht, hadden ze stormen getrotseerd en waren ze bijna te pletter gevaren op riffen. Ze werden onthaald als helden... maar Hetti ging nooit meer met haar echtgenoot op zee.

Het waren harde tijden voor de vrouwen die in de 19de eeuw voor een leven op zee kozen. Dat tijdperk eindigde met de komst van de stoomschepen, die meteen het einde van de klippers betekende. Toen de scheepsbouwers op stoom overschakelden, verboden bijna alle scheepvaartmaatschappijen de aanwezigheid van kapiteinsvrouwen aan



boord, zelfs als passagier.

De vrouwen die aan boord van de klippers van de zee mochten proeven, hadden echter triomfen gesmaakt in een keiharde mannenwereld. Samen met die mannen en gelijk die mannen hadden ze op zee opmerkelijke prestaties geleverd.

Phylis Zauner, vertaling HVB

(*) Klipper is de benaming van een tussen 1840 en 1850 in gebruik genomen (het eerst in Noord-Amerika gebouwd) type van houten (later ook stalen of compositie-) zeilschip met scherpe boeg en in enigszins gestroomlijnde vorm, bekend als snel zeiler en concurrent van de eerste stoomschepen. Bovenstaand artikel verscheen oorspronkelijk als 'Petticoats on the Poopdeck' in The Compass, the magazine of the sea and air, #1,1995. Vertaling HVB.



Gouden jubileum Lodewijk en Yolande



De Oostendse reder Lodewijk Pieters (68) en echtgenote Yolande Aesaert vierden vorige maand de vijftigste verjaardag van hun huwelijk. "Louis" Pieters, zoon van een paardenvisser uit Oostduinkerke, huwde op 14 juli 1954 de Nieuwpoortse Yolande Aesaert.

Lodewijk staat sinds 1949 in de visserij. In de jaren vijftig trok hij met de schepen van de Oostendse reder Charles Walrave en later met de NV Motorvisserij naar IJslanse wateren. In 1965 kocht hij samen met zijn vroegere kajuitgenoot August Puystjens de IJslander O.318 Belgian Sailor. In 1987 liet hij op de Oostendse scheepswerf de hekreiler O.316 Aegir bouwen die nu door een van zijn zonen gevoerd wordt.

Zijn echtgenote was huisvrouw en zorgde voor de opvoeding van de vier kinderen. Ondertussen is de familie al uitgebreid met een halve dozijn kleinkinderen.

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN

PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN

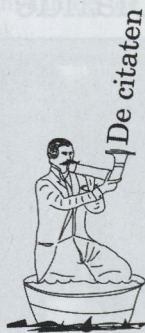
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)

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.



'Van alle overheden is de provincie de enige die altijd achter de visserij heeft gestaan. (...) De provincie was ook de enige overheid die hard op de tafel klopte tegen windmolenparken in onze visgronden.'

Willy Versluys
in Brugs Handelsblad, 18 juni

'Televisie is in wezen niet echt geschikt om bijzonder ingewikkelde verhalen, zoals het proces Dutroux, uit te leggen en moet het eerder hebben van vrij eenvoudige verhaallijnen. Ook dat maakt het moeilijk om, ondanks heel veel tijd, alle elementen van het dossier weer te geven.'

Yves Desmet, in De Morgen

'De Franse visveilingen beschuldigen de Ieren en de Schotten voor het ineensstorten van hun prijzen voor zwarte koolvis en zeeuivel. (...) Om de schuldigen niet bij naam te noemen spreekt men in Brussel nu al van een invasie van "Chinese kabeljauw" op de Europese markten.'

Luc Corbisier in de RC.

'Politiek: daden omzetten in woorden.'

(Een politicus die onbekend wenst te blijven)

'Oef! Wij hebben eindelijk een minister en welken! De Minister-president himself heeft Landbouw, en dus ook Visserij onder zijn bevoegdheid!'

Manu Desutter in het Persoverzicht
5 van de CRB.

'Nederland raakt steeds meer hoogwaardig werk kwijt aan lagelonenlanden. Deskundigen schatten het banenverlies op vele tienduizenden per jaar. Exacte cijfers ontbreken, omdat bedrijven zich in een mist hullen uit angst voor negatieve reacties van consumenten en werknemers.'

De Volkskrant

'De kloof tussen arm en rijk wordt groter. De maatschappij verwacht steeds meer van gezinnen en individuen, ook op financieel vlak. Voor iedereen is het risico dat je in de armoede terecht komt, groter geworden.'

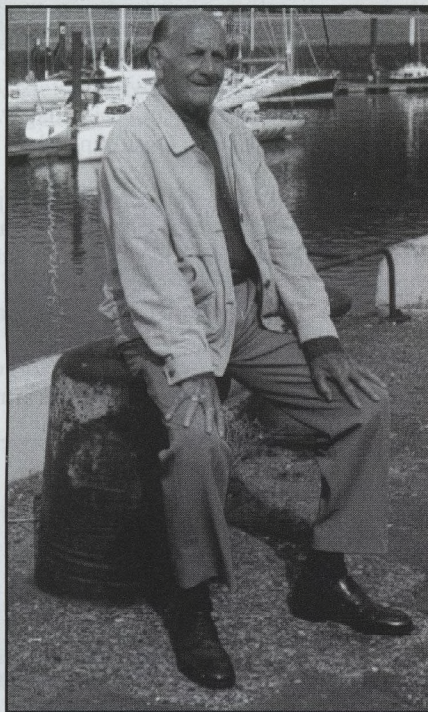
Ludo Horemans van het Vlaams netwerk van Verenigingen waar Armen het woord nemen,

Stille water maken grote vissers

HVB sprak met Petrus-Sabbas

Petrus-Sabbas Rammeloo is in de Zeebrugse visserij een befaamde visser en reder. Eenzelfig, maar desalniettemin van waarde; een grote naam in de vissersgeschiedenis van de oostkust.

Hij werd op 26 oktober 1919 in Boekhoute (voordien Bouchaute) geboren in het gezin van Willem en Caroline, waar nadien ook Frans en Elona de familie vergrootten. Zijn naam, Petrus-Sabbas, brengt soms verwarring. Hij staat officieel genoteerd als Petrus-Sabbas, maar iedereen in de visserij kent hem als "Sabbas". Aan de oostkust, waar al de vissers een bijnaam hebben, zorgt dat voor verwarring: 'Maar een lapnaam is het niet, op de kalender staat op 5 december de naam Sabbas ingevuld. Het is een originele voornaam die in de familie Rammeloo regelmatig opduikt.'



Mosselvisser

Sabbas heeft zijn grootvader gekend, een goede mosselvisser. *'In de eerste wereldoorlog voeren die Vlaamse mosselvisserij met hun zeilboten over Veere, tot zelfs de Hoek van Holland. Het waren harde werkers, heel fier op hun vaartuig en beroep.'* Vader Willem had de BOU.9 die later de Z.6 "De twee gebroeders" zou worden. Sabbas: *'De mosselvisserij in de Braakman en de Ik heb met vader nog op de Oosterschelde gevaren. Vaders broer woonde in Nederland en had de "Philipinne 19", vader de "Boekhoute 9" een lemmersjacht met Kromhoutmotor van 26Hp (20kW). Samen met vader Willem en oom Sabbas mocht ik dan mee naar Gent voor de verkoop van de vangst. Als de Scheldearm "De Braakman" dicht slijbt is de beste tijd voor de mosselcultuur echter voorbij.'*

Sabbas heeft de lagere school in Boekhoute uitgedaan om dan op moeders wens naar de middelbare school in

Zelzate te trekken, studies waaraan in 1934 een einde komt. In 1932-1933 heeft hij ook visserij onderricht gekregen in Boekhoute en bekomt door bewijsstukken van.

Naar Zeebrugge

Sabbas: *'We hadden thuis goede verhalen over de visserij in Heist en Zeebrugge horen vertellen en er waren daar ook al Boekhoutenaars goed ingeburgerd zodat het gezin in 1934 naar Zeebrugge verhuist. De Boekhoutenaars waren in de visserijsector actief, maar er werkten er ook aan de havendam. Van 1934 tot 1939 hadden wij onze handen vol met werk met het plukken van het mosselzaad op de strandhoofden en aan de haventoeegangen van Zeebrugge tot Nieuwpoort. Dat zaad had een goede faam in Bruinise, Zierikzee en Tolen, het was de basis voor een oogst van de beste mosselen.'*

De BOU 9, die bij de verhuizing Z 6 "Ebinyser" werd, wordt verkocht in Nederland. In 1937 krijgt scheepswerf De Backer in Zeebrugge opdracht een garnaalvaartuig te bouwen dat Z 6 "Elona-Constance" gedoopt wordt (Deutz van 70Hp/51kW). Aan boord: vader Willem, de zonen Sabbas en Frans en een Nederlander uit Arnemuiden.

'Ik had in Boekhoute ook visserijonderwijs gevolgd en, in de avondschool van Zeebrugge lessen gekregen van Carton (navigatie), Vandierendonck (dek) en Pitteljon (motoren). Maar over mijn examenervaring in de Zeevaarschool van Oostende in 1947 ben ik nog steeds verbolgen.' Hij wilde de vergunning van schipper verwerven en had daar lessen voor gevolgd in de Paster Pype school bij broeder Annobert en A. Verbist. Als hij naar het examen gaat, is hij voor jurylid A. Callant iemand van een andere school en hij wordt diepgaand ondervraagd over de sextant. Blijkbaar is het antwoord onvoldoende goed. Hij moet nog maar eens terugkomen. Sabbas doet dat in 1948. *'Ik ken alles nu zeer goed. Een jurylid heeft echter een knop van de sextant ver-*

as Rammeloo

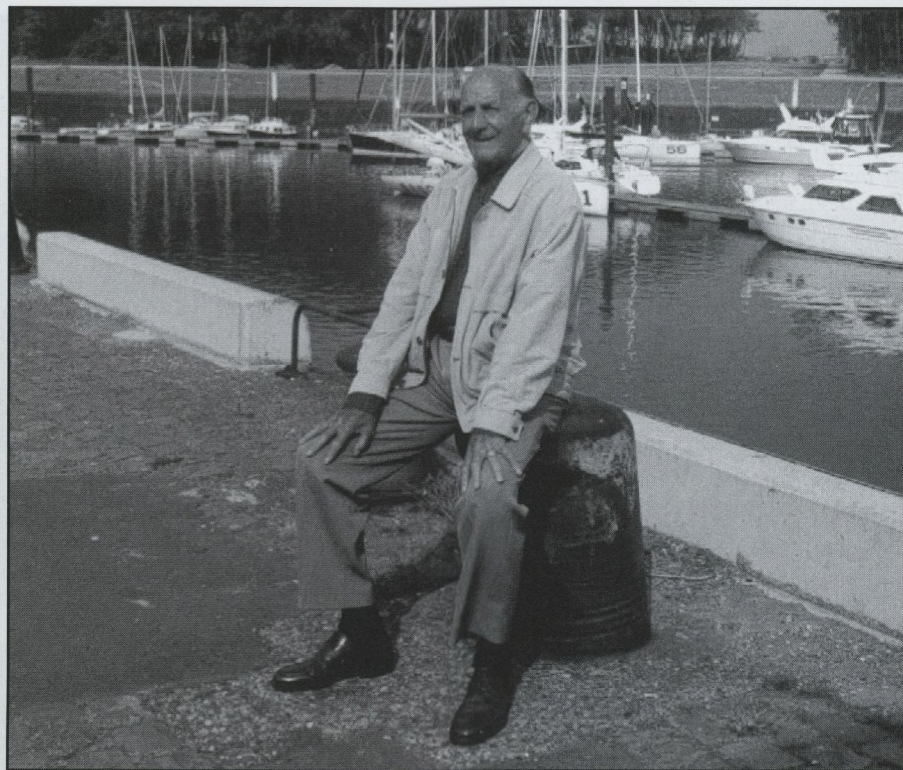
draaid. Als ik hem daarop wijst, en hem er vervolgens ook op wijs dat het resultaat in dat geval wel heel anders is, is het hek van de dam. De vragen blijven maar komen. Uiteindelijk vraagt men me een en ander over over het wiptoestel. Ik wist goed genoeg hoe dit toestel moest behandeld worden, maar het antwoord is niet exact datgene wat in het leerboek staat. In feite', zegt Sabbas 'moest ik het jurylid gewoon verteld hebben hoe ik in Duinkerke vijftien soldaten in buitengewone toestanden aan boord heb geholpen... zonder wiptoestel. Ik was echt kwaad. Uiteindelijk is het dan toch in orde gekomen en had ik mijn vergunning.'

Oorlog

Dit brengt ons terug naar de oorlogswolken die 1939 over de kust komen hangen. De familie Rammeloo had daar, zoals veel andere vissersfamilies, eerst weinig aandacht voor. Het nieuwe vaartuig was belangrijker. De ernst van de situatie ging men beseffen als er voor de haven drijfmijnen tot ontploffing kwamen en men de Z 31 van Eugene Verpoorter in Nieuwpoort moest binnenbrengen omdat er een mijn in de netten tot ontploffing was gekomen. De familie overlegde. Vraag was of de gebroeders Sabbas en Frans met de fiets richting Frankrijk zouden vluchten. De politie van Zeebrugge bracht onvermoed de oplossing toen ze het bericht kwamen brengen dat het vaartuig weg moest van de kade of dat het anders tot zinken zou gebracht worden.

Op 18 mei gaan vier gezinnen aan boord: de familie Emiel Geernaert, Benonie Bral, Petrus Everaert met zijn twee zonen en de eigen familie. De nacht konden ze nog doorbrengen in Nieuwpoort om dan 's anderendaags naar Fecamp te varen. De Franse soldaten namen de Z 6 in beslag en alleen Sabbas en Frans bleven aan boord, samen met twee Franse matrozen. Er werd een konvooi gevormd, dat hulp moest gaan bieden bij de evacuatie van de ingesloten soldaten in Duinkerken. Sabbas: *'Het was laagtij en om aan boord te komen, gebruikten ze koorden. Het werd een bestorming. Er waren zelfs soldaten die in de mast kropen om zeker mee te zijn. Er waren vijftien soldaten aan boord. Zij hadden maar weinig vertrouwen in de vissersboot, maar er was geen andere mogelijkheid. Frans en ik waren evenmin gerust. Wij hadden veel vaartuigen de volle lading zien krijgen, we hadden ze zien branden en zien zinken!'*

Al de vluchtelingen werden evenwel veilig aan wal gebracht in Ramsgate.



Petrus-Sabbas kan men nu dagelijks met de fiets langs de kaai zien rijden. Hij blijft nog genieten van de haven en de visserij, die weliswaar niet meer de visserij uit zijn tijd is, maar hem toch nog boeit.

Waarna de opdracht volgde om terug naar Duinkerken te varen. Sabbas: *'Het was slecht weer en er was mist. Daarbij liet de koelwaterpomp het afweten. Ter hoogte van Gravelines nam een visbak uit Lowestoft ons op sleeptouw richting Ramsgate. Later bleek dat de schipper van de visbak op de "Titanic" had gevaren en het mee daarom zijn plicht gevonden had ons vissersvaartuig te helpen. Later heeft een sleepboot van Boulogne de taak overgenomen en ons naar St.Vaast gesleept. Het reeds vroeger samengestelde konvooi, dat hulp had gebracht bij de evacuatie bestond uit: Z3 "Irma-Germain" van reder Emile Vandierendonck, H 12 "Ons gedacht" van René Vandierendonck, Z.31 "Gustaaf" van de weduwe van Petrus Serie, Z 50 "Lydi-Suzanne" reder Prosper Everaert en Z.71 "Irma" van Frans Claeys. Van Joseph Vlietinck (Veerman van de H 16) kregen we het nieuws dat Duinkerke in de handen van de Duitsers was.'*

'In St.Vaast kregen we van commissaris Depoorter de opdracht naar Le Havre te varen en vluchtelingen over te brengen naar Trouville. Daar waren er al beschietingen en bombardementen. Dus ging de reis terug naar Fecamp om nieuws te bekomen van de familie. Maar ook hier waren de Duitsers al aanwezig. De Z.71 "Irma" van reder Frans Claeys die op kop voer, kreeg de volle lading en was erg beschadigd. Ik zag Duitse soldaten in de haven die ook schoten. Omkeren en wegwezen was de boodschap. Ons vaartuig werd in St. Vaast voor anker gelegd en ik ging aan boord van een vaartuig uit Oostende.

Mijn broer Frans ging aan de slag op de Z.11 "Zwaluw", van Julien Serie.'

Bij het bombardement op Fecamp overlijden vader Willem en zus Elona. *'Het konvooi kon binnenvaren in Newhaven (Engeland). Daar werden we goed ontvangen, kregen voedsel en brandstof, maar konden er niet blijven. Dus voeren we naar de haven van Poole, achter het eiland Wight. Daarna ging het verder naar Dartmouth waar we op de rivier voor anker konden.'*

De overheid besloot dat de kleine vaartuigen naar Brixham moesten en de grote naar Newlyne. Aan boord van de Z 31 "Gustaaf" (Deutzmotor 95Hp /71kW) is Staf Serie schipper. Zijn crew bestaat uit Louis Adams, Georges Ragaert en Sabbas.

Onze Sabbas blijft ook twee maanden in Londen waar hij bij de BP-brandstoffen aan 't werk kan. De binnenvaarttanker lag hem echter niet en hij keerde naar Brixham terug. In oktober 1940 gaat hij daar als motorist aan boord van de Z 44 "Andre-Helena" (Industriemotor 70Hp/52kW) van Alfred Van Waes. Gedurende de oorlogsjaren komen de volgende vaartuigen in zijn monsterboekje te staan: Z.31 "Gustaaf" van reder Staf Serie waar hij twee maanden aan boord heeft geslapen, dan 6 maanden aan boord van de Z 44. Het volgende logement is bij Piere Barbaix tot einde 1943, waarna hij weer onderdak vindt in Newlyn bij Virginie Dobbelaere. Hij komt ook nog aan boord van de H 34 "Mariette-Rene" reder Frans Vantorre, H 63 "Victor-Erna" reder Ignaas Ackx, O 334 "Wolf" rederij Koning Albert, Z.72



De Zeebrugse visserij zoals Sabbas die beleefd heeft. Vooraan herkennen we de Z 499 Jean Marcel en de S 506 Bertha Leon

“Angèle-Lizette” reder Th. Van Wijnsberghe, H.82 “Frank” reder Prosper Van Hulle, die vanuit Swansea vaart. *‘Ik ben regelmatig op zee kunnen gaan en weinig in gevaar geweest, zodat er maar één grote schaduwvlek is: de dood van vader Willem en zus Elona in Fecamp.’*

Terug thuis

Op 4 november 1944 is de bevrijding van Zeebrugge een feit en Sabbas komt in Antwerpen toe op de O 276 “Lucienne-Christian” van reder Henri Calcoen. In Engeland had dit vaartuig het nummer P 12, als onderdeel van de navy. Met dat vaartuig werd er nu op de

Schelde patroelje gevaren. Aan boord vinden we schipper Staf Waes, Sabbas als motorist, Andries Gheselle, Van Maldegem en Julien Roose. *‘Het werd geen mooie tijd, want zo veilig was de Schelde ook nog niet. Er bleef het gevaar van de V1 en V2, waar niets tegen te doen was. De haven was het doelwit van deze Duitse aanvallen.’*

In maart 1946 is Sabbas terug in Zeebrugge en in juni trouwt hij met Simone Van Hevele die met haar vissersfamilie in 1943 uit Bassevelde naar Boekhoute is komen wonen. Haar vader en broers hebben de wonderbare haringvangst in Nieuwpoort meegemaakt. Een rijke boer had in 1943 een vaartuig laten bouwen en de familie was blij met

het werk aan boord.

In 1945 vaart Sabbas op de BOU 34 “De Vrijheid”, BOU 11 “De Jonge Celina” en de BOU 38 “H. Antonius”. Waarna het grotere werk begint. Dat vangt aan op de Z 453 “Nera” Industriemotor 100 Hp (75kW) met reder-schipper Gustaaf Van Waes. Uit zijn monsterboekje noteren we de daarop volgende vaartuigen: Z 533 “Antonius van Padua” van Camiel Verschraegen, O 146 “Georgiana” van Arthur Couhysder, Z 738 “Anne-Marie” van reder Louis Vantorre (op dit vaartuig krijgt Sabbas de taak van schipper), Z.499 “Gilbert-Nera” van Jan Vandierendonck.

Sabbas kreeg uiteindelijk nood aan een vaste stek. Op het vaartuig dat vader

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, Costende - Bruggelaan 12, Bredene

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



Bedrijvigheid aan de toenmalige Zeebrugse vismijn. Let op de aanwezigheid van vaartuigen met het thuisnummer B (Blankenberge) en Bou van Boekhoute.

Willem had laten bouwen, dat in Frankrijk werd opgevorderd en later totaal vernield werd, was er een verzekering, die na vele jaren geduld uitbetaald werd aan de familie Rammeloo. Men besluit er een schip mee te kopen.

De 0.47, die Z.46 "Aziatic" wordt, komt van de firma Brunet, heeft een Deutzmotor van 70Hp(52kW) en is een vaartuig in de oorlog gebouwd voor de garnaal- en haringvangst. Er blijft na de koop nog wat geld over en bij Brunet koopt men ook nog de 0.52, die Z.52 "Adriatic" wordt, met ABC.-motor van 80Hp(60kW).

Sabbas en Frans hadden nu elk hun vaartuig. Maar de weduwe van Willem Rammeloo is er de reder van. *'Zij was niet gemakkelijk en zoals men in Nederland zegt "het was een dame met pit" ze hield de teugels van de rederij strak. Een klassieke uitdrukking van haar was "Donder op". Zij was echter ook heel correct en had door haar levenservaring een goed beheer.'*

Later kreeg elke zoon zijn vaartuig in volle bezit. De Z.47 werd uiteindelijk verkocht in Brixham in 1963. Sabbas

koopt in Urk een ijzeren vaartuig, gebouwd op een werf in Breskens. De Z.585 "Zuiderzee" heeft als bemanning Charles Van de Walle, Leon De Munter en zoon Willy. Met de motor van dat schip (Cummins 150Hp/110kW) had men minder geluk. Een nieuwe Cumminsmotor van 200pk/147kW brengt de oplossing. De Z.585 wordt in Engeland verkocht en Sabbas koopt in Haarlingen (Nederland) ter vervanging de Z.88 "Nova Cura" met een Storkmotor van 141pk(104kW).

Aan boord is het nu familie eerst: Sabbas, de zonen Willy en Walter en Freddy Cattoor.

Voor Sabbas komt de laatste aanmonstering op 31 oktober 1977. Het vaartuig wordt verkocht aan Michel Vercauteren uit Nieuwpoort. Sabbas: *'Ik wil toch mijn bezigheid op zee behouden en in 1979 laat ik in Almeer (Nederland) een boot bouwen van 10 meter lengte. Daarmee ga ik alleen op garnalenvangst. Ik hou mij daar daar tien jaar mee bezig. In 1989 heeft zoon Willy de boot overgenomen. Het schip werd met twee meter ingekort zodat men vlot met*

de stok kon vissen. Ik heb ervan genoten tot het jaar 2000.'

Petrus-Sabbas kan men nu dagelijks met de fiets langs de kaai zien rijden. Hij blijft nog genieten van de haven en de visserij, die weliswaar niet meer de visserij uit zijn tijd is, maar hem toch nog boeit. Het echtpaar Rammeloo-Van Hevele gaat ook graag op reis, het liefste naar de kusten van Nederland en Frankrijk.

Interview en foto Juul De Vocht

ZEEBRUGGE

Nieuw monument



Op initiatief van de Julius Sabbekring werd aan het begin van de westelijke strekdam van de Zeebrugse haven een monument geplaatst. Het herdenkt baron August de Maere d' Aertrycke die een belangrijke rol gespeeld heeft in het creëren van de Zeebrugse haven.

Over deze baron publiceerde HVB al een uitgebreide levensbeschrijving (HVB VIII/1995, p.35) bij het 100-jarig bestaan van de haven, waarvan de Maere het vaderschap mag opeisen.

Het monument is een creatie van kunstenaar Renaat Ramon. In een zeventvoudige ritmiek van balken brengt deze een beweging aan die naar Zeebrugge, Zee, Zon, Zand, Zomer, Zeehaven en Zeesluis verwijst. De gele kleur van de letters is deze van de hoop die het schip op zee vergezelt. (DH)

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluikaai 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 - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKEND SERVICESTATION -

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



DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter

Die nacht vierden de Kalotieken en de Nationalen hun verkiezingsoverwinnink.



Nu we alle overbodige luxe uit de kabinetten gefeest hebben, gaan we die apen eens laten zien wat respect is.



Matroos, de minister-president van landbouw & visserij komt op bezoek naar de Stichting vr Duurzame Visserij-ontwikkelink.



Het is misschien het moment om te tonen wat julie inmiddels al gedaan hebben met al dat belastinggeld van de vissers dat nu niet meer naar de staat gaat.



Jamaar, klaag klaag, ertefreet en zaag.



Mijnheer de minister, met alle respect, maar die apen klagen & zagen nog immer als tevoren.



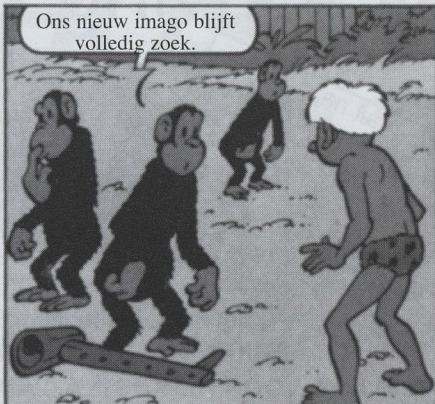
Ik zal vlug eens gaan kijken of ze in de Rederscentrale nog meer geld nodig hebben



Hola mannen op zoek naar duurzaamheid, Is er nog geld nodig ?



Ons nieuw imago blijft volledig zoek.



Heilige Inge maagd Vervotte. Met alle respect. Nog een geluk dat er nog een pak miljoenen klaar ligt om die zoektocht verder te kunnen zetten.



En ze leefden nog lang en duurzaam

Kantoor dicht, maar Hulp in Nood blijft bestaan

Linda doet het licht uit

EIND 2002 ZETTE de CV Hulp in Nood een punt achter haar verzekeringsactiviteiten. De almaar kleiner wordende sector, met almaar minder vaartuigen betekende tegelijk dat de herverzekering van de risico's steeds moeilijker en duurder werd. Voor de verzekeringscontracten werd uiteindelijk een samenwerkingsakkoord gesloten met het Heistse makelaarskantoor Callant-Westflandria. De laatste twee personeelsleden werden bij Hulp in Nood in vooropzeg

geplaatst en tot de beëindiging van de arbeidsovereenkomsten bleef het kantoor aan de Oostendse Baelskaai open. Toch blijft de Coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor Vis-sersvaartuigen bestaan, ook nadat het laatste personeelslid de deur uit is. Enige tijd geleden heeft de raad van bestuur de statuten immers aangepast waardoor de vennootschap ook andere opdrachten binnen de visserijsector op zich kan nemen. Over de aard van die nieuwe activiteiten heeft de raad van bestuur zich evenwel nog niet uitgesproken. Vorige maand heeft Linda De Bode-Krekel (46) als laatste personeelslid de deur achter zich gesloten. Als bediende heeft zij de 25 dienstjaren net niet kunnen rond maken. Normaal zou

Linda pas deze maand het licht uitdoen, maar omdat ze intussen aan de slag kon op de afdeling verzekeringen van de Oostendse touroperator Jet Air vertrok ze enkele weken vroeger dan voorzien.

Weinigen weten dat Linda uit het Antwerpse afkomstig is, waar ze met haar A1-diploma secretariaat en moderne talen stage liep bij een plaatselijke verzekeringsmakelaar. Haar eerste job vond ze bij het scheepsexperts-bureau van Nic Estur, een expert die regelmatig aan de kust optrad. Toen

Frans Serie en sinds '92 is dat Willy Versluys. Ik heb ook lang samengewerkt met Roland Biliau die uiteindelijk directeur werd en intussen ook men pensioen is. Nu Linda vertrokken is wil ze zowel de directie als de reders danken voor de goede samenwerking.

HiN blijft

De CV Hulp in Nood was de enige onderlinge verzekeringsmaatschappij die sinds haar oprichting in 1940 uitsluitend vissersvaartuigen verzekerde.

In de jaren '70-'80 was meer dan de helft van de visserijvloot bij de coöperatieve aangesloten. In het jubileumjaar 1990, toen HiN haar 50 jarig bestaan vierde, bedroeg het verzekerd kapitaal 3,83 miljard frank. Intussen is de vloot van 338 vaartuigen (1970) op 122 eenheden teruggevallen en kwamen tien-



Hulp in Nood (zeg maar Pros Vandenberghe) naar de vervanging van pensioengerechtigte medewerkster Gilberte Valette uitkeek greep ze haar kans. Haar echtgenoot werkte immers in Lombardsijde, waardoor een verhuus naar het Oostendse geen probleem vormde.

Wat ze zich nog herinnert van die tijd? *"Ik was toen pas getrouwd en nogal bedeesd. Aanvankelijk had ik dan ook schrik van Pros, maar geleidelijk ben ik zijn fransen gewoon geraakt. Het was soms hard werken en je moest al eens iets kunnen verdragen, maar al bij al was het een aangename job met veel menselijke contacten. Ons kantoor was zowat de zoete inval van de kaai",* zegt Linda die met spijt in het hart haar bureau verlaat. *"Ik heb de vier voorzitters van Hulp in Nood gekend: Arthur Coene, Frans Vander Veen,*

tallen vaartuigen in Nederlandse handen, die meteen in Nederland werden verzekerd. Het verzekerd kapitaal brokkelde snel af waardoor de onderhandelingspositie van de maatschappij verzwakte. Uiteindelijk hield HiN nog een veertigtal vaartuigen over, te weinig om het hoge risico van de polissen bij de herverzekeraars tegen gunstige voorwaarden geplaatst te krijgen. Hulp in Nood is dus niet langer een verzekeraar, maar de vennootschap wordt niet in vereffening gesteld. De deur van het kantoor aan de H. Baelskaai 12 blijft weliswaar gesloten. De leden werden hiervan per omzendbrief op de hoogte gebracht. Voor bedrijfscontacten kunnen ze echter steeds terecht op het kantoor van voorzitter aan de Oostendse H. Baelskaai 2. (gw)



als laatste personeelslid de deur achter zich gesloten. Als bediende heeft zij de 25 dienstjaren net niet kunnen rond maken. Normaal zou

Oostkust in opmars

Onmiddellijk na de tweede wereldoorlog (1946-47) bezat de Oostendse visserijvloot meer dan de helft van de totale vloot (251 op 479 vaartuigen). Het overgrote deel waren garnaaalscheepjes, kustvaartuigen en kleine middenslagschepen. Begin de jaren vijftig telde de visserijvloot 227 vaartuigen met Oostende als thuishaven en 153 Zeebrugse eenheden. De daaropvolgende jaren helde de balans steeds meer over naar de Oostkust. In 1966 voerden evenveel vissersvaartuigen de kenletters van beide havens.

Inzake tonnemaat en motorvermogen evolueerde de Zeebrugse vloot veel sneller omdat aan de Oostkust meer grotere eenheden in de vaart kwamen.

Illustratief voor deze evolutie is de verdriedubbeling van het motorvermogen en een verdubbeling van de tonnage van de Zeebrugse vloot tussen 1950 en 1970.

PK's	Oostende	Zeebrugge
1950	46.564 pk	13.673 pk
1960	43.382 pk	23.115 pk
1970	48.169 pk	39.086 pk
1980	25.492 pk	44.315 pk
1990	24.962 pk	67.960 pk
2000	16.709 pk	61.124 pk

BT	Oostende	Zeebrugge
1950	23.080 bt	5.134 bt
1960	18.225 bt	7.787 bt
1970	16.529 bt	10.348 bt
1980	6.988 bt	10.398 bt
1990	6.049 bt	15.820 bt
2000	3.829 bt	16.922 bt

Reeds in 1947-48 herstelde de vloot zich tot het vooroorlogse peil, maar een crisis in het visserijbedrijf brokkelde de vloot af door het wegvallen van de stoomvaartuigen. Vanaf 1953 werd opnieuw geïnvesteerd in de visserij. Het herstel tekende zich in de jaren vijftig het duidelijkst af aan de Oostkust.

Vanaf 1954 en de volgende jaren werd duchtig nieuwbouw gepleegd. De scheepswerven leveren nog steeds hoofdzakelijk houten garnaal- en kustvaartuigen af. De werf S.A.B.A.R.N. in Brugge construeerde al kleinere stalen vissersvaartuigen. Ook de pas opgerichte scheepswerf Bocher in Zeebrugge (maart 1954) legde zich toe op metaalbouw. De Z.552 Marathon was de nummer één. Toch waren nog niet alle reders gewonnen voor metalen constructies. Zo plaatste de Rederij Jan Bart (Leopold De Paepe, Theophiel Van Dierendonck en Leon Savels) uit Zeebrugge nog een order bij Scheepswerf Leon de Graeve voor de bouw van drie nieuwe ... houten vaartuigen.

Uit Het Visserijblad van vrijdag 13 augustus 1954

De vissersvloot van Zeebrugge breidt zich uit

De vissersvloot van Zeebrugge neemt met de dag toe. Het is voornamelijk na de oorlog dat de visserijvloot zo een grote uitbreiding heeft genomen. Bij stormweer is het eens de moeite waard om al de Zeebrugse vissers- en garnaal-sloepen te zien gemeerd liggen in de schuilhaven. Er is werkelijk plaats te kort, zodat thans de vissersvaartuigen met drie, vier en zelfs vijf moeten langs-zij liggen. Daarom ook heeft men het plan opgevat om de schuilhaven Oostwaarts uit te breiden. Het dok is reeds gegraven, maar dient nog uitgediept te worden, alsmede verder afgewerkt met kaaimuren en de nodige meerpalen.

Twee nieuwe vaartuigen gedoopt

Het eerste schip de Z.555 <<Valentino>> werd gebouwd op de werven S.A.B.A.R.N. te Brugge voor rekening van de heer Albert Moens, Vismijnstraat te Zeebrugge. Het schip is gans in ijzer, en uitgerust met een motor Deutz van 120 P.K. geleverd door de firma Valcke Gebr. uit Oostende. Het schip heeft verder nog de volgende afmetingen: de lengte overmeten 16.60 mt., breedte 4,60 m. en 7 voet diep. Woensdagnamiddag 11 kwam het nieuwe vaartuig door de sluisen uit Brugge, om zich aan de kade in de vissershaven te meren. Het schip is geschikt voor de middenslagvisserij en zal dienst doen op de garnaal en de visvangst. Rond 3 u. Zondagnamiddag werd het schip gedoopt door Z.E.H. De Cavele, pastoor te Zeebrugge. Als meter trad op Mw Wwe R. Huysseune en als peter mr Leopold Depaepe. Na de doopplechtigheid maakte het schip een korte maidentrip in zee. De bemanning is als volgt: schipper Albert Moens; motorist Roger Winkin en matrozen Freddy en Jackie Moens.

Het tweede schip dat gedoopt werd op Zondag 11. was de Z.470 <<Eric-Annie-Laura>>. Dit houten vaartuig werd gebouwd op de werven van de heer

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

*Deze maandelijkse
rubriek is gebaseerd op
HVB van 1954.*

Jules Haerinx te Zeebrugge voor rekening van de heer Pieter Verbeke te Heist. Dit schip is uitgerust met een motor Deutz van 135 PK. Het schip is uitgerust met de modernste instrumenten w.o. een richtingzoeker, een zend- en ontvangstpost, een dieptemeter, enz. Het is bestemd voor de visvangst en heeft volgende afmetingen: kiellengte 15 m., lengte overmeten 18,70 m., breedte 4,95 m. en 3.70 m. hoog. Dit schip werd gedoopt door de pastoor Lagae van Heist eveneens rond drie uur in de namiddag van Zondag 11. Als meter en peter traden respectievelijk op Mw Pieter Verbeke en de heer Victor

een zestal weken van stapel zal lopen. Deze drie schepen zullen speciaal bestemd zijn voor de garnaal- en de visvangst en uitgerust met motoren van 110 tot 150 pk. De kiellengte alsmede de andere afmetingen van deze drie schepen is nagenoeg dezelfde lijk de twee andere vaartuigen. De drie schepen zullen met de ultra-moderne instrumenten uitgerust worden, en zullen een vierkoppige bemanning aan boord hebben.

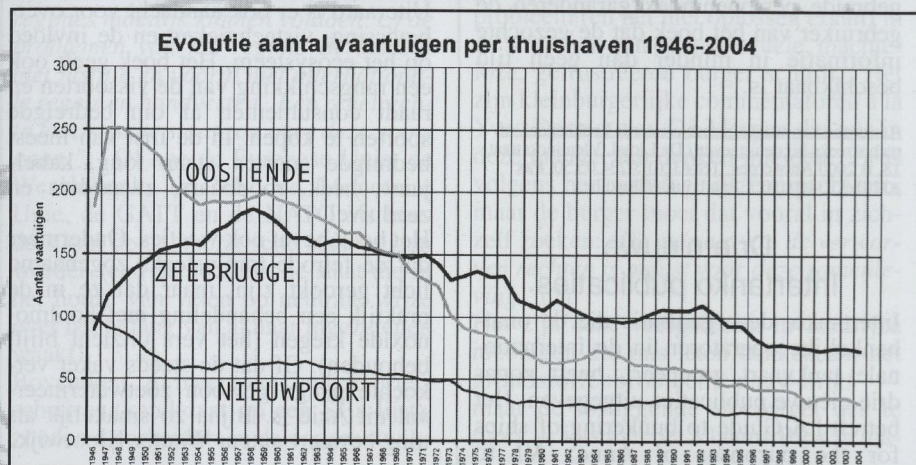
Voor het jaar 1954 mogen wij reeds gerust zeggen dat een 8-tal nieuwe vaartuigen de reeks van Zeebrugge zullen vermeerderd hebben.

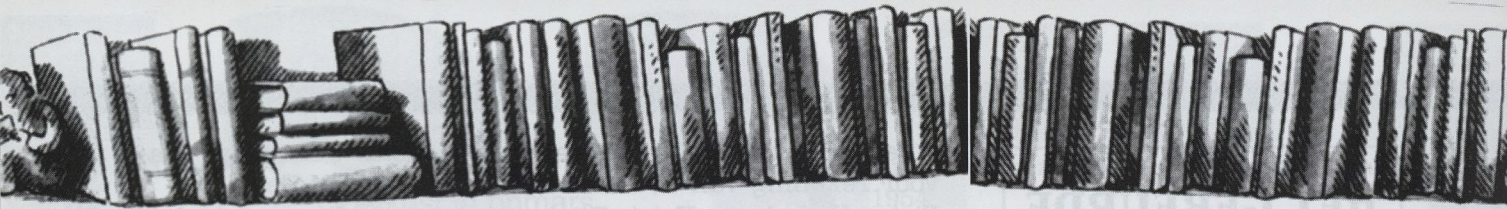
Uit dit alles blijkt dat de Zeebrugse visserij- en garnaalvloot zich rap uitbreidt, en dat haar naam als eerste garnaalhaven van gans Europa moeilijk zal ingelopen worden.

De Paepe.

Het nieuwe vaartuig heeft de volgende bemanning: schipper Alfons Savels, motorist-eigenaar Pieter Verbeke, matrozen Paul en Theophile Savels. Buiten deze twee nieuwe vaartuigen zullen binnenkort nog twee vaartuigen van hetzelfde genre van stapel lopen van de Zeebrugse werven Bocher en De Graeve. Voor het eerst te Zeebrugge werd een ijzeren vaartuig gebouwd, nl. de Z.552, de <<Marathon>> die gebouwd werd voor rekening van de heer Jozef Van Torre, Polderstraat, 48, te Heist; Het schip heeft de volgende afmetingen: 18 m. lengte, 4,80 m. breedte op een hoogte van 2,65 m. Het schip zal uitgerust worden met een ABC motor van 115 pk en is geschikt voor de garnaal en visvangst. Eveneens zal dit schip uitgerust worden met de meest moderne apparaten. In de loop van toekomstige week zal het schip van stapel lopen en binnen een maand zal het in de vaart gebracht worden. De werf Bocher heeft nog twee stalen vaartuigen in bestelling. De bouw van zulk een stalen vaartuig mag gerekend worden op 4 en half maand. Op de werf van de heer De Graeve is de bouw van het eerste van de drie vissersvaartuigen die gebouwd worden voor rekening van de rederij Jan Bart reeds ver gevorderd. Alles laat voorzien dat ook dit vaartuig binnen

Evolutie aantal vaartuigen per thuishaven 1946-2004





Lekker eten aan boord

Wie ooit gevaren heeft zal beamen dat de kok aan boord een belangrijke rol speelt. Lekker eten aan boord staat garant voor een goede sfeer. De werkdruk heeft echter vaak tot gevolg dat zeelui het eten beschouwen als iets dat ze rap moeten binnenslokken om de dag door te komen. Maar gebrek aan evenwichtige voeding maakt de bemanning meer vatbaar voor ziektes. Met dit gevaar voor ogen sloegen de Japan Seamen's Union en de Philippine Seafarers Promotion Council de handen in elkaar om het probleem van het eetgedrag aan boord aan te pakken. Hun oplossing, het boek "Shipshape. A Seafarer's Guide to Sensible Cooking". Glenda Rosales-Barretto, één van de belangrijkste Filipijnse culinaire auteurs, bouwde alle recepten op tot een vier weken durend menuplan. De eerste recepten vergen vooral verse ingrediënten. Verder (wanneer het schip reeds langer op zee is en de verse voorraden op geraken) in het boek nemen diepgevroren ingrediënten over. Door de moderne bewaar technieken zijn deze vaak even lekker als vers. Het zal niemand verwonderen dat het boek een scala biedt aan internationale gerechten; Japans-Koreans zoals tempura, sukiyaki, tonkatsu, Chinees, Amerikaans, Zuid-Oost Aziatisch tot Europees, van Italiaanse pasta tot Russische salades.

Wie iets voor de internationale keuken voelt, en een woordje Engels kent, zal aan dit bovendien prachtig geïllustreerde boek veel (eet)genot hebben.

"Shipshape. A Seafarer's Guide to Sensible Cooking" kan worden besteld bij de Philippine Seafarers Promotion Council, Stanford Tower Condominium, M.H. del Pilar Str. Malate, Manila, Philippines. E-mail: pspc@greendot.com.ph. Het boek kost 10 dollar, exclusief P&P.

Het beleg van Oostende

Naar aanleiding van een onder dezelfde titel in Oostende georganiseerde tentoonstelling verscheen bij het Davidsfonds/Leuven het buitengewoon interessante boek "De val van het nieuwe Troje. Het beleg van Oostende 1601-1604". Het boek werd geschreven door Werner Thomas, doctor in de geschiedenis, en als postdoctoraal onderzoeker bijzonder gastdocent aan de K.U.Leuven. De realisatie kreeg de steun van het stadsbestuur van Oostende.

Wanneer de aartshertogen Albrecht en Isabella in de Zuidelijke Nederlanden aankomen, is het gebied opnieuw onder Spaans, katholiek gezag gebracht. Behalve één stadje, dat moedig weerstand biedt: Oostende. Van 1601 tot 1604 wordt Oostende de thuishaven van Europese mogendheden die er hun nieuwste strijdtechnieken uitproberen. Hoe vorderen de gevechten? Hoe verloopt het soldatenleven in en om de be-

legerde stad? Hoe financieren beide partijen hun oorlogsinspanningen? Welke belangen drijven de Europese mogendheden om steun te verlenen? Welke logistiek problemen brengt het beleg met zich mee? Hoe en waar worden de – honderduizend – lijken begraven? Dat alles komt in het boek ruimschoots aan bod.

Het beleg van Oostende plaatste de stad op de internationale kaart. De Spaanse overwinning had immers ingrijpende gevolgen voor de scheiding van Noord en Zuid. Een indrukwekkende geschiedenis ingebed in de grote Europese geschiedenis van de zestiende eeuw.

"De val van het nieuwe Troje. Het beleg van Oostende 1601-1604" (ISBN 90-5826-280-4) telt 208 pagina's en werd op groot formaat uitgegeven. Het werk werd uitgebreid geïllustreerd. Aankopen kan via de boekhandel. Ook verkrijgbaar bij het Stadsbestuur Oostende, Dienst Cultuur, Vindictivelaan 1, B 8400 Oostende (Tel. 059/80.55.00).

Jaarboek Havens Zeebrugge en Oostende

Zopas verscheen de recentste versie van het referentiewerk "Jaarboek van de Havens van Zeebrugge en Oostende 2004/2005". Het actualiseren van dit jaarboek vergde maanden van intense voorbereiding. Over jaren heen groeide dit jaarboek uit tot een onmisbaar werk-instrument voor iedereen die hoe dan ook maar iets met de havens van Zeebrugge en Oostende te maken heeft. Maar het zal niet enkel beroepsmatig als nuttig worden ervaren, al wie ook maar iets over de Vlaamse kusthavens wenst te weten zal in dit boek vinden wat hij zoekt. Informatie over alle bedrijven, statistieken, scheepvaartverbindingen, info over haven- en nautische autoriteiten, overheidsdiensten, noem maar op, het boek blinkt uit in volledigheid. Bovendien werd alle informatie (trouwen ook in het Engels beschikbaar) zo weergegeven dat opzoeken in dit boek kinderspel is. Een index van de bedrijven per activiteitsbranche, een index van de overheidsdiensten, een zeer uitgebreide personenindex garanderen de gebruiker van het boek dat de gezochte informatie in minder dan geen tijd beschikbaar is.

Aankopen kan via de gespecialiseerde boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij De Lloyd, Vleminckstraat 18, B 2000 Antwerpen. Tel. +32(0)3.234.05.50. Fax +32(0)3.234.08.50. E-mail: info@lloyd.be.

Drie nieuwe Intertanko publicaties

Intertanko, de organisatie die de onafhankelijke operatoren in de internationale tankvaart groepeerd, heeft zopas drie nieuwe publicaties uitgegeven. Het betreft "A Guide to bunkering of ships for the purposes of Annex VI to Marpol", "A Guide to Crude Oil Washing and Cargo Heating Criteria"

en "A Guide for correct entries in the Oil Record Book".

Hoewel het hier publicaties betreft die zich in eerste instantie tot tankvaartsector richten, zal de geïnteresseerde lezer (wij denken bijvoorbeeld aan nautische studenten) er vast en zeker wat aan hebben.

De genoemde gidsen geven uitleg over de meest recente internationale wetgeving ter zake, maar ook het optimaliseren van bijvoorbeeld COW (Crude Oil Washing) komt aan bod.

De steeds strenger wordende internationale normen worden vertaald in steeds meer uitgebreide en ingewikkelder wordende regelgeving. Om de bomen nog door het bos te zien, is een goede en beknopte gids een welkom hulpmiddel.

De gidsen kunnen eenvoudig bij Intertanko besteld worden. Hiertoe kan men een bestelbon downloaden van de Intertanko-website. Ingevuld kan het worden gefaxed naar het kantoor van Intertanko in Oslo op het nummer +4722.12.26.41. Bestellen kan ook per e-mail (publications@intertanko.com). Dit kan tenslotte ook rechtstreeks vanaf Intertanko's online boekenwinkel (<http://www.intertanko.com/publications>). Let wel, voor de particuliere koper zijn die uitgaves wel duur.

Vlaamse kustatlas op komst

In oktober verschijnt de eerste Vlaamse Kustatlas, een publicatie van het Coördinatiecentrum voor Geïntegreerd Beheer van Kustgebieden. De atlas van 90 bladzijden behandelt zowel de ondiepe zeegebieden binnen de 12-mijlszone als de zeestroom en de poldergebieden. De atlas geeft een overzicht van de kustkenmerken. Thema's zijn: het fysische milieu, het gebruik van de zee, industrie, visserij, toerisme, zeevering en natuur.

De atlas kost 19,50 euro, verzending inbegrepen. Intekenen kan nog tot 15 augustus bij het VLIZ (Tessa Ruyschaert), Pakhuizen 45-52, 8400 Oostende, tel. 059-34.21.47 of e-mail tessa.ruyschaert@vliz.be.

De Goede Visgids

De Stichting Noordzee heeft een boek uitgegeven waarin 90 populaire vissoorten besproken worden. Onder de titel "De Goede Visgids, vis eten met een goed geweten". Zowel wilde als gekweekte soorten passeren de revue. Uiteraard is er ook aandacht voor overbevissing, vistechnieken en de invloed op het ecosysteem. Het boek geeft ook een rangschikking van de vissoorten en raadt consumenten af om bedreigde soorten te kopen. In de lijst van meest bedreigde soorten staan tong, kabeljauw, heek, roodbaars, zwaardvis en zeeduivel.

Het boek bevat ook weetjes. Ondermeer dat de felrode tonijnsteaks zogenaamd licht gerookt zijn, maar dat ze in de praktijk een behandeling met koolmonoxide kregen (het vers uitzicht blijft behouden). Of dat de steeds vaker verkochte panga gewoon zoetwatermeerwal uit Azië is. Bijna zo smakelijk als tong beweert auteur Wouter Klootwijk.

Het boek van 144 blz kost 15 euro en te koop in de boekhandel (ISBN 90.6097.65.9).

Verkiezingen (II)

De elite wil het probleem van de losliggende stoeptegels aanpakken

Op zoek naar oplossingen

VORIGE MAAND DRUKTEN we in HVB een polemische tekst af, een ongewone analyse van de jongste verkiezingen voor het Vlaams Parlement. (1)

Alhoewel HVB niet meteen het meest geschikte blad lijkt om er dergelijke tekst in te publiceren, kwamen er toch, via e-mail, verrassend veel reacties op het artikel. Die laten ons op hun beurt toe met de lezers een discussie te voeren over mogelijke oplossingen voor het probleem zoals we het toen geformuleerd hebben.

We vatten nog even onze stelling samen. De grondstoffenschaarste verplicht de ondernemingen zwaar in de zgn. loonlast te snoeien. Deze die het kunnen, wijken daarom uit naar arme loonlanden. De ondernemers die om een of ander manier verplicht zijn hier te blijven, organiseren daarom een spectaculaire aanval op de inkomens van de onderklassen. Daar groeit dan ook de ontevredenheid die zich uitdrukt in een stem voor het Vlaams Blok. Op die manier groeit dat Blok uit tot de grootste partij in Vlaanderen en daardoor wordt die formatie (met o.a. sterke anti-vakbondstandpunten) uit tot een interessante partner van het patronaat, met alle gevolgen vandien.

HET STUK ZOU geen vervolg gekregen hebben, ware het niet dat nogal wat lezers een heel eind mee kunnen gaan in de tekst die we toen publiceerden. Alleen vonden diezelfde lezers veelal dat 'er tegen de gang van zaken niets te ondernemen valt.'

Een aantal reacties leren ons daarenboven dat nogal wat mensen de mening toegedaan zijn dat het allemaal zo'n vaart niet loopt. Iemand schrijft: "Onze democratie staat vandaag veel sterker dan in de jaren dertig. De bevolking heeft een sterker democratisch politiek bewustzijn, en bovendien is onze institutionele omgeving complexer geworden, bestaan er internationale en supranationale democratische niveaus die vat hebben op nationaal beleid, en bestaan er bovendien internationale normen en regels waaraan fascistische regimes moeilijk kunnen voldoen. Cf de problemen van het regime Berlusconi met justitie en vooral met internationale regels en handvesten. Een regelrechte fascistische staat zou over deze grens gaan." Of hoe de Europese Unie, de Wereldbank, de VN, de Monetaire Unie, de GATT en de NATO als hoeders van de democratische staat gezien worden (een democratische staat die in het hoofd van velen op neutrale wijze over het belang van al haar ingezetenen waakt).

Bovendien, zo meent een andere briefschrijver (kandidaat op een SP-a-lijst), zouden de arbeiders in de onderontwik-

kelde landen hun loonpeil, o.m. via de zich aldaar ontwikkelende vakbondswerking, langzamerhand zien stijgen. Op een zeker moment is het voor ondernemers dan niet meer interessant om hun waren in die landen te laten produceren.

Als we die redenering koppelen aan de 'sterke democratie' die de vorige alinea ons voorspiegelt, dan moeten we wel tot de conclusie komen dat er nauwelijks iets aan de hand is: terwijl de lonen en wedden overal ter wereld zo'n beetje naar elkaar toe neigen, is er de internationaal ondersteunde 'sterke democratie' die alhier de fascististen buiten de staatsdeur houdt. In afwachting moeten de democraten er dan alleen maar voor zorgen dat losliggende stoeptegels niet teveel kiesvolk naar het Blok jagen. Het mag dan een sympathieke denkpiste lijken, het is het niet. Het is een ons opgedrongen manier van denken die het probleem (en het niet oplossen ervan) in de schoenen van de individuele, machteloze, gefrustreerde burger schuift. Het zijn kleinburgerlijke commentatoren à la Yves Desmet van De Morgen die ons in deze manier van denken inleiden. Er is volgens hen wel degelijk een probleem, maar de burger moet dat vooral in zichzelf zoeken: 'De cultuur van de verworven rechten is nefast voor deze samenleving.' (2)

Het zijn deze veelgelezen, invloedrijke ideologen die ons laten denken dat het grondstoffenprobleem nauwelijks — maar de losliggende stoeptegel des te meer — iets met het Vlaams Blok te ma-

ken heeft. Iemand drukt het als volgt uit: "Of het de grondstoffen-crisis is die momenteel de zaak op scherp stelt durf ik te betwijfelen. Voor olie is inderdaad een oorlog begonnen. Maar veel grondstoffenprijzen zijn vandaag nog niet hoger dan vroeger (wel integendeel, vraag het maar aan de exporterende derdewereldlanden). Al dreigt op termijn een enorm conflict om steeds schaarsere grondstoffen (zie nu al: water in Midden-Oosten, water in Noord- en Zuid-Spanje, tropisch hardhout tussen multinationals en lokale bevolking (...))."

Maar er is al veel meer dan 'een' oorlog begonnen. Er werden ter wille van de olie (en andere kapitale grondstoffen) al véél oorlogen gevoerd waarbij Amerikaanse kapitalistische belangen in conflict komen met deze van hun internationale concurrenten en met regionale machthebbers. Die oorlogen werden en worden gevoerd in Europa, in de landen die vroeger de Sovjet Unie vormden, in Azië en in Afrika... Bovendien moeten we beseffen hoe belangrijk olie wel is. Eerst en vooral als energiebron, maar vervolgens ook voor zeer veel afgeleiden die we dagdagelijks gebruiken (o.a. plastics). Ik bedoel, olie is nog iets anders dan tropisch hardhout.

Volgens sommige berekeningen kunnen we op deze manier nog veertig jaar olie aanboren en dan is het allemaal op. We maken nu nog maar het begin van het einde mee. Op middellange termijn zullen we wellicht ook het echte einde meemaken van de welbepaalde way of life die de onze is. **Het consumptisme dat nu zo algemeen is zal dan nog uitsluitend het voorrecht van de rijken zijn.** Mensen die denken dat de voortschrijdende grondstoffen-crisis niets met het stemgedrag van de kiezers te maken heeft, beseffen niet dat we (o.a. door de reclame) allen min of meer 'verslaafd' gemaakt zijn aan de producten die het kapitalisme ons aanbiedt. Als die producten ons afgepakt worden, dan gaat dit gepaard met grote frustratie die door politici het etiket 'verzuring' opge-

plakt krijgt. Je zou ook kunnen zeggen dat afkicken van een verslaving altijd bijzonder pijnlijk is.

Duurzaam ondernemen

HET IS NOGAL IETS met die linksen. Velen die menen dat het allemaal zo'n vaart niet loopt, stellen hun hoop op het concept van de 'duurzame ontwikkeling'. In hun hoofd bestaat er wellicht een soort 'ont-aarde' neo-liberale economie die verspillend en asociaal is. Dat 'wilde' gedrag zullen zij, zo menen ze althans, aan banden leggen, wellicht door nog meer 'internationale en supranationale democratische niveaus, internationale normen en regels die vat hebben op nationaal beleid.' Daardoor krijgen we dan uiteindelijk een duurzaam ondernemen: het kapitalisme met een menselijk gezicht, als het ware.

Het zijn illusies die vooral aantonen hoe erg het gesteld is met de brave burgers die zich links van het sociale spectrum willen opstellen. Dat soort illusies is nochtans gemakkelijk te weerleggen. 'Duurzame ontwikkeling' is de officiële doctrine van de Verenigde Naties. Dat is de reus op lemen voeten die n.a.v. de oorlog van de USA tegen Irak meer dan voldoende bewezen heeft dat hij geenszins weerwerk biedt tegen de machten der aarde.

Is er dan een kans dat het concept van de 'duurzame ontwikkeling' ons van de grondstoffencrisis afhelpt? Neen. Om het huidige economische systeem (het kapitalisme is per definitie een groeieconomie) uit de wind te zetten, gaat het concept uit van een verdere... sterke groei. Dat staat **letterlijk** te lezen: "Wat wij nodig hebben is een nieuw tijdperk van groei, een sterke groei, die tegelijk sociaal en ook voor wat betreft het milieu houdbaar is." (3) Laat het dus voor iedereen duidelijk zijn: de voorstanders van de 'duurzame ontwikkeling' blijven een 'sterke groei' propageren. Zij verklaren dat op een ogenblik dat de huidige menselijke activiteiten al 120% (!) van de aardbol nodig hebben om de productie vol te houden zonder het ecologische evenwicht te schaden. (4)

Waarom zou er trouwens nog een 'sterke groei' nodig zijn? Moet dat om de mensen uit de onderontwikkelde landen tot op 'ons welvaartspeil' te brengen? Om daarin

te slagen hebben we de oppervlakten van meer dan vier aardbollen nodig! (5) Bovendien is het argument gewoon een smoes: 'Ondanks de aanzienlijke groei van de rijkdom die in de wereld geproduceerd werd, zijn de ongelijkheden geëxplodeerd: de kloof tussen de 20% armsten en de 20% rijksten was in 1960 een verhouding van 1 tot 30. Vandaag is dat 1 tot 80.' (6)

Dat de groei gestopt moet worden, dat er bespaard moet worden, daar twijfelen evenwel ook de 'duurzame' ondernemers niet aan. Ook zij willen dat er 'minder verspild' wordt. Ook zij propageren – helaas met succes, want zelfs in 'linkse' Groen!kringen is dat te horen – een soort versobering die samengevat wordt in het motto: *There Is No Such Thing As A Free Meal*. Overal in het westen wordt die slogan gebruikt om de groei te belemmeren van goederen en diensten die we sociaal het sterkst nodig hebben: openbaar vervoer, gezondheidszorgen, opvoeding, onderwijs... In België kreeg het motto enige bekendheid in het ideologische gevecht dat ondernemend Vlaanderen inzette tegen de zgn. gratispolitiek van de sociaal-democraten. Dat achter deze mist het belang opduikt van degenen die al deze sociale diensten zelf niet echt nodig hebben (omdat ze zelf in staat zijn ze desnoods duur aan te kopen, zoals goedboerende tweeverdieners en ondernemers), is duidelijk.

Wie ernstig over het probleem nadenkt, beseft echter dat het de koers naar steeds grotere winsten is, de dwang om steeds meer kapitaal te accumuleren, de tactieken om steeds nieuwe behoeften te creëren, het genadeloos gevecht om meer en groter te produceren dan de concurrentie... (een ideologie die zelfs in het hoofd van de meest arme drommel de dienst uitmaakt) die ervoor zorgen dat de grondstoffen uitgeput geraakt zijn. Alleen wie grenzeloos naïef is, of daarin persoonlijke belangen te verdedigen heeft, zal beweren dat dit gevecht in de toekomst zal verminderen. Het tegendeel is waar, de concurrentie neemt toe, naarmate het grondstoffenprobleem groeit: de hond bijt in zijn eigen staart! Uit voorgaande volgt een bijzonder harde conclusie. De voorwaarde om het fundamentele probleem van onze tijd (de uitputting van de voorraden) aan te pakken is dat de groei-economie vervangen wordt door een ander economisch systeem. We hebben een economie nodig die in staat is 'ontwikkeling' los te zien van 'groei'. Nog al te veel mensen denken dat zo'n systeem niet kan functioneren. Zij vergeten daarbij dat het kapitalisme een *historisch* fenomeen is, dat het voorafgegaan werd door andere succesvolle economische

systemen en dat er geen reden is om te denken dat het op haar beurt niet kan gevolgd worden door andere en betere systemen.

De tweede voorwaarde is dat de staatsorganen die de bestaande groei-economie ondersteunen eveneens door een ander soort organisatie vervangen worden. Want, hoezeer de ondernemers ook tegen de staat tekeer mogen gaan, het is wel diezelfde staat die via *het installeren van een gepaste infrastructuur, via tal van subsidieregelingen, via het opnemen van taken die de ondernemers te duur vinden (onderwijs, onderzoek, milieukosten, een op maat gesneden juridisch kader...)* het voortbestaan van deze groeieconomie garandeert. Al wie de ontwikkeling van de Europese Unie gevolgd heeft, heeft tegelijk geconstateerd dat de vorming van staatsorganen (wat de EU tenslotte is) geen neutraal gegeven is. De EU is een service-complex van de groei-economie en alles behalve een garantie voor onze democratische rechten, zoals naïeve linksen menen. (7)

Niet groeien, maar krimpen

MAAR ELKE OPLOSSING die deze inkrimping wil doorvoeren zonder dat de bestaande economische rijkdom herverdeeld wordt is gedoemd te mislukken. Dat valt nu al te zien. 'Gefrustreerd' en 'verzuurd' door de ontwikkeling waarbij 'verworvenheden' afgenomen worden, storten de mensen zich in de armen van extremisten die de miserie alleen maar groter maken dan ze al is. Die mislukking uit zich nu al, zo hebben we hoger al beschreven, in de *onderontwikkelde* landen in een spectaculaire toename van het terrorisme; in de *overontwikkelde* landen uit het zich in een al even spectaculaire toename van het gewicht van extremistische politieke partijen (zoals het Vlaams Blok in Vlaanderen).

Opdat het ont-groeien door de bevolkingen kan verteerd worden, opdat het krimpen van de economie de weg niet zou openen naar de barbarij (oorlogen om zich de bronnen toe te eigenen of ferme, fascistische ingrepen om het morrende volk onder de knoet te houden, waarvan we momenteel nog maar de kiemen zien), kan het probleem alleen maar opgelost worden door een perspectief te creëren dat ons eindelijk de lang beloofde economische en sociale gelijkheid brengt.

Meteen tekent zich een eisenpakket af dat een volksbeweging kan ontwikkelen die de oplossing van het grondstoffenprobleem in zich draagt. **Het volledig gratis maken van de openbare diensten kan daarin een grote hefboom zijn.**

In die zin kunnen we de sociaal-democraten hun 'gratis'-politiek nauwelijks

Verblind door de methoden van het overleg, de consensus, het imago en de perceptie rijden we samen met open ogen het ravijn in



verwijten, behalve dan dat ze niet bereid zijn die lijn consequent tot het einde toe door te denken. Een progressieve leraar, activist van het linkse Agalev, schreef als reactie op het eerste deel van deze tekst: "Dus: klaar en helder formuleren, zonder te veel ideologische verwringsen, hoe de zaken in elkaar steken en duidelijk maken dat sommige zaken nu eenmaal niet meteen op te lossen zijn (en vooral niet altijd gratis)." De man dwaalt. Alle openbare diensten moeten voor de bevolking gratis toegankelijk gemaakt worden! Eerder vandaag dan morgen. Dat moet niet alleen hier gebeuren, maar ook in de onderontwikkelde landen, waar allen gratis moeten kunnen genieten van onderwijs, gezondheidszorgen, water...

Waarom zouden mensen nog voor extremistische nepoplossingen kiezen als ze de garanties hebben dat hun kinderen een goed en gratis onderwijs krijgen, als ze weten dat hun oude dag verzekerd is, als ze weten dat er nooit een dag zal komen waarop ze honger leiden, of zich de naden uit de broek moeten werken om aan drinkwater te komen? Is er iemand onder de lezers die dit een teveel aan 'verworven rechten' zou durven te noemen?

Terwijl de aandacht van de productie bijgevolg verschuift in de richting van deze collectieve diensten, moeten andere welbepaalde economische bezigheden afgebouwd worden, te beginnen met de meest schadelijke, de meest energieverblindende. De arbeidskrach-

ten die op die manier vrij komen, zullen vervolgens graag het werk verlichten van degenen die de gratis openbare diensten uitbouwen. Waarmee het grondstoffenprobleem op een efficiënte manier aangepakt wordt... zonder dat de mensen in de armen van fascist en andere fanatici geduwd worden. De lezer zal ten slotte wellicht opmerken dat dergelijke hervormingen niet kunnen plaatsgrijpen zonder dat de huidige sociale, economische en politieke – hier & nu dus kapitalistische – machtsverhoudingen in vraag gesteld worden. De lezer heeft gelijk. De maatschappelijke rijkdom die nu door aandeelhouders en prive-ondernemers gemonopoliseerd wordt, moet in handen van de gemeenschap komen. Dat is dan ook geen 'ideologische verwringing' zoals hoger vermelde leraar wellicht denkt, dat is pure noodzaak.

Vraag is uiteindelijk alleen nog maar waar de kracht vandaan kan komen die ook in de praktijk bovenvermelde machtsverhoudingen afbreekt.

Die kracht zit, zoals steeds, in het volk, waar hij door de staat, de politieke partijen, het middenveld en de kerk onder controle gehouden wordt. Op de vraag hoe die kracht aan de controle van die bevoogdende instanties kan ontsnappen, hebben we al een antwoord geformuleerd en wel in een stuk dat oproept om de methoden van het overleg, de consensus, de perceptie en het imago achter ons te laten en resoluut te kiezen voor vormen van directe actie. (8)

Het antwoord op de vraag of dat soort tactieken uiteindelijk sterk genoeg zal zijn om ons van de ondergang te redden, ligt verborgen in de nevels van de tijd. Maar ook hier past het slotwoord dat we in het vorige maand gepubliceerde stuk gebruikt hebben: 'Dat proces zal morgen niet afgerond zijn, maar het is inmiddels wel begonnen.'

Reageren kan op
flor.vandekerckhove@skynet.be

(1) Flor Vandekerckhove, 'De elite begrijpt het stemgedrag van de kiezers niet meer. Wij wel,' in HVB VII/2004

(2) Yves desmet, 'Het volkskapitalisme in de politiek', in De Morgen, 3 juli 2004.

(3) Gro Harlem Brundtland, 'Notre avenir à tous. Rapport de la Commission mondiale pour l'environnement et le développement', Fleuve Montréal 1987, p. XXIII.

(4) Redifining Progress, www.rprogress.org.

(5) Ibid.

(6) Jean-Marie Harribey, 'Développement ne rime pas forcément avec croissance', in Le Monde Diplomatique, juli 2004, p. 18.

(7) Flor Vandekerckhove, 'Het gaat helemaal de verkeerde kant uit met de EU', in HVB IV/2002, p. 30.

(8) Flor Vandekerckhove, 'Het zit in de directe actie', HVBVI/2004, p.26.

Nieuwe motor voor garnaalvaartuig O.101 Benny

HET VAARTUIG VAN de gewezen meervoudige Oostendse Garnalkoning Gilbert Viaene kwam begin vorig jaar in handen van Albert Steyaerts zoon Steve. Het vaartuig uit 1967 liep nog op de zeventien jaar oude Baudouin-motor die uiteindelijk aan vervanging toe was. Vader Albert koos opnieuw voor de Franse motor, de derde Baudouin voor de Benny.

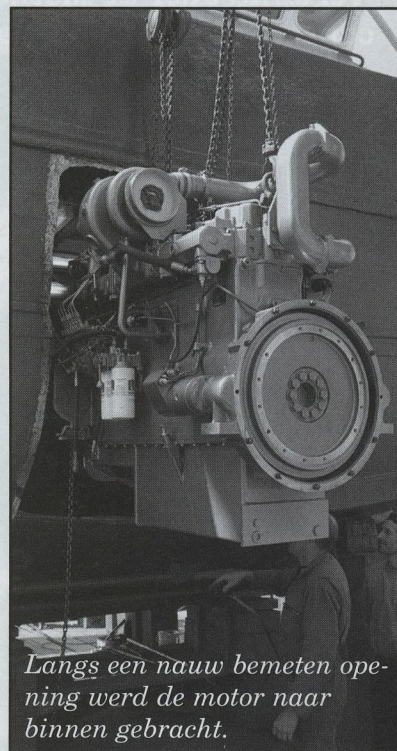
Gilbert Viaene senior is tot zijn 56ste visser gebleven, maar pas op zijn 65ste verjaardag liet hij de O.101 over aan zijn oudste zoon, Gilbert junior, die er nog bijna dertig jaar de kust mee afsleepte. Zoon Gilbert heeft tot zijn 58ste gevaren en na een medische ingreep besloot hij er toch

maar mee op te houden. Zo kwam het garnaalship in handen van de vissersfamilie Steyaert die met de overname ook een plaats op de Vistrap verwierf.

De eerste motor van de O.101, die op de scheepswerf van Jef Deweert aan boord kwam, was een Baudouin (150 pk). In die tijd waren er nog een vijftiental vaartuigen die met de motor uit Marseille voeren.

De motor heeft twintig jaar gedraaid. In 1988 kwam er een nieuwe Baudouin-versie van 250 pk (184 kW) in de machinekamer, een motor die nu door een nieuwe zescilinder met turbo met hetzelfde vermogen een hoger rendement oplevert.

De 1.835 kg zware motor langs het dek in de machinekamer brengen was door de constructie



Langs een nauw bemeten opening werd de motor naar binnen gebracht.



en de indeling van het schip onmogelijk. De O.101 werd op de slipway geplaatst en via een opening aan stuurboordzijde werd de oude motor verwijderd en de nieuwe naar binnen gebracht en aangesloten op de Baudouin-keerkoppeling. Een karwei die geklaard werd door personeel van de invoerder Port Service uit Gent en Renaud Diesel uit Oostende.

De familie Steyaert, machinist Adrien Laurens, matroos Jurgen Beyen en de techniciers rond de nieuwe motor.

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23

Jules: 0477 59 09 17

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende