

\* voor het eerst in 64 jaar:  
**het vaticaan in HVB!**

\* onderzoek naar een vissersenquête:  
**niet voor publicatie!**

\* te weinig schol, maar...

**teveel zalm!**

\* toenemende visserijcontroles:  
**hoe groter de markt,  
hoe sterker de staat!**

\* polemiek:

**moet vloot nòg kleiner?**

\* hoe gevaarlijk is het...

**gevaarlijkste beroep?**

# Hulp in Nood

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

**Open: alle werkdagen**

**Tel.: (059) 32 16 89 — Fax: (059) 32 26 17**

**kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur**

**Tel.: (050) 54 55 27**

**Kustlaan 176 te Zeebrugge**



- lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

# HVB

## 64

### HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

**Losse nummers: 100,- BEF  
Colofon**

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert, Fernand

Boone, Robert Coelus, Walter Debrock

(†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Norbert

Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts,

Jef Klausning, Willem Lanzweert, Mac

Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël

Pots, Flor Vandekerckhove, Annie Vanhee

(tekeningen), Vuurtorenwachter (De

Laatste), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

**Redactie, publiciteit en alle correspon-**

**dentie naar HVB,**

**p/a Dorpstraat 121,**

**B-8450 Bredene.**

Tel. en fax: 059/32 55 59

*De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs 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 1.200,- BEF op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding : abo HVB.**

**Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.**

**Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.**

Subscriptions (one year) in other countries:  
Austria: S 698; Denmark Kr 386; France: FRF 341; Germany DEM 101; Greece: GRD 15390; Ireland £ 39; Italy Lir 88300; Norway: Kr 430; Portugal: Esc 9889; Spain: Pta 7160; Sweden: Kr 431; Switzerland: F 89; U.K.: £42, USA: Us D: 64; Canada: CAD: 81.

OMSLAGFOTO: GUIDO WALTERS



## Eurotop, Eu rot op!

HET MIDDEN VAN de vorige maand werd politiek gedomineerd door de bijeenkomst van Europese regeringsleiders te Amsterdam. Daar wilden ze met de Europese Unie 'een nieuwe sprong voorwaarts' maken.

Die Europese top van Amsterdam is evenwel geen onverdeeld succes geweest. En we kunnen niet zeggen dat ons dat spijt, integendeel. Hetgeen ons dan weer wel vreugdevol stemt is het zichtbaar groeiende ongenoegen over deze Unie die — wij zeggen het al lang en we zullen het blijven zeggen — niets te maken heeft met het 'Europa der volkeren'. Dat die volkeren dat zouden inzien, dat zou nogal eens een echte sprong voorwaarts zijn!

De maatschappelijke crisis waarmee Europa te kampen heeft is groot. Ze raakt de economie, maar ze is even goed sociaal, ecologisch, politiek en cultureel. De wortels van die crisis zijn terug te brengen tot het niet-democratisch functioneren van deze Unie. Het is de concentratie van de macht in de handen van de elites die alle aspecten van die crisis markeert. En laat ons elkaar goed begrijpen: als we over democratie spreken dan hebben we het niet in eerste instantie over politieke democratie.

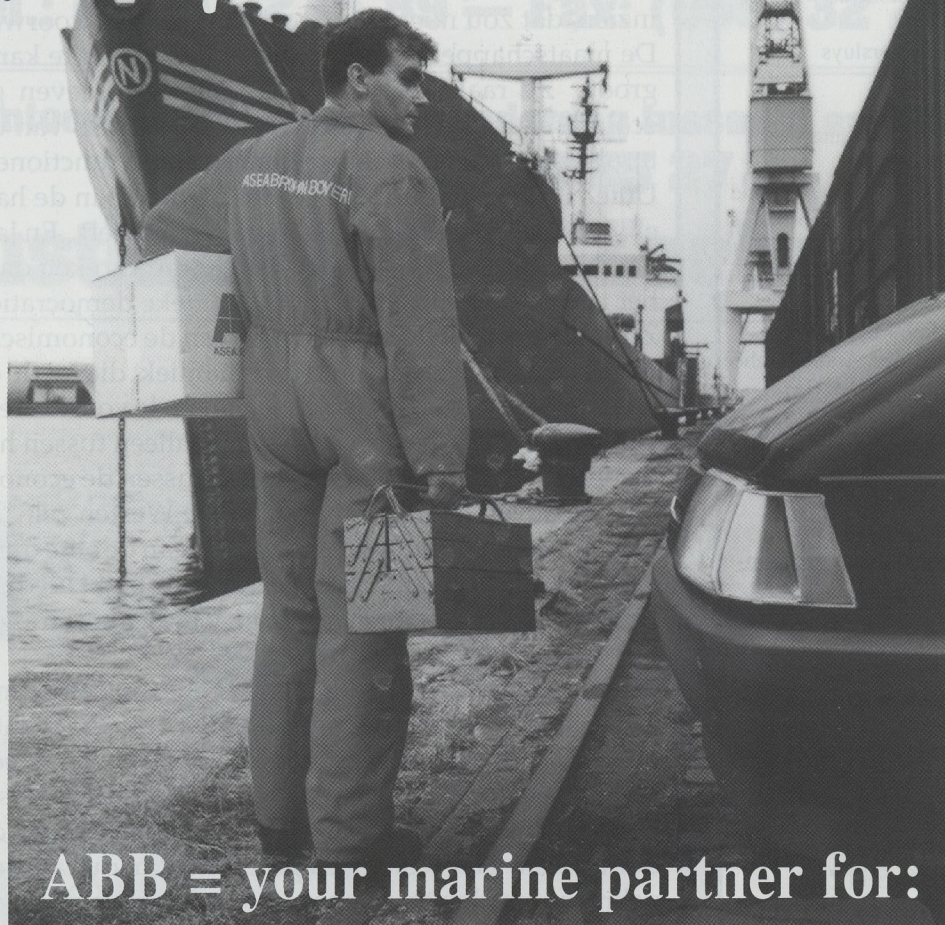
Zo is het bovenal de concentratie van de economische macht, als resultaat van de groei-of-sterf-dynamiek, die tot de economische crisis leidt. Deze crisis drukt zich uit in de voortdurende toename van de kloof tussen arm en rijk, niet alleen tussen het Westen en de ontwikkelingslanden, maar ook tussen de economische elites en de rest van de maatschappij in het Westen zelf. Het is ook de economische concentratie in handen van de elite die de sociale en culturele crisis voedt; crisis die duidelijk blijkt uit de toename van het geweld, toegenomen misbruik van alcohol en andere drugs en onverantwoord sociaal gedrag.

In een maatschappij die, zoals de Unie, op een economie van de groei gebaseerd is, is het uiteraard het grote geld dat het voor het zeggen heeft. Wie tot de elite wil behoren moet het spel meespelen. Meer zelfs: hij moet er het voortouw in nemen en dus een constant gevecht aangaan om zowel andere mensen als de natuur te domineren. Het ecologisch probleem kan dus al evenzeer teruggebracht worden tot de manier waarop in onze maatschappij de elites gevormd worden. De echt belangrijke vraag van deze tijd is dan ook of de politieke, sociale en economische macht in handen moet zijn van die elites... of dat ze daarentegen in handen moet zijn van de Europese burgers en hun gemeenschappen. Positief is alvast dat bij de bevolking het bewustzijn groeit dat ze zich vrij moet maken van de Europese Unie, dit bolwerk van de Euromarkt. In de plaats zou dan een echte Europese gemeenschap kunnen komen, die gebaseerd is op de werkelijke noden, en niet op valse — zowel voor de mens als voor de natuur schadelijke — behoeften die door de groei-economie aangezwengeld worden.

Ook voor de rest heeft dit blad deze maand een extra inspanning gedaan om de zaken positief te bekijken. Zodoende hopen we ons steentje bij te dragen om de visserijsector in een briljant daglicht te plaatsen. Er is natuurlijk ook deze maand goed en slecht nieuws, maar we beginnen speciaal met alleen maar het goede.

Flor Vandekerckhove

*Full power in service!*



**ABB = your marine partner for:**

# Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

**24h/24 - 7 days/7**

ASEA BROWN BOVERI SERVICE N.V.

Noorderlaan 81, B-2030 Antwerpen, Belgium  
Tel.: 32 3 541 71 40 . Fax: 32 3 542 30 36 . Telex: 31 646

**ABB**  
ASEA BROWN BOVERI



Goed nieuws:

# DE AALMOEZENIER IS WATCHING YOU!

Getooid met de veren van de wereldlijke macht zwemt visserij-aalmoezenier Dirk Demaeght doorheen de visserij van de ene commissie naar de andere werkgroep. Zodoende probeert hij naar eigen zeggen overal 'te wegen op het beleid'. In dat beleid zegt hij dan weer 'het menselijk aspect' te benadrukken.

Daar kunnen veel vragen bij gesteld worden. Is dat eigenlijk wel zijn taak? Indien ja, waar begint die taak dan en waar eindigt ze?

Wie vertegenwoordigt die man eigenlijk? Wie controleert er wat deze ambtenaar uitvoert? Wie verdedigt in de visserij eigenlijk het menselijk aspect van de vissers die met de katholieke kerk niets te maken willen hebben?

Allemaal vragen waar we (te) zelden bij stilgestaan hebben.

Maar nu is er een enquête geweest bij Belgische vissers tussen 16 en 30 jaar. Stimulator was...

Demaeght. Of de enquête ons uiteindelijk veel leert over de Vlaamse vissers is niet helemaal zeker. Dat ze ons veel geleerd heeft over het 'verenigingsleven' van de aalmoezenier is een feit!

Ook hebben we geleerd dat we in sneltreinvaart op de eeuwwisseling afstevenen. Verrassing: het is niet het magische jaar 2000 dat aangeraasd komt, maar de goeie oude 19de eeuw die ons aan het inhalen is.

Nog beter nieuws (zegt de volksmond niet: geen nieuws is goed nieuws?)

# Enquêtécijfers: niet voor publicatie

HALVERWEGE VORIG JAAR (HVB # VI 1996, p. 11) konden we melden dat de Dienst voor de Zeevisserij een enquête onder de vissers organiseerde. Het was daarbij de bedoeling een sociologisch totaalbeeld te krijgen van de Vlaamse vissers. Motor achter deze enquête was visserij-aalmoezenier Demaeght.

Inmiddels is dat onderzoek al lang afgesloten. De resultaten ervan werden verwerkt en in talrijke vergaderingen besproken.

*Menig goede wind had al enige van deze resultaten op onze redactietafel doen belanden. Die verslagen waren echter onvolledig en zaten soms zichtbaar fout, zodat we oordeelden dat het beter was niets te publiceren en te wachten op bijkomende informatie. Telkens we de aalmoezenier daarover aanspraken was het blijkbaar 'nog te vroeg'. Maar je kunt een aalmoezenier moeilijk iets kwalijk nemen en we hadden dan ook begrip voor zijn argumentatie. Hij wilde de eer laten aan de talrijke instanties die aan de enquête meegewerkt hadden en dat waren er nogal wat. We hadden daarvoor zelfs nog begrip toen we wisten dat die instanties al lang alles over die enquêtes gehoord hadden. Maar onze tijd zou nog komen, zo beloofde de aalmoezenier voortdurend. Een leugentje, zo blijkt nu... maar niet om bestwil. U begrijpt dat wij hierdoor serieus 'op onze pik getrapt' waren. Het gevolg is dan ook een pisnijdig onderzoek naar deze enquête.*

IN HET INFORMATIEBLAD van de Rederscentrale (# V/1997) werd de enquête inmiddels uitgebreid besproken. Dat maandblad is een publieke aangelegenheid. Het wordt naar de reders gestuurd, maar ook naar talrijke journalisten. We mochten dus redelijkerwijze aannemen dat het ook voor ons meer dan tijd werd om de enquête op te vragen.

## Een telefoongesprek

— 'Hallo aalmoezenier, mogen we nu eindelijk ook de resultaten van de enquête eens bekijken?'

— 'Waarom? Ze staan toch in het blad van de Rederscentrale.'

— 'Neen, daarin staat een bespreking van de resultaten. Dat is niet hetzelfde hoor.'

— 'Mmm, de eigenlijke resultaten mag ik echt niet doorsturen. In de provinciale Commissie werd beslist om de pers erbuiten te houden. En de resultaten alleen maar door te geven aan Het Vakblad van de visserij.'

— 'Wablief! Vakblad? Hoezo?'

— 'Het blad van de Rederscentrale.'

— 'Alleen maar Het Vakblad hé... en waarom mag dat dan wel zijn?'

— 'Wel, je moet begrijpen dat er in die enquête ook negatieve dingen staan en dat de sector vandaag toch vooral de behoefte heeft aan positief nieuws...'

— 'Geef eens een voorbeeld.'

— 'Neen, ik mag dat echt niet doen. Dat is een afspraak en je moet weten dat niet iedereen in de commissie sympathie heeft voor HVB.'

— 'Ja, daarbij kunnen wij ons wel iets voorstellen. Dus wordt het dan maar aan een patroonsorganisatie overgelaten om te beslissen of die resultaten al dan niet gepubliceerd worden; of de gemeenschap die resultaten te zien krijgt of niet; of er stukken uit weggelaten worden of dingen verkeerd weergegeven.'

— 'Weglaten, verkeerd weerge-

ven... Waarom zouden die mensen dat willen doen?'

En zo kabbelde dat telefoongesprek nog enige tijd door op de golven van het onbegrip.

## De grote helft

Het vakblad waarover de aalmoezenier het heeft is het 'Informatieblad van de Rederscentrale', het orgaan van de producentenorganisatie met dezelfde naam. Dat is natuurlijk geen onafhankelijk tijdschrift. Het is de spreekbuis van een welomschreven groep in de visserij, met welbepaalde belangen. In zo'n type bladen wordt propaganda gevoerd die ons als informatie voorgeschoteld wordt. Dat is geen verwijt, dat komt gewoon door de aard van het beestje. Dat geldt dus even goed voor het Informatieblad van de Horeca, het magazine van de Bouw en dat van de... Reders ter Zeevisserij. Verder heeft dat slag 'informatiebladen' natuurlijk maar al te graag dat haar propaganda door heel de pers overgenomen wordt. Journalisten die dat niet klakkeloos doen worden steevast 'negatief ingestelde doemdenkers' genoemd... of men lanceert tegen hen de verdenking dat ze met de concurrentie heulen. Ondergetekende kan daarover meespreken. Maar ach, het is allemaal erg doorzichtig en mensen met enige leeservaring doorprikken die dingen wel. Niemand slaat er bij wijze van spreken het 'Informatieblad van de Suikerproducenten' op na om te weten of geraffineerde zoetigheid goed voor de tanden is.

**Niet zo de Provinciale Commissie voor de Zeevisserij! Over persvrijheid en recht op informatie hebben ze daar blijkbaar nog niet erg veel nagedacht.** Dat de aalmoezenier zich bij zo'n beslissing neerlegt is vreemd voor een man die zegt 'het menselijk aspect' in de visserij te verdedigen en dus verder zou moeten kijken dan zijn commissie-nuus lang is. Hoe komt dat eigenlijk? Demaeght is immers lang

## Dienst voor de Zeevisserij, dienst van het Vaticaan?

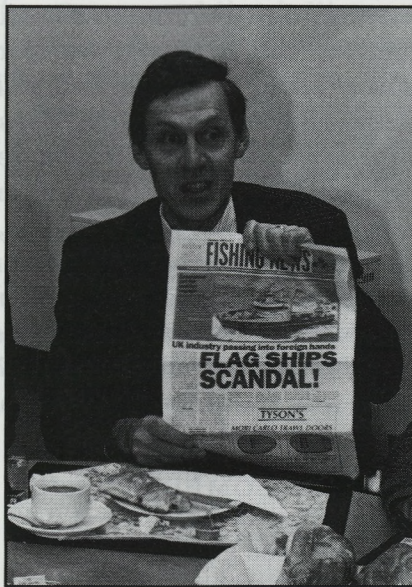
Er blijken nogal wat instanties meege- werkt te hebben aan de enquête van aalmoezenier Demaeght. De lijst is gewoon indrukwekkend: *Zeevissers- fonds, Dienst voor de Zeevisserij, Provinciaal Maritiem Instituut, Rederscentrale, ACV, ABVV, ACLVB, Zeevaartinspectie en het provinciebe- stuur van West-Vlaanderen.*

In de praktijk is het werk echter ge- beurd op de Dienst voor de Zeevisserij. Vandaar uit werden de omslagen ver- stuurd waarin de vragenlijsten zaten, samen met de gefrankeerde omslagen voor het terugsturen van de antwoor- den. Dat het aan de gemeenschap allemaal veel geld gekost heeft is een feit.

Toch is er maar een kleine kans dat die gemeenschap de resultaten van de enquête terugvindt in de fondslijst van het LEI, dat de uitgaven van het minis- terie van landbouw en de Dienst voor de Zeevisserij beheert. Want het onder- zoek blijkt een initiatief te zijn van een duistere niet-gouvernementele vereniging, ontstaan in de marge van de Europese Gemeenschap.

Bij navraag blijkt dat aalmoezenier Demaeght nauw betrokken is bij 'Stella Maris', een internationale vereniging van Europese aalmoezeniers ter zee- visserij. Hoofdzetel van deze verenig- ing is te vinden in ... Vaticaanstad. De oprichting van deze internationale werd bediscussieerd op het secretari- aat van de COMECE (*Commission des Episcopats de la Communauté Euro- péenne*, zeg maar: de verenigde bis- dommen). Jaarlijks trekt Demaeght naar de vergadering van *Stella Maris* om er nieuwe opdrachten te halen. Een van die opdrachten was de orga- nisatie van een enquête bij de jonge zeevissers.

Het is in die zin dat kan verklaard



**Luc Maertens, directeur van de Belgische Dienst voor de Zeevisserij, hier betrapt bij het verkopen van een buitenlands visserijblad. Staat hij nu ook op de betaallijst van een buitenlandse mogend- heid? (Grapje, jongens, grapje!) (foto gw)**

worden dat de 'Europese enquête' al- leen maar in Frankrijk, België en Spanje uitgevoerd werd. In het Neder- landse Urk bijvoorbeeld hebben de katholieke aalmoezeniers namelijk geen been om op te staan. Daar zou men zich wel luidop afgevraagd heb- ben wat de aalmoezeniers met al die antwoorden aanvangen. Hetzelfde geldt uiteraard voor Engeland, met zijn eigen kerk. De enquête werd evenmin gehouden in het oerkatholieke Ierland, maar daat weten de pastoors zelf wel de antwoorden op alle vragen. (fv)

genoeg naar school geweest om te weten wat het onderscheid tussen propaganda en informatie is. Wel, naargelang de positie die je in het maatschappelijk veld inneemt kan je zeggen dat het vertrouwen van de aalmoezenier in de objectiviteit van 'het vakblad' ofwel heel naief is ofwel op collaboratie wijst. Zijn we nu niet aan het overdrij- ven? Waarom zou het Informatie- blad van de Rederscentrale die enquête niet correct bespreken? Wel, wat dacht je dan van deze? Volgens het verslag in dat blad is er een uitermate grote groep vissers die vindt dat de relatie tussen vissers en reders goed is. Het blad spreekt terzake over 'een grote helft'. (RC #V/1997 p. 29) De vissers kennende leek ons dat wel erg veel te zijn. Er was overigens iets anders dat ons dwars zat: de omschrijving 'een grote helft'. De helft is bij ons nu eenmaal de helft. Er bestaan geen grote en kleine helften, want een helft is altijd 50%. Dus wilden we wel eens weten hoe groot die 'grote helft' was. Was het een twijfelachtige 51% grote helft? of was het een comfortabele 60% grote helft? We keken dus eens in een ander verslag en we kwamen daar het volgende tegen: op de vraag *Hoe beoordeel je de relatie tussen vissers en reders (werkgevers)? 35,4% vindt de relatie goed.* (Provinciale commis- sie voor de zeevisserij, verslag van de vergadering van 23.09 1996)

### Recht op informatie

Zit het Informatieblad van de Rederscentrale fout? Lijkt het niet verdacht veel op het ineen- knutselen van 'goed nieuws'? Of is het de verslaggever van de Provinciale Commissie voor de Zeevisserij die naast de kwestie zit en is er inderdaad een **grote helft** van de vissers die vindt dat de reders schatten zijn? In af- wachtting dat wij via slinkse wegen toch nog aan de exacte cijfers zouden geraken, hebben wij er het raden naar. Intussen moeten we het doen met het vermoeden dat in de zeevisserij de grote helft overeenkomt met minder dan 40%. Kan niet missen dat de quota altijd maar kleiner worden.

Flor Vandekerckhove

**Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaatwerk  
Verhuur telescopische kranen**  
(tot 50 ton, gielengte tot 57 m)

**Verheye Joël**  
n.v.



Bureel - werkplaatsen :  
Visserstraat 48 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.45.41 - Fax. 050/54.58.37  
bij afwezigheid Tel. 050/42.88.21  
Werkcaai 9-11 (vissershaven)



## Niet-katholieken tellen niet

OP DE KEPER beschouwd is het een haast middeleeuwse situatie dat het geestelijk leven van de Vlaamse vissers in goede banen geleid wordt door een katholieke aalmoezenier die daarvoor wel door de hele gemeenschap betaald wordt. Om in de stijl van de enquête te blijven kunnen we stellen dat minstens 'een grote helft' van de Vlaamse vissers geen boodschap heeft aan het katholicisme, als het al geen 'kleine driekwart' zou zijn. Hoe zit het eigenlijk met het 'menselijk aspect' van de honderden niet-katholieke vissers? Hebben zij dan geen recht op geestelijke bijstand?

Het antwoord kan menigeen verwonderen, maar het is JA! Sinds 22 maart 1995 (!) bestaat er een Koninklijk Besluit (KB verschenen in het Belgisch Staatsblad van 30 mei 1995) dat een moreel consulent in de visserij voorziet. Dat KB is méér dan twee jaar oud!

Rest alleen nog maar het opstellen van de besluiten om dit KB uit te voeren. En dat gebeurt lekker niet. Daar hebben ze op het ministerie van landbouw nog geen tijd voor gehad. Op dat (oerkatholieke wegens Boerenbond) ministerie wordt dat velle-tje papier consequent onderaan de stapel gelegd... en daar blijft het. Als het van de betrokken ambtenaar afhangt, blijft het er waarschijnlijk liggen tot aan het einde der tijden.

Die gang van zaken is merkwaardig, vooral omdat er ook zoiets bestaat als de 'Unie van de Vrijzinnige Verenigingen' (UVV) die van het probleem op de hoogte is. Je zou verwachten dat vanuit dat antiklerikale bolwerk enige actie ondernomen wordt om het betreffende velle-tje papier bovenaan de stapel te krijgen. Maar neen, dat UVV kan naar eigen zeggen niets doen. Waarschijnlijk wegens *canapépolitieke* redenen. Wel beloven ze daar om een examen (!) uit te schrijven van zodra de ambtenaar in een goeie bui de uitvoeringsbesluiten toch mocht tekenen.

Intussen worden de Vlaamse vissers in de waan gelaten dat abortus moord is, homosexualiteit tegennatuurlijk, condooms des duivels, euthanasie vergelijkbaar met hetgeen in 'Nacht und Nebel' gebeurd is, en dat voor God alle mensen gelijk zijn, maar getrouwde mensen iets meer gelijk dan samenwonenden.

Dat allen die voor deze situatie verantwoordelijk zijn, maar eens goed hun geweten laten spreken. Traagheid is voor katholieken trouwens een hoofdzonde... Dat KB is van '95!

# GEEN DATABANK!

Eén van de conclusies die uit de vissersenquête getrokken wordt is dat men wil werken aan 'een gecentraliseerde databank waar alle gegevens m.b.t. onder andere reders, vissers, vissersvaartuigen, vacatures en sollicitaties worden bijgehouden en die toegankelijk gemaakt worden voor alle betrokken partijen.' En dat is nog niet alles: 'De constante evolutie i.v.m. navigatietechnologie, visdetectie, veiligheidsvoorschriften, Europese- en nationale wetgeving, uitvoeringsmodaliteiten i.v.m. quotaregeling en dergelijke meer, vereist in latere fase een uitbreiding van de gewenste databank naar deze domeinen.' (RC # V, 1997 p. 30)

Als er iets is dat we kunnen missen — als de pest! — dan is het wel dergelijke databank!

SINDE DE COMPUTER gemeengoed geworden is, wordt de burger met een groot gevaar bedreigd. Schijnbaar onbelangrijke gegevens die in verspreide archieven gestapeld liggen, kunnen in één PC samengebracht worden. De gevolgen daarvan zijn niet te overzien. Een willekeurig (en op het eerste gezicht nogal onschuldig lijkend) voorbeeld maakt dit duidelijk. Bij het ministerie van financiën weten ze hoeveel je verdient; bij de bank weten ze hoeveel je spaart; bij de autokeuring weten ze hoe het met je wagen gesteld is. Een dealer van tweedehandswagens die erin slaagt die drie gegevens in zijn PC-tje samen te voegen kan in de kortste tijd een lijst maken van klanten waar hij heel zeker van vandaag op morgen een stuk blik kwijt kan. Tegelijk weet hij dat hij nog dezelfde dag betaling kan loskrijgen. Dit onschuldige lijkende voorbeeld wordt al kwalijker wanneer diezelfde gegevens in handen komen van de bende van Nijvel, de maffia of als we gelijksoortige situaties bedenken in politiek woelige tijden of in oorlogstijd. Maar het principe is in al die gevallen hetzelfde: het individu komt in zijn blootje te staan tegenover degene die de informatie manipuleert.

Een aanval op de menselijke waardigheid is het, zelfs in ons onschuldige voorbeeldje. Want je bent bij wijze van spreken maar mens wanneer je zelf bepaalt of en wanneer je een nieuwe wagen

koopt. De verkoopstechniek van onze hogervermelde autohandelaar is bijgevolg minder onschuldig dan ze lijkt: ze draagt meer dan één steentje bij tot de ontmenselijking. *Mensen worden via zijn databank gedegradeerd tot alleen nog maar consumenten.*

Vandaar dat de 'privacy' van de burgers moet beschermd worden, ook als die burgers vissers zijn.

## Waterschout

Maar goed, de aalmoezenier wil, zoals zijn Vaticaanse organisatie het gevraagd heeft, een enquête houden. Dus, wat doet hij? Hij stapt naar de waterschoutkantoren en vraagt er de gegevens van de vissers op. Wie zou dat de brave man kunnen weigeren? Hij krijgt een lijst van alle Belgische vissers mee naar huis. Daarop staan niet alleen naam en adres, maar ook de naam van het schip waarop ze varen, hun functie aan boord e.d. Hij is nog maar goed de deur uit of men beseft dat men geblunderd heeft. Er bestaat in België immers zoiets als 'de wet op de privacy' en die bepaalt dat je zomaar niet allerhande gegevens mag doorgeven, zelfs niet aan een man die zegt in opdracht van het Vaticaan te handelen. Dus telefoneert men naar de aalmoezenier om hem te vragen de lijsten terug te brengen, hetgeen hij uiteraard ook doet. Intussen is het kwaad echter wel geschied. Heeft de aalmoezenier de lijst gefotocopieerd? Naar Vaticaanstad gefaxt? In zijn geheugen geprent? Alleen God weet het.

Vervolgens krijgt de aalmoezenier een nieuwe lijst met 700 namen en adressen van vissers. Het is die lijst die hij gebruikt om zijn 'mailing' uit te voeren.

Vermeldenswaardig detail: de lijst blijkt nogal gedateerd te zijn. Massa's omslagen komen terug: *woont niet meer op het vermelde adres, is vertrokken zonder adres achter te laten*, enzovoort. De aalmoezenier maakt er zijn werk van en slaagt er uiteindelijk in 517 vissers daadwerkelijk te localiseren die tussen de 16 en de 30 jaar zijn, de doelgroep waarin *Stella Maris*, de Vaticaanse organisatie van Europese aalmoezeniers, erg geïnteresseerd is. Die 517 namen en adressen selecteert hij verder: zijn ze Belg, zijn ze nog aangemonsterd... en hij komt uiteindelijk tot een staal van 384 mannen die de enquête toegestuurd krijgen. 158 (44,8%) onderhen sturen de antwoorden terug op.

### Databank bestaat al

De aalmoezenier kan inmiddels beginnen met het aanleggen van zijn databank. De 55 enquêtevragen zijn immers meer dan voldoende om in veel gevallen ook te weten *wie* er eigenlijk geantwoord heeft. Want het gaat hier niet om een enquête die uit een willekeurig staal van pakweg 5000 Belgen gedistilleerd wordt. Hier werd de minuscule Vlaamse vissersgemeenschap in kaart gebracht. Vissers die zeggen op een catamaran te werken zijn bekend, want er is maar één catamaran. Antwoorden vanaf Zeebrugse kustvaartuigen kunnen evenmin veel geheimen torsen. Een visser die antwoordt dat hij in Oostende

**Demaeght doet sinds jaar en dag aan 'arbeidsbemiddeling'. En vanaf nu zelfs databankgewijze. Een druk op de knop en daar verschijnt de lijst met vissers waarvan hij weet dat ze deftig getrouwd zijn, niet gesyndiceerd, afgestudeerd aan het katholiek onderwijs, en de mening toegedaan dat de relaties tussen reders en vissers uitstekend zijn. De aalmoezenier mag dit alles rustig ontkennen. Wij zullen even rustig beweren dat we zijn ontkenning niet geloven.**

leeft, ongehuwd samenwonend is en twee kinderen heeft, gesyndiceerd is, als stuurman werkt op een 1200 pk-er met als thuishaven Oostende en al vijf keer van schip veranderd is... dan weet je toch al vlug over wie het gaat. Vooral omdat je verder in de enquête ook te weten komt dat hij in de vrije Visserijschool Paster Pype gestudeerd heeft waar hij ook nog eens het brevet van motorist 1500 pk behaalde. Misschien heeft hij op *vraag 4.2* geantwoord dat hij als scheepsjongen slecht behandeld werd en zelfs aan boord verkracht is. Maken wij er een karikatuur van? Neen, al deze vragen en nog vele andere werden in de enquête gesteld en we konden vernemen dat er ook nogal wat privéopmerkingen in de marge gekrabbeld werden.

### Vatikaans kwaad opzet?

Maar wat kan de aalmoezenier met zo'n lijst doen? Het antwoord is ronduit beangstigend, zeker voor 'andersdenkenden' zoals ik.

Het ziet ernaar uit dat Demaeght momenteel de enige in de visserij is die een up-to-date databank heeft van alle vissers. Noch de waterschout, noch de VDAB beschikken over hetzelfde materiaal. Veel reders klagen er over dat ze bij de VDAB niet geholpen worden omdat de steekkaarten van de dienst hopeloos verouderd zijn. Daarin bevinden zich namen van mensen die de visserij al vele maanden, zelfs jaren, verlaten hebben. Uit het hierboven geschetste relaas blijkt ook dat de waterschout met even verouderde steekkaarten opgezadeld zit. Alleen de aalmoezenier heeft correcte gegevens.

Goed zo, hoor ik iemand zeggen, want je kan de aalmoezenier te allen tijde aanspreken als je met een personeelsprobleempje zit. En het is waar: Demaeght doet sinds jaar en dag aan 'arbeidsbemiddeling'. En vanaf nu zelfs *databankgewijze*. Heb je een motorist van doen, dan drukt de man op zijn knop en daar verschijnt de lijst met kandidaten... waarvan hij weet dat ze deftig getrouwd zijn, niet gesyndiceerd, afgestudeerd aan het katholiek onderwijs, en de mening toegedaan dat de relaties tussen reders en vissers uitstekend zijn. Wie andere antwoorden gegeven heeft mag oprassen!

Demaeght mag dit alles rustig ontkennen. Wij zullen even rustig beweren dat we zijn ontkenning niet geloven.

Al wie in de visserij ook maar een greintje respect voor het 'menseeljk aspect' heeft moet alles aanwenden om deze inbreuk op de privacy aan de kaak te stellen. (fv)

# N.V. HOSTYIN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene*

*Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28*

## Rederscentrale vergaderde

Op vrijdag 27 juni hield de Rederscentrale haar jaarlijkse algemene vergadering. Deze ging door in het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende. Naast het goedkeuren van de balans en stond daar o.m. het bekrachtigen van het mandaat van de nieuwe bestuurders *Eddy Eerebout* en *Urbain Wentin* op het programma. Marc Desutter nam de plaats in van de ontslagnemende *Jacky Vermote*. Opvallend was ook het punt waarin gevraagd werd om een aantal leden uit te sluiten. Het gaat om de BVBA Goewind (O 20), François Devey (O 23), Luc Bogaert (O 62), BVBA Christoph (O 211), BVBA Bimin (O 430), Adolf Acken (O 533) en Manfred Van Elslande (O 700), allen bekende steunpilaren van de Vlaamse Visserbond.

## Info over pijpleiding

In de tweede helft van juni gingen de werkzaamheden voor de *NorFra-pipeline* van start op het Belgisch continentaal plat. Zoals de firma op haar voorlichtingsvergadering (zie HVB # VI 1997 p. 38) beloofd had, rapporteert ze de Vlaamse visserij dagelijks over de vorderingen van haar werkzaamheden. Visserij die hierover informatie willen kunnen bij alle officiële visserijdiensten terecht, en bij hun beroepsverenigingen of andere organisaties. Zij worden door *NorFra* dagelijks op de hoogte gehouden.

## Jongeren aan boord

Tijdens de vakantieperiode, en wel vanaf 15 juni, kunnen jongeren een

observatiereis meemaken aan boord van vissersvaartuigen. Voorwaarde is dat ze in 1997 veertien jaar worden. De jongeren moeten geen visserijschool lopen, evenmin moeten ze familie hebben die in de visserij werkt. De jongeren mogen maximaal 21 dagen op zee zijn. De initiatiefnemers hopen op deze manier jongeren warm te doen lopen voor het beroep.

## Promac verhuisde

In het Nederlandse Zaltbommel is het bekende toelaveringsbedrijf *Promac* verhuisd. Vanaf 1 juli is het huis gevestigd op het Industrieterrein Van Voordenpark nr 14 te 5301 KP Zaltbommel. Ook telefoon en fax werden gewijzigd. Het eerste nummer is nu 0418 - 68 33 33, faxen kan op 0418 - 68 33 55. (Vanuit België wordt dat respectievelijk 00 31 418 - 68 33 33 en 00 31 418 - 68 33 55).

## Quotaproblemen eurokotters

Bij de reders van eurokotters heerst er al geruime tijd ongerustheid over de evolutie van de vangsten. Sommigen drongen er bij de quotacommissie van de Rederscentrale dan ook op aan om het tongcontingent in de Noordzee vroegtijdig te verhogen. Dat zou echter het gevaar meebrengen dat de Noordzee ver voor het einde van het jaar voor dezelfde eurokotters gesloten wordt.

Een en ander bleek uit een vergadering die daarover op 7 juni, in aanwezigheid van *Marc Welvaart* van de Dienst voor de Zeevisserij, gehou-

den werd. Daar werd trouwens met overgrote meerderheid beslist het huidige systeem en verdeling te behouden.

## Europese visverwerkers

In Brussel ging op 26-27 juni de 1ste jaarlijkse themaconferentie van Pesca door. Gedurende twee dagen spraken visverwerkers uit verschillende Europese landen met elkaar over de uitdagingen waarmee ze ter zake geconfronteerd worden. Een en ander was ook een evaluatie van de financiële inspanningen die de Europese Unie via PESCAs levert om de Europese visverwerkingsbedrijven competitiever te maken.

## Rijksstation informeert Vlaamse Visserbond

Op 1 juli had er een informele ontmoeting plaats tussen *De Clerck* en *Redant* van het Rijksstation voor de Zeevisserij enerzijds en een afvaardiging van de Vlaamse Visserbond anderzijds. Deze laatste was vooral geïnteresseerd in eventueel onderzoek dat in het Rijksstation plaatsgegrepen had naar de evolutie van de paaiplassen in de Belgische continentale wateren en op en rond de Vlaamse zandbanken. Voorafgaandelijk aan het gesprek had *Rudy De Clerck*, afdelingshoofd van het Rijksstation, er de nadruk op gelegd dat het gesprek in geen geval aanleiding mocht geven tot persmededelingen achteraf.



*hét taxibedrijf voor de visserij*

**OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene

**32.08.08**



Bredene

Oostende

Goed nieuws: woordenschat wordt verrijkt met nieuwe visserijterm controleterrorisme...

Slecht nieuws:

# HOE GROTER DE MARKT, HOE STERKER DE STAAT

**H**ET GAAT ER hard aan toe op de zeeën. *Visserijoorlogen, quotahopping, controleterrorisme...* De lezers herinneren zich de Spaans-Canadese visserijoorlog (1995). In de visserij zijn ze evenmin de *gijzeling* vergeten van Vlaamse vissers in de Franse Golf van Biscaje (1990). Daar waren o.a. de Z 596 en de Z 54 het *slachtoffer* van. Schipper *Cattoor* (Z 105) vertelde in dit blad (1995) dan weer zijn wederwaardigheden met de *onredelijke* Engelse *controles*. Enige maanden geleden mocht schipper *Rik Verpoorter* het meemaken dat hij in een Britse *gevangenis* werd opgesloten nadat hij bij een visserijcontrole opgepakt werd. Hij moest daar de cel delen met een zware *crimineel*. En onlangs was het de beurt aan de bemanning van de N 22 *Zeester* om de Engelse arm der wet te voelen. De schipper van dat kleine vaartuigje werd op zijn beurt in de *gevangenis* geplaatst.

Dirk Florizoone, de coördinator van het Vlaams Visserij Informatiecentrum, maakt er zich behoorlijk druk om: *De N 22 werd door de Britten gepraaid omdat het schip zeggend binnen de Britse 6-mijlszone aan het vissen was. Non-sens! Het vaartuigje was op 8,5 mijl van de kust. In het ruim zat nauwelijks 40 kg vis. Niets wijst erop dat de actie van de Britten in overeenstemming is met de feiten. Drie dagen heeft het geduurd vooraleer de zaak er haar beslag gekregen heeft. De schipper werd als een echte misdadiger in de cel geplaatst. De boete, plus kosten, bedroeg maar liefst 150 000 frank. De reder van het schip reageerde dan ook als volgt: "Mij zien ze daar niet meer terug". Maar dat is natuurlijk de bedoeling van de Britten. Ze willen ons daar weggagen. Met dergelijke pesterijen willen ze onze reders alle voornemens om voor de Britse kust te vissen, ontnemen. Deze zaak moet dringend op het politieke en justiciële vlak*

*geregeld worden zodat aan dit Britse controleterrorisme een einde komt.'*

Het gaat er natuurlijk niet altijd even spectaculair aan toe. Maar dat wil niet zeggen dat de controles er minder streng om zijn. Ook in mei werd de O 231 *Sint-Carolus* van de Oostendse reder *Norbert Hennaert* door de Schotse kustwacht betrappt toen zijn vaartuig ten noorden van Ierland (ook) wijting, Schotse schol en vlaswijting aan boord had. Schipper *Lievin Vynck* moest het visserijwachtschip naar Cambeltown volgen waar de O 231 aan de ketting gelegd werd. *Hennaert: 'De Schotten handelden zeer correct. Er was geen sprake van gevangenneming en opsluiting zoals dat in het zuiden van Engeland meermaals het geval was met andere Vlaamse vissers'.* In het vonnis hield de rechter rekening met een mogelijke interpretatiefout van de ministriële omzendbrief. Hij veroordeelde het schip tot een boete van 90.000 frank en de verbeurdverklaring van de aangeslagen vlaswijting, wijting en Schotse schol: marktwaarde:

achttienduizend frank. Overigens is het niet alleen in het buitenland dat de Vlaamse vissers de zaken als 'controleterrorisme' ervaren. Dat mag blijken uit de woorden van schipper *Franky Lauwereins* (O 148). Hij was op 5 juni, kort na halftien 's avonds, de vangst aan het lossen aan de Oostendse vistrap: *'Op zeker ogenblik zie ik iemand de trapladder afkomen. Hij maakt zich bekend als ambtenaar van het ministerie van landbouw en vraagt naar mijn EEG-logboek. Ik ga naar het stuurhuis waar mijn papieren liggen, de ambtenaar volgt mij. Ik neem logboek en stylo om de vangstgegevens van die dag in te vullen, maar de ambtenaar laat dit niet toe en scheurt er een aantal bladen uit. De vangst die boven op de kaai staat wordt in beslag genomen. Later in de vismijn wordt mij gevraagd een verklaring af te leggen en het is half één 's nachts als ik naar huis kan gaan.'* Kort nadien volgt weer een controle op hetzelfde schip. *Lauwereins: 'Op 13 juni was het weer alleen maar*

ons vaarttuig dat aan een inspectie onderworpen werd. Ik wil er toch op wijzen dat er diezelfde dag tussen zes en acht uur nog 17 andere kustvaartuigen binnengelopen zijn en dat niet een van hen gecontroleerd werd. Ik voel me geïrriteerd! Wat de inbeslagname van mijn vangst betreft: ik vind dat zeer onterecht. Ik weet wel dat een schipper verantwoordelijk is voor het invullen van de vangstgegevens. Ik doe dat dan ook dagelijks: voor middernacht, bij een controle of bij het verlaten van mijn vaarttuig, naargelang de situatie. Ik doe dat nu al dertien jaar en nog nooit zei iemand dat dit verkeerd zou zijn. In elk geval is de maatregel in geen verhouding tot de fout.'

### Overall oorlog

Bovenstaande voorbeelden maken alvast duidelijk dat de bankschroef overall aangehaald wordt, zowel hier te lande als elders. Wie daar nog mocht aan twifelen kan wellicht overtuigd worden door volgende voorbeelden die we al grasduinend in de 'internationale nieuwsjes' van HVB vinden. We hadden het de jongste jaren in ons blad over kabeljauwoorlogen tussen Rusland en Noorwegen en tussen IJsland en de Fär Öer, over een tonijnoorlog tussen Spaanse lijnvisseren en Franse drijfnetvisseren, over een visserijoorlog tussen IJsland en de EU, een kabeljauwoorlog om Rockall, over de Russische marine die schiet op Chinezen en Koreanen die in de Rus-

sische Exclusieve Economische Zone jagen, over een kraboorlog tussen Japan en Rusland, over een visoorlog die met de wapens uitgevochten wordt in de Zuid-Chinese Zee en over Filippijnse vissers die door China gevangen gezet werden...

### Economie & politiek

De visserij geeft weer eens stof tot nadenken over problemen die de sector ver overschrijden: hoe meer men spreekt over open grenzen, hoe meer controle er komt; hoe meer men het heeft over mondialisering en globalisering van de economie, hoe meer staten zich des duivels gedragen; hoe meer de vrije markt ons hele leven bepaalt, hoe meer Staat er komt. Markt en Staat blijken eigenlijk geen alternatieven van elkaar te zijn (zoals socialisten en liberalen ons altijd wilden doen geloven), maar twee 'polen' van één en hetzelfde 'veld'. En het is bekend: tegengestelde polen trekken elkaar aan. Hoe vijandig ze ook tegenover elkaar schijnen te staan: de een kan niet zonder de ander. Reder Willy Versluys zag het enige jaren geleden al tot zijn eigen (liberale) verwondering gebeuren: hoe harder de concurrentie op zee werd, hoe meer officiële commissies, comitees en overlegorganen er opgericht werden. In het dagblad De Financieel-Economische Tijd verwoordde hij het prachtig: 'Als we niet opletten dan zitten we straks binnen te vergaderen, terwijl er buiten geen vissers meer zijn.' (FET, 18 maart 1995) Dat is hetgeen we ook zien gebeuren in de Europese Unie: hoe meer de

eengemaakte markt zich vormt, hoe minder vissers het halen en hoe meer de overheidsactiviteiten zich uitbreiden. Er moet steeds meer, zoals Dirk Florizoone het over de Britse controles zegt, een en ander 'dringend op het politieke en justiciële vlak geregeld worden'. Méér wetten dus en bijgevolg méér Staat.

Dan is er natuurlijk ook nog het probleem van de uitputting van de voorraden. Om het ecologisch probleem op zee aan te pakken schiet de economie natuurlijk schromelijk te kort. Als de ondernemers de vrije hand gelaten wordt dan is de zee binnen de kortste keren leeg. De ecologische vernietigingsprocessen hebben gevolgen op lange termijn en strekken zich over veel generaties uit, terwijl de markt alleen de korte termijn kent. Vandaar dat de Staat optreedt tegen degenen die de regelingen overtreden. Met geweld, want het is zoals de communistische fabrikant Friedrich Engels het indertijd al zei: *In laatste instantie is de Staat een bende gewapende mannen.*

Markt en staat gaan hand in hand. Hoe meer markt, hoe meer wetten. Waarover klagen we dan eigenlijk? Wat onze vissers stoort is juist dat 'ieder een gelijk voor de wet' is. Deze objectieve rechtsregel zegt dat het zowel aan de arme als aan de rijke verboden is om een brood te stelen. Het is bijgevolg geen wonder dat sommige vissers zich geïrriteerd voelen. (fv)

# SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:  
Royerssluiskaai 48  
B-2030 Antwerpen  
Tel.: 03 / 231 36 48  
Fax: 03 / 231 57 65



Afdeling Kust  
H. Baelskaai 8A  
B-8450 Oostende  
Tel.: 059 / 32 28 25  
Fax: 059 / 33 01 48

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.: (059) 70 58 79.

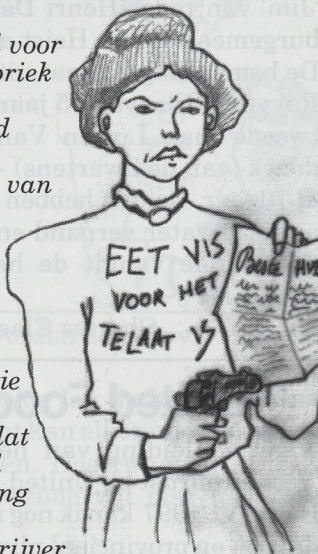


## Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3).

Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieven schrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.

De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.



## Zandwinning

Naar aanleiding van het artikel over de zandwinning in de kustwateren dat in uw blad verschenen is, wil ik het volgende opmerken. Er werd wel degelijk volop wetenschappelijk onderzoek verricht naar de gevolgen voor de bodemgesteldheid. Zo weet men zeker dat de zandbodem zich herstelt na de zandwinning. Omdat men dit inmiddels wel weet is dergelijk onderzoek bij de dredgingmaatschappijen erg populair, want onschadelijk. Wat men niet weet is waar dat nieuwe zand vandaan komt. En wat men nog veel minder weet is hoe het zit met de biologische gevolgen van die zandwinning. Is het gebied achteraf even vruchtbaar? Om dat te weten zou men vooraf metingen moeten verrichten. Hetgeen bij mijn weten niet gebeurt. Als de visserij wil weten of de zandwinning invloed heeft op de visproductie, dan moet ze vragen dat er terzake ook vóór de zandwinning onderzoek gedaan wordt en niet alleen achteraf.

K.F.,Gent

## Kinderen aan boord

Voortaan zullen vissersvaartuigen jongeren aan boord nemen gedurende de schoolvakanties: een zogenaamde observatiereis. Deze 14-jarigen moeten géén visserijschool lopen, ze moeten met de visserij zelfs niets maken hebben.

Hoe is 't in Godsnaam mogelijk?! Wie bedenkt zoiets? In welke commissie wordt zoiets bespreekbaar gemaakt? Het lijkt voorwaar op een beslissing uit een sprookjeswereld. Denken we echt het bemanningsprobleem op te lossen met dat soort fabeltjes? In de eerste plaats zijn het immers de ouders die beslissen of een kind al dan niet naar de visserijschool gaat. Het zijn bijgevolg die mensen die ervan moeten overtuigd worden dat het vissersleven nog zo slecht niet is. Denk maar niet dat een observatiereisje het bij de ouders zal doen!

Wat dan wel?

Zou het niet beter zijn om onze energie te richten op een daadwerkelijke aanpak van het bemanningsprobleem? Zouden we ons dus niet beter concentreren op het verbeteren van het sociaal statuut van de visser? Zou dat geen stimulans zijn voor het visserijonderwijs? Kan men niet tot een consensus komen over een gewaarborgd minimumloon per zeereis? Is er dan geen commissie waar dat eens bespreekbaar gemaakt wordt?

Er zijn nog dingen die bespreekbaar gemaakt moeten worden: deeltijdse arbeid onder het varende personeel bijvoorbeeld. Niet alle vissers moeten slaaf zijn van hun werk! Indien een visser verkiest minder te verdienen en meer tijd te besteden aan zijn gezin, dan moet dit kunnen.

Maar neen: kinderen aan boord dus, en wel voor een observatiereis! Heeft er iemand aan de veiligheid van die kids gedacht? Wat is de situatie nu? Zestienjarige jongens die visserijschool lopen gaan gedurende de vakantie mee op zee. Via het opleidingschip hebben ze dan al kennis genomen van een vaartuig, ze weten al een en ander over de weeromstandigheden, misschien over storm op zee, zeeziekte... Maar voor die jongens moeten de bemanningsleden

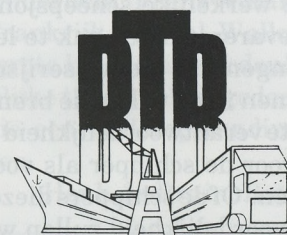
al 'ogen op hun rug' hebben. Constant moeten deze jongens al gewezen worden op de gevaren. En nu zal men dus kinderen van 14 jaar in zee sturen, voor een observatiereis; m.a.w. kinderen die aan boord zo maar een beetje rondhangen! Nog een vraag die zich aandient: krijgen deze kinderen een vergoeding via het fonds voor scheepson-

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS - HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-

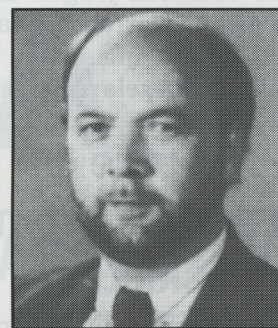
Maritiem

VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

# ABVV

OOSTENDE - VEURNE - DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Fax: 059 / 70 51 33

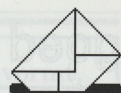
BRUGGE

Kustlaan 176

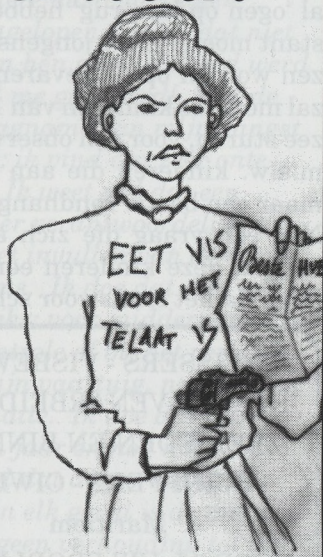
Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

Fax: 050 / 54 42 53



## Brieven



gens, en indien ja, is dit fair tegenover de werkelijke scheepsjongens die meevaren om een vak te leren? Een jongen uit de visserijschool meenemen in de vakantie brengt al een grote verantwoordelijkheid mee, zowel voor de schipper als voor de matrozen. Of de schippers diezelfde verantwoordelijkheid zullen willen opnemen voor een jongen die zin heeft in een plezierreisje, daar heb ik toch zo mijn twijfels over.

Liliane Spegelaere, Oostende

### Fusie visserijscholen: miskleun?

In een open brief aan voorzitter Steenhaut van de Autonome Raad voor het Gemeenschapsonderwijs (ARGO) trekt Geert Deman, coördinator van de Maritieme Ombudsdienst, aan de alarmbel. Volgens hem zal één van de twee vestigingen van het Provinciaal Maritiem Instituut binnen het jaar de deuren sluiten.

De kloof tussen het onderwijs en de visserijsector is vergroot, het aantal leerlingen daalt, en slechts een beperkt aantal leerlingen komt effectief in de visserij terecht... De fusie was de eerste stap naar de afbouw van het visserijonderwijs en op termijn zal de sector niet meer kunnen rekenen op voldoende bekwaam personeel. Dit is volgens Deman de

enige oplossing om nieuwe leerlingen aan te trekken.

Het is zonder enig triomfalisme of zonder te willen natrappen, maar eerder met spijt in het hart, dat ik vandaag moet vaststellen, dat mijn verzet tegen deze fusieoperatie in de Oostendse gemeenteraad van 26 april 1994 ten zeerste gegrond was. Jammer genoeg werd ik toen niet gevolgd door mijn collega's die allen overliepen van enthousiasme.

Zoals de coördinator van de Maritieme Ombudsdienst zou ik er eveneens ten zeerste willen aandringen dat het Stadsbestuur van Oostende van zijn kant ook een diepgaande evaluatie zou maken van de huidige situatie in ons visserijonderwijs en of het inderdaad niet opportuun zou zijn een stap terug te zetten en de fusie ongedaan te maken.

Alfons Laridon, Oostende

### Ongewone doop in Zeebrugge

De eerste zaterdag van juni greep de plechtige doop plaats van het garnaalvissersvaartuig A.149 - 'JIM' (150 pk) van rederij Raymond Claeys-Antoinette Savels uit Zeebrugge. Dit vaartuig werd in 1992 in Grimsby (Engeland) gebouwd en bedreef reeds enkele jaren het garnaalvissen op de Westerschelde. Hoewel het is uitgerust met de meest moderne navigatie-apparatuur heeft dit vaartuig eerder kleine afmetingen: 15m lang, 5 m breed en een diepgang van 1,20m. Het bezit alleen een vergunning voor de Scheldevisserij, zodat het niet buitengaats mag vissen.

Het vaartuig lag mooi opgetooid aan Café De Kuisbank, waar nadien een receptie plaats vond. Het was visserij-aalmoezenier Dirk Demaeght die het schip zegende. Hij werd hierin bijgestaan door de meter Céline Claeys, kleindochter van de reder, en de peter Kenneth Van Caneghem, kleinzoon van Elzar Janssens, vriend van de reder. Ere-Havenmeester Olivier Van Nuffel en oud-aalmoezenier Jan Corneillie wonden de plechtigheid bij.

Het was mevrouw Antoinette Claeys-Savels die eraan hield dat

dit scheepje Jim zou heten; een herinnering aan het eerste garnaalvaartuig waarop wijlen haar vader Emiel inscheepte. Dat was ook de 'Jim' van reder Henri Debra, oud-burgemeester van Heist aan zee.

De bemanning bestaat uit de reder Raymond Claeys - 75 jaar — en de tweede man Lucien Van Dierendonck (van de Zwartens) - toch ook al 70 jaar. Beiden hebben hun hart aan het water verpand en bevaren de Schelde vanuit de haven van Breskens.

Charles Claeys, Heist

### United Foods

Naar aanleiding van het artikel 'Sociale onrust bij United Foods' in HVB #VI/1997 kan ik nog meedelen dat ook op provinciaal niveau reeds stappen ondernomen zijn om de tewerkstelling van 60 werknemers te vrijwaren.

In een brief aan de heer N. Vanhove, Directeur-Generaal van de GOM, West-Vlaanderen heb ik gevraagd dat de GOM stappen zou zetten om het bovenvermelde bedrijf in moeilijkheden te helpen. In zijn antwoord op mijn brief meldt de heer Vanhove dat ir. P. Tavernier, medewerker van de GOM, het bedrijf contacteert om naar een oplossing voor de problemen te zoeken

Jacky Maes, Bredene

### Kustvisserij

Als geïnteresseerde buitenstaander probeer ik me een beeld te vormen over de situatie van de kustvisserij. Wanneer ik in HVB #VI de artikels lees van schipper Vandecasteele, schipper Van Elslande en schippersvrouw Vandromme valt het mij op dat iedereen op iedereen schiet... en dat iedereen ergens ook nogdan gelijk heeft!

Zoals Van Elslande zegt: we kunnen de klok niet terugdraaien. Als we alles moeten laten controleren, dan is het einde niet in zicht en dan is het ook gedaan met de democratie. Laat ons dus realistisch zijn: welke wet men vandaag ook invoert, morgen is er een manier om die wet te omzeilen.

De overbevissing kan alleen maar



## Brieven



gestopt worden door de vis met rust te laten.

Na de oorlog lag de haring op het strand, dat kan elke oude visser nog navertellen. Hoe kwam dat? De vis was gedurende vijf jaar met rust gelaten.

Moesten onze kustvissers nu eens overeenkomen om de hele Vlaamse kuststreek van 65 km vanaf de LLW tot zegge twee mijl erbuiten van maart tot en met mei door niemand — maar dan ook niemand — te laten bevissen (paaitijden voor tong, schol en garnaal), dan zou dat al een hele stap voorwaarts zijn.

In verschillende landen zoals Canada, Frankrijk, Marokko en de Verenigde Staten gebeurt dat al jaren (vissen op garnaal, St Jacob-schelpen, haring, worden er dan streng gereguleerd).

Ook de zandwinning moet zonder pardon buiten dat gebied gebeuren. Moest men de regering zo'n onderhandse overeenkomst van de kustvissers voorleggen, dan moet zij zich daar toch bij neerleggen, want het is een maatregel die men zichzelf oplegt.

Het eerste jaar zal misschien nog niks zijn, maar ik denk als men het moederhuis aantrekkelijk maakt dat vele kindjes zullen geboren worden.

Pascal Deckmijn, Oostende

## Snelsporen voor vracht

De Europese Commissie wil sneller vrachtvervoer op de sporen. In een krantenartikel las ik dat Rotterdam een snelle vrachtspoorverbinding krijgt naar Z-Italië, boven Antwerpen! Dit kan ik niet volgen, als

er een spoor ligt kan Antwerpen hierop toch gewoon aangesloten worden!

Samen met Wallonië vormt Vlaanderen toch een sterke 'pool'! In plaats van 'denkpistes' over Vlaamse onafhankelijkheid en nu zelfs over samenvoeging met Nederland kan men beter 'solidair' samenwerken binnen België.

Sommige Vlamingen snap ik niet. Pas onder het juk van de franstalige overheersing vandaan willen ze zich al prompt onderwerpen aan Nederland!

Om terug te komen op snelsporen voor vracht: Oostende ligt zeer gunstig. Naast de internationale spoorverbindingen voor personenvervoer die weer begin- en eindstation in Oostende moeten krijgen als troef voor Ferry- en luchthaven, zou men ook snelsporen voor vracht moeten aanleggen vanuit Oostende waar Antwerpen op kan aansluiten: naar Hongarije, Tsjechië, Italië... Leg in samenwerking met Wallonië, uw eigen 'ijzeren Rijn', aan via Luik. Dit is voor de Vlaamse havens

heel lucratief.

Als Rotterdam voorrang krijgt, alleen maar omdat het machtiger is, dan zit er iets goed fout.

De aanleg van een groot logistiek- en distributiecentrum nabij Jabbeke langs de A10 zou prachtig passen in de al aanwezige en nog aan te leggen infrastructuur. Zet de passerpunt op Oostende en binnen een cirkel liggen London - Parijs - Rijsel - Calais - Düsseldorf - Aken - Amsterdam - Rotterdam. Met de aanleg van snelle spoorverbindingen kan dit één van de belangrijkste draaischijven worden binnen Europa.

Al deze ontwikkelingen zijn voor de Oostendse haven (ook de vissershaven) van groot belang. Het economisch achterland ligt niet in het directe noorden maar oostelijk (ook Wallonië) en Duitsland, en zuidelijk (inzonderheid Frans-Vlaanderen) en Frankrijk. Vooral Wallonië zal van grote betekenis worden! Na de moeilijke tijden zal dit gedeelte van België een wederopstanding doormaken.

Henk de Bruin, Rotterdam

# O.V.A.

## ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

### 40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN:

- \* het veilen van UW vis... te Oostende
- \* het verzorgen van UW koeltransport... naar Oostende
- \* de berekening van UW lonen en sociale wetten, zowel voor reders als voor bedrijven... in en buiten Oostende
- \* een coöperatieve aangepast aan UW noden

## VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

**Tel.: 059 / 33 90 90 — Fax: 059 / 32 04 46**

**nieuw!**

DE OVERBEVISSING VAN de zeeën blijft de visserij parten spelen. En we hebben goed zeggen dat die overbevissing al dateert van de tijd toen de eerste stoomtreilers ter visserij ingezet werden, toch zijn het de huidige vissers die met de handen in het haar zitten. We mogen wijzen op de (in vergelijking met de ons omringende landen) al schamele produktie van de Vlaamse vissersvloot, dat belet niet dat de aan ons land toegekende quota nòg kleiner worden.

Goed nieuws: sector lanceert 'nieuwe' denkpiste

Slecht nieuws: denkpiste leidt naar...

# nòg kleinere vloot!

**TE KRAPPE QUOTA** leiden hier tot ingewikkelde beheerssystemen die per dag, ja zelfs per uur, bepalen hoeveel vis van een bepaalde soort een vaartuig uit zee mag halen. Daaruit volgen een soort Blankenbergse rekeningen in de trant van: *vaartuigen van meer dan 300 pk mogen in het gebied VIII maximaal 2 kg tong vissen per vol uur dat zij in dat gebied aanwezig zijn... Of: In de Noordzee wordt aan de vaartuigen van meer dan 300 pk een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 1000 kg vermeerderd met een hoeveelheid die gelijk is aan 4 kg per pk vermenigvuldigd met het motorvermogen van het vaartuig.*

Alsof het nog niet moeilijk genoeg is veranderen die bepalingen ook nog eens heel het jaar door en wel naarmate de quota opgevist geraken.

Maar wat ook de nadelen van dit systeem zijn, het zorgt er wel voor dat — indien het spel goed gespeeld wordt — de vaartuigen heel het jaar door aan het werk kunnen blijven. Dat is in deze tijden van visschaarste al een hele prestatie.

TOCH WEKT HET systeem bij veel reders wrevel op. Beperkingen doen immers pijn. Een en ander heeft te maken met de grote kosten die het uitreden van een modern vissersvaartuig met zich meebrengt. Die kosten verdragen eigenlijk geen vangstbeperkingen: een schip wordt altijd gebouwd op basis van ideale vangstverwachtingen en de kostprijs is er dan ook naar; quota verminderen, zo

stelt men dan achteraf vast, voortdurend, maar de banken blijven wel op hun oude afbetalingsafspraken staan... Om een lang economisch verhaal kort te maken: rendabiliteitsoverwegingen laten niet toe tong te zien voorbij zwemmen omdat er 'per vol uur 2 kilo' gevist blijkt te zijn. Daarbij komt dat de quotapijn groter is dan ze had mogen zijn. Het is inmiddels immers voor

iedereen duidelijk dat veel vaartuigen van 300 pk veel sterker zijn dan de wetgever ze gewild heeft. De subsidiepot waarin toentertijd gegraaid kon worden heeft blijkbaar veel reders ertoe bewogen er een extra schep bovenop te doen. De vaartuigen van deze klasse zijn gewoon tè groot, tè zwaar, tè duur... In deze tijden van (te) lage quota is dat natuurlijk extra-pijnlijk. Het is vandaag al moeilijk genoeg om een vaartuig van echt 300 pk rendabel te houden; het wordt al helemaal ondoenlijk wanneer er maar quota

Elke sanering brengt een overlevingsstrijd op leven en dood met zich mee, waarbij de toegenomen produktiviteit van de ene de economische dood van de andere blijkt te zijn. **Daardoor komt het dat de visserij altijd maar kleiner wordt.** Als we de saneringslogica blijven volgen dan gaan we over naar de totale ondergang van de Vlaamse visserij.

is voor 300 pk, terwijl je eurokotter eigenlijk 600 pk sterk is!

Overigens beperkt dat probleem zich niet tot de eurokotters. We mogen rustig stellen dat ook in het grote vlootsegment nogal wat vaartuigen te vinden zijn die sterker zijn dan hetgeen uit de papieren blijkt. Ook daar komt de vangstbeperking uiteraard harder

aan dan eigenlijk zou mogen.

### Regulariseren

Dat verklaart waarom sommigen per se het individueel vermogen van de vaartuigen officieel willen verhogen. Zij willen zodoende een feitelijke toestand ook wettelijk laten erkennen. Eens ze daarin slagen kunnen ze een groter deel van de quotakoek naar zich toehalen.

Eerst probeerde men tevergeefs de (in de Belgische wet opgelegde) 1200 pk-grens te doorbreken. Daartegen kwam echter verzet van reders die wisten dat deze 'regularisering' hen zou schaden. Wie immers een schip van 1200 pk uitreedt en weet dat dit vaartuig ook daadwerkelijk 1200 pk sterk is, ziet niet graag dat de sjoemelende concurrent 's ande-

## Rendabiliteit tegenover gemeenschap

**HET IS AL** van begin 1993 dat er in de vissersgemeenschap stemmen opgaan om de terminale afkalving van de vissersvloot tot staan te brengen.(1) In het HVB-februari-nummer van 1993 wezen wij al op een grens waaronder de vloot niet mag zakken. Daaronder, zo stelden we toen al, is er geen toekomst meer voor leveranciers, voor afnemers, voor veilingen, voor visserijscholen en voor vissers.

Korte tijd later werden we daarin bijgetreden door het *West-Vlaams Economisch Studiebureau* dat op de kleinschaligheid van de Belgische vloot wees. Tegelijk waarschuwde de studie voor een *benedengrens* waaronder de produktiemiddelen van de nevenssectoren niet meer rendabel kunnen aangewend worden. (2)

In die tijd (1993) telde de Vlaamse vissersvloot nog 182 vaartuigen. Hadden we het *Meerjarig Oriëntatieplan* van de Europese Unie haar gang laten gaan dan zou het aantal vaartuigen onder de 150 zakken, zo hadden wij op tijd ingezien. Dat dit niet kon, daarover was — in 1993 — iedereen het eens. Zelfs de Europese Unie zag in dat het teveel gevraagd was en paste uiteindelijk haar cijfers aan. Het was lang geleden dat de Vlaamse visserij nog zo'n overwinning behaald had.

De dynamiek die dat 'gemeenschapsgevoel' had kunnen meebrengen, werd echter stante pede ondergraven door het aankondigen van een volgende saneringsronde... dit keer door de sector zelf! Als de Europese Unie de vloot niet kleiner maakt, dan doen we het zelf, zo luidde het verbluffende parool. Dat er verder gesaneerd moest worden, daar was bijvoorbeeld marketingman Freddy Pollet van overtuigd, de (inmiddels

zelf weggesaneerde) directeur van de Zeebrugse Visveiling. Zijn stelling: we moeten nóg minder vaartuigen hebben, zodat de quota over minder ondernemingen kunnen worden verdeeld en ze dus elk een groter stuk krijgen. Bart Schiltz, de voorzitter van de Rederscentrale, vroeg zich in 1994 ook al af: *'Om nog van een sector te kunnen spreken met alles erop en eraan zijn een minimum aantal vaartuigen nodig, maar dan moet je wel met een aantal factoren rekening houden. Wat ben je met een grote vloot als je onvoldoende bemanning hebt? Wat doe je met zoveel schepen als je geen viskwota hebt om te vangen?'* (3) Dat zijn woorden van het jaar 1994. In dat jaar telden we nog 169 vaartuigen.

Inmiddels zijn we drie jaar verder en in onze laatste telling kwamen we uit op een schamele vloot van maar 144 vissersvaartuigen. (4) En wéér kondigt zich een saneringsoperatie aan, wéér wordt geprobeerd om een 'vorm van sanering' te lanceren waarbij het aantal vaartuigen onvermijdelijk kleiner wordt. *Het lijkt er dus op dat de rendabiliteit alle gemeenschapsdenken weggewist heeft.* De economie heeft de gemeenschap opgegeten, verteerd en uiteindelijk uitgekakt! Niets blijkt nog zin te hebben tenzij het economisch verantwoord zou zijn.

In 1995 konden we nog schrijven: *'Globaliserend kunnen we zeggen dat de visserij twee (aan elkaar tegengestelde?) problemen moet oplossen. Enerzijds blijft het onloochenbaar dat de moderne technologie niet betaalbaar is tenzij ze deelneemt aan de internationale concurrentiestrijd — en daar succes mee hebt. Vandaar dat rendabiliteitsverhoging voor de Vlaamse visserij inderdaad een must is; anderzijds is het evenzeer waar dat de visserij maar kan overleven wanneer de*

*banden met de vissersgemeenschap nauw aangehaald worden. Een oplosbare tegenstelling? Niet wanneer we het ordewoord van de onderste leefbare grens voor de vloot weer opnemen en centraal stellen in een Vlaams meerjarig oriëntatieplan dat de vloot opbouwt, in plaats van afbreekt.'* Daarna volgde een oproep om een onderste grens van 160 vaartuigen vast te leggen! (5)

Het is inmiddels wel duidelijk geworden dat de mannen die het in de visserieconomie voor het zeggen hebben hier geen oren naar hebben. Bovenstaande redenering zal hen te ingewikkeld geleken hebben, te dialectisch, te idealistisch, te ondernemend. Liever hebben ze de platgetreden paden van de groeieconomie gevolgd. Het parool blijft ongewijzigd: eet of wordt gegeten! Groei of sterf! Schakel de concurrenten uit en ga vervolgens zelf achter zoveel mogelijk vis aan! Dat het ecologische probleem zich daarbij des te erger zal manifesteren (en dus weer aanleiding zal geven tot een volgende saneringsronde) mag de pret niet drukken.

Intussen wordt de vissersgemeenschap zoet gehouden met het schaarse goede nieuws dat er te rapen valt en met beloftes aan betere tijden. Hoe leger de kaaien worden, hoe meer plaats er vrijkomt voor een gilde van beroepsoptimisten die met een soort economische regendansen betere tijden afroepen. Maar of dat helpen zal? (fv)

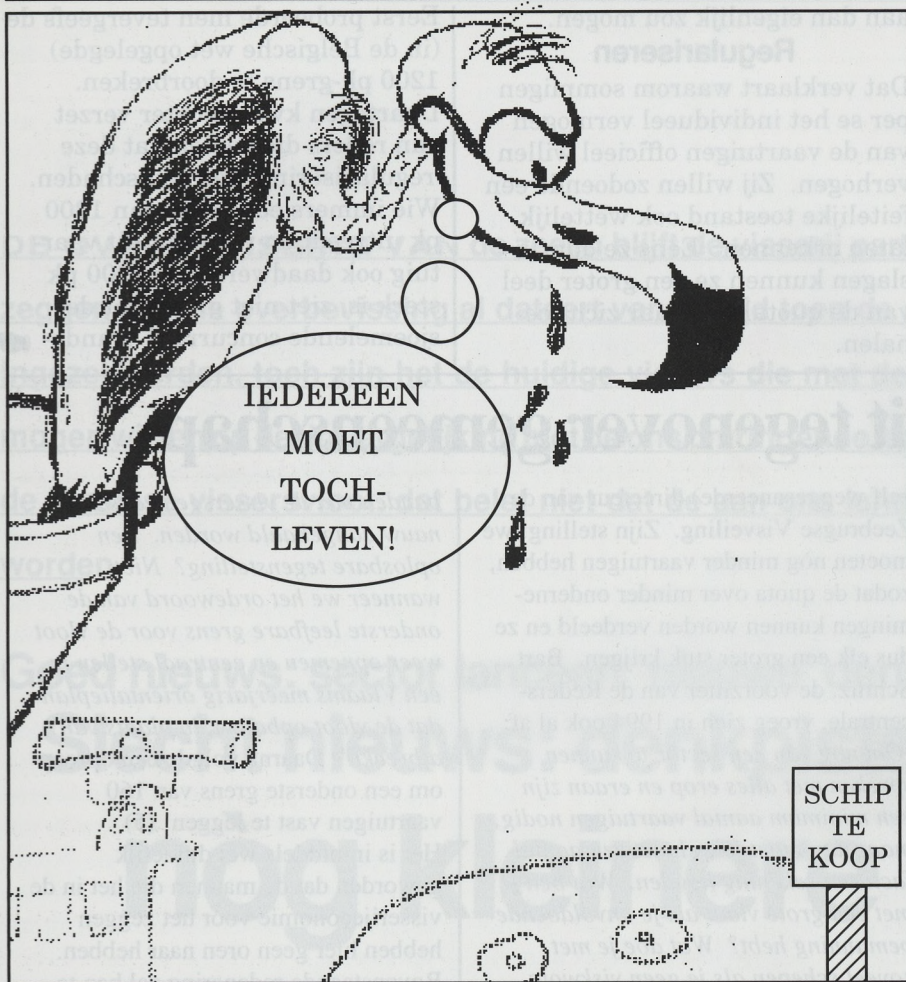
(1) Over de geschiedenis van de recente saneringen en het verzet daartegen, zie het pamflet 'Er zijn grenzen!' van Flor Vandekerckhove, 1995, uitgeverij De Lachende Visch Oostende

(2) Motiveringsnota ter herziening van het meerjarig oriëntatieprogramma voor de Belgische zeevisserij (1993-1996) WES juni 1993

(3) De Zeewacht, 30.12.1994

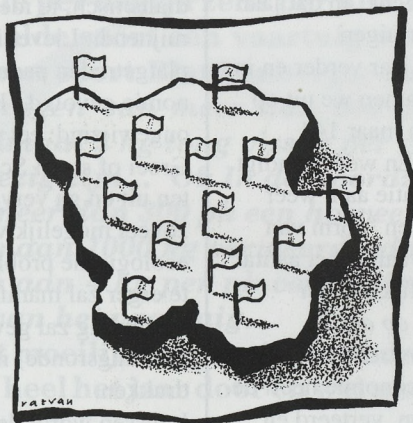
(4) HVB # IV 1997, p. 17

(5) Er zijn grenzen, p. 10.



IEDEREEN  
MOET  
TOCH-  
LEVEN!

SCHIP  
TE  
KOOP



Met meer dan 900 kantoren

over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank?

**BBL**

rendaags vrolijk met een 2000 pk-er ter visserij trekt. Want laat het duidelijk zijn: wat de ene reder toegewezen krijgt, zal van een andere afgenomen worden. Ook probeerde men hier het Nederlandse model van 'groepvorming' (het zogenaamde *Biesheuvelsysteem*) ingang te doen vinden. Daar beslisten de (in aparte groepen georganiseerde) reders zelf hoe ze de beschikbare quota jaarlijks benutten. In Nederland werkt dit systeem naar verluidt tot ieders tevredenheid. Maar komt dat er niet op neer dat men de vos het kippenhok laat bewaken? Zet men de kat zodoende niet bij de melk? De controle op die groepen ligt immers nogal moeilijk: hoewel de Biesheuvelgroepen in Nederland al jaren functioneren denkt de Nederlandse regering vandaag nog twee jaar nodig te hebben om tot een bevredigend controlesysteem te komen. De jurist Van Quathem die onlangs nog het standpunt van de Rederscentrale in het Vlaams Parlement mocht uitleggen zegt hierover: *'Het is echter vreemd dat sommige landen zoals Nederland, een overcapaciteit hebben en toch geen problemen hebben met de quota, terwijl wij wel problemen hebben met de quota, hoewel we inzake de capaciteit aan de ondergrens zitten. U kan daar zelf conclusies aan vastknopen.'* (1) In het licht van hetgeen we hierboven schreven is het dan ook bijzonder wel te verklaren dat men pogingen onderneemt om dat groepsysteem alhier ingang te doen vinden. In zo'n groep kan men rustig overeenkomen om de quota in de richting te schuiven van reders die met een te groot schip opgezadeld zitten. Maar goed, dit groepfeest ging uiteindelijk evenmin door. Daar stonden het individualisme van een aantal Belgische reders in de weg en het verzet van de kustvissers die zich buiten de regeling gesloten voelden. Vandaag probeert men het opnieuw. Bart Schiltz, de ondernemende voorzitter van de Rederscentrale heeft het debat onlangs heropend: *'Op termijn moet er natuurlijk iets gedaan worden om de vloot leefbaar te houden. Zo*

zou er een vorm van sanering kunnen uitgewerkt worden door het **verhogen van het individueel vermogen van de vaartuigen.**' (2) Onmiddellijk voegt hij eraan toe dat het laatste woord daarover nog niet gezegd is en hij maakt dus meteen maar een agenda op: 'Tot welk vermogen? Wat met het kleine vlootsegment waar het individueel vermogen door Europa beperkt wordt tot 221 KW? Als er door deze maatregel verschuivingen plaatsvinden van het klein segment naar het grote of omgekeerd, hoe moet dat worden opgevangen?' (3)

### De laatste doet het licht uit

Vanuit de vissersgemeenschap kunnen daar trouwens veel vragen aan toegevoegd worden. Want één zaak is duidelijk: de totale sterkte van de vloot zal niet mogen stijgen. Daarover waakt de Europese Unie (EU). Wat het ene vaartuig aan vermogen wint, zal bij het andere vaartuig weggehaald worden. Dus: *wie zal er opdraaien voor het groter vermogen van deze of gene? Wat zal er*

*vervolgens weer gebeuren met de vissers die zodoende uit de sector gestoten worden? Wat is het lot van de nevenbedrijven die nauwelijks het hoofd boven water houden en die morgen geconfronteerd worden met een nog kleinere vloot? Waarom hebben we moeite gedaan om van de Europese MOP IV-sanering af te geraken... als 's anderendaags blijkt dat we zelf verder gaan saneren? En dan hebben we het nog niet gehad over diepgaande, maar even dringende, vragen: Hoe gaan we zinvol met de hulpbronnen om? Hoe organiseren we ons gemeenschappelijk leven? En vooral: wanneer zal de saneringsdrang ooit eens ophouden?*

Sommige reders mogen nog altijd denken dat dit allemaal hun zaken niet zijn, ze dwalen. Wat bijvoorbeeld de laatste vraag betreft wordt het antwoord toch stilaan voor iedereen duidelijk: **de ene sanering bereidt de volgende al voor.** Het gaat, zo blijkt, om een zichzelf versterkende spiraal. De sanering brengt een concurrentiestrijd op leven en

dood met zich mee, waarbij de toegenomen produktiviteit van de ene de economische dood van de andere blijkt te zijn. **Daardoor komt het dat de sector altijd maar kleiner wordt.** Als we de saneringslogica blijven volgen dan gaan we over naar de totale ondergang van de Vlaamse visserij.

Hoe komt het dat de voorstanders van het 'saneringsdenken' dat niet inzien? Ook onder de reders die het vaandel van de rationalisaties hoog houden zijn er nochtans een aantal zeer intelligente mensen. Maar het cynisme haalt het in deze op de intelligentie. In de economie denken de meeste ondernemers dat zij de enigen zullen zijn die deze 'rat race' overleven. Om tot de winnaars te behoren is geen prijs hen te hoog... vooral als het anderen zijn die ervoor opdraaien.

Flor Vandekerckhove

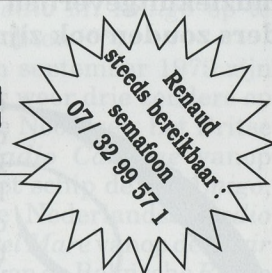
- (1) HVB #IV 1997, De sector in het parlement p.10  
(2) Rederscentrale #V 1997, Editoriaal p. 3  
(3) Ib.



Scheepsdiesel

**RENAUD**

BVBA Vantorre - Devinck



*snelle service & voordelige tarieven*

H.Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel : 059/32 28 75 - Privé : 050/51 48 79 - Fax 059/32 56 59

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| - leidingwerk         | - schroefassen  |
| - Slibwaywerken       | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk   | - plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren           |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling                        |
| - kraanverhuur        | - steeds! bereikbaar per semafoon : 07/32 99 57 1         |



De commerciële zender Radio Caroline was voor het eerst te horen op Pasen 1964. Met de nodige onderbrekingen bleef het station uitzenden tot 1992. De geschiedenis van deze drijvende radio-piraat kan je op meer dan een manier belichten. Zal het iemand verwonderen dat wij vooral aandacht hebben voor de schepen en voor de band met de visserij?

## De geschiedenis van een etherpiraat

# Radio Caroline

**Ronan O'Rahilly, telg uit een rijke Ierse familie, was het opgevallen hoe de Nederlandse zender Radio Veronica vele luisteraars aan zich wist te binden. De formule: vanop een zeeschip werd illegaal popmuziek uitgezonden doorspekt met betaalde reclame. Het Veronicasucces bracht de man op ideeën. O'Rahilly was immers manager van een aantal ontluikende popsterren (o.a. Georgie Fame). En hij kwam met zijn stal moeilijk aan de bak. De nationale omroepen wilden maar weinig popmuziek draaien en werden daarenboven in hun muziekkeuze beïnvloed door de grote muziekitgeverijen zoals Decca en Philips. Vrije zenders zouden ook zijn muziek aan bod laten komen.**

**O'RAHILLY IS EEN** van de eersten die met een zender voor de Britse kust ligt. Hij zal ook de laatste 'overlevende' zijn. Hij overleeft niet alleen de anti-zeezenderwet (*Marine Offences Act*) van 1967, maar ook vele stormen, ankerkettingbreuken, strandingen, geldgebrek, gezonken schepen, zenderpannes en dito storingen.

Deze opsomming maakt duidelijk dat het beluisteren van een zeezender avontuurlijk-romantisch is. Achter de schermen is er van romantiek evenwel geen sprake. *Radio Caroline* komt in de ether vanop de *Frederica*, een kleine Noorse ferry, verankerd in de zuidelijke Noordzee. Na *Caroline* komen daar heel wat zenders hun geluk beproeven: *Radio Scotland*, *Radio 270* vanop een Nederlands vissersschip (HVB #VI, 1997 p. 19), *Radio City* vanop een oud fort in de Theemsmond, *Radio London* (HVB #VI, 1997 p. 17), *Radio Invicta*, *Radio Atlanta*, *Radio Sutch*...

Na enige tijd fusioneert *Caroline* met *Radio Atlanta* dat uitzendt vanop de *Mi Amigo* (in 1921 gebouwd op een Duitse werf als zeilschip, later verbouwd tot coaster). Na de fusie zendt *Caroline South* uit vanop die *Mi Amigo*, dat in de omge-

ving van de Theemsmond (Knock Deep) ligt. De *Frederica*, verankerd ten noorden van het eiland Man, wordt de basis van *Caroline North*.

Op 19 januari 1966 strandt de *Mi Amigo* voor de eerste keer. Een nachtelijke sneeuwstorm slaat de zender los van zijn ankerkettingen. De wind jaagt het schip vele zeemijlen verder op het strand van *Chevaux de Frise Point* te *Great Holland* (tussen *Clacton-on-Sea* en *Frinton-on-Sea*). Bemanning en dj's worden met de reddingsstoel (*Life Saving Aparatus of breeches buoy*) aan land gewonden. Als het weer opklaart trekken sleepboten de *Mi Amigo* weer naar haar plaats. De zeezender heeft niet uitgezonden in de territoriale wateren; met de bestaande wetten kan de Britse overheid tegen het schip niets ondernemen.

### Volledig in de illegaliteit

Als op 15 augustus 1967 de Britse anti-zeezenderwet in voege treedt, kan *Radio Caroline* vanuit Britse havens niet meer legaal bevoorrad worden. Dat gebeurt nu meestal vanuit Nederland. Alhoewel de zender te Londen een bureau openhoudt, verhuist het hoofdkwartier naar New York.

Begin maart 1968 komen beide zenders in financiële problemen. Op last van schuldeisers worden beide schepen gepraaid en naar Amsterdam overgebracht.

*O'Rahilly* heeft echter de smaak te pakken. Hij vat dan het plan op om een vrije TV-zender op te richten die programma's uitzendt vanop een rondcirkelend vliegtuig (!). Hij richt ook een filmmaatschappij op. Beide projecten floppen evenwel en kosten hem een deel van zijn fortuin.

Begin 1970 huurt *O'Rahilly* voor *Caroline* een deel van de zendtijd van *Radio Northsea International* die uitzendt vanop de *Mebo II*, een coaster. *O'Rahilly* maakt de fout om tijdens de uitzendingen openlijk de verkiezingscampagne van de Britse Conservatieve Partij te steunen. De Labourregering stoort daarop, via de GPO (de toenmalige Britse PTT), de



uitzendingen van *Caroline*.

In 1972 worden beide schepen van *O'Rahilly* te Amsterdam openbaar te koop aangeboden. De *Frederica* is door vandalen compleet vernield. De *Mi Amigo* is daarentegen door een stel inwonende zwervers betrekkelijk intact gehouden. De pioniers van *Radio Veronica* hebben echter wel onderdelen van de zenders gestolen om deze te gebruiken als reserveonderdelen op het eigen schip. (\*) *O'Rahilly* laat zijn Nederlandse stroman *Gerard Van Dam* de *Mi Amigo* kopen. In het geheim wordt de zeezender weer operationeel gemaakt en wordt het schip de Noordzee opgevaren. De Nederlandse bemanning en dj's maken dat we over een Nederlandse periode kunnen spreken. De Nederlanders worden later vervangen door Britten die goedkoper blijken te zijn.

*O'Rahilly* verhuurt een deel van de *Mi Amigo* aan de Belgische zakenlui *Silvain Tack* (wafelfabrikant uit Buizingen) en *Adriaan van Landschoot* (met transportfirma in Limburg). Zij richten op 15 juli 1973 *Radio Atlantis* op. *Tack* huurt later een gedeelte onder de naam *Radio Mi Amigo*. Maar de problemen blijven. Een aantal onbetaalde dj's laten de

*Mi Amigo* nogmaals van zijn ankers weghalen. *O'Rahilly* zoekt soelaas bij Amerikaanse investeerders. De *Mi Amigo* wordt vrijgekocht en begint op 1 januari 1973 weer uit te zenden. Het is de laatste maal dat het schip een haven gezien heeft.

### Moeilijke bevoorrading

De meeste radioprogramma's worden in Nederlandse en Spaanse studio's gemaakt, op band gezet en met zeilbootjes naar het zendschip gebracht. Als het stormt kan het bootje niet uitvaren. Dan moeten de oude banden nogmaals worden gedraaid of wordt aan boord snel iets in elkaar gestoken. En het gaat maar door. Tijdens de winter van 1973/'74 slaat de *Mi Amigo* nog maar eens los en strandt op een zandbank. De houten zendmast breekt af. Ze wordt

vervangen door een 50 m hoge metalen constructie.

Het *Verdrag van Straatsburg* dat op 31 augustus 1974 door Nederland wordt ondertekend, verbiedt het meewerken aan vrije zenders. De schepen kunnen nu ook niet meer legaal worden bevoorrad vanuit Nederlandse havens. Dit betekent dat de Nederlandse zenders *Veronica*, *Atlantis* en *Noordzee Internationaal* er mee kappen. Enkel *Caroline* blijft uitzenden vanop de *Mi Amigo*. Vanuit Spanje wordt een vaste tenderdienst opgezet. Het is een dure en omslachtige onderneming.

Bij stormweer geraken de tenders

gear-  
res-  
teerd.

Ook de Oostendse reder *Van Lul* die de *Mi Amigo* door zijn kleinere vissersvaartuigen en zijn lijnvissersvaartuig laat bevoorraden wordt beschuldigd van piraterij.

Op 12 september worden alle beschuldigten (12 in totaal) te Brugge berecht. Schipper *Ackx*, reder *Van Lul* (dan reeds in Senegal vissend) en de Oostendenaar *H. Snauwaert* krijgen elk 3 maanden voorwaardelijk en een boete van 60.000 frank. Drie beschuldigten krijgen een boete van 12.000 frank. De rest wordt vrijgesproken wegens gebrek aan bewijs.

### De *Mi Amigo* versleten

Op 20 oktober 1978 beginnen de generatoren aan boord van de *Mi Amigo* te roken. Er kan maar net worden vermeden dat het schip uitbrandt. Eind 1978 verlaat *Silvain Tack* met zijn zender het schip om vanop de *Magdalena*, een Grieks vrachtschip, *Radio Mi Amigo* op te richten (\*\*).

In september 1979 zijn er weer drie zenders op de Noordzee: het Britse *Radio Caroline* vanop het schip de *Mi Amigo*, de Nederlandse *Radio Del Mare* vanop de *Aegir II* en de Belgische *Radio Mi Amigo* vanop de *Magdalena*.

Veel Europese radiomakers zijn inmiddels richting Italië getrokken omdat het fenomeen vrije radio daar vanaf 1976 legaal geworden is. De Noordzeezenders hebben nu een legale zender in Italië, sein dat ze op een schip in de Noordzee versterken en vervolgens over Europa verspreiden. Begin 1979 wordt in het Italiaanse Camporosso door Belgen en Nederlanders *Radio Nova Internationaal* opgericht. In oktober van dat jaar wordt dit een nieuwe *Radio Caroline South*. Op de Noordzee worden de programma's dan overgenomen door *Radio Caroline North* vanop de *Mi Amigo*. Dat schip is inmiddels oud en versleten. Het ligt al vele jaren in het water zonder dat de romp enige vorm van onderhoud gekregen heeft.



De *Mi Amigo*, alias *Radio Caroline* in januari 1966: gestrand!

niet tijdig over de Golf van Biskaje. Daarom worden in Nederland en België vissersschepen gezocht om de piraten illegaal te bevoorraden. Een aantal rederijen-ter-zeevissers die het op dat moment moeilijk hebben, hebben hier wel oren naar. Maar ook de Zeevaartpolitie zit niet stil. Zo wordt begin 1977 de Z 592 *Hosannah* onder bevel van de Knokse schipper *G. Ackx* te Breskens aan de ketting gelegd nadat het acht keer de *Mi Amigo* heeft bevoorrad. Nadat de Z 588 *Vita Nova* op volle zee door de Zeevaartpolitie wordt gepraaid, belandt ook dit bevoorradingsschip, onder bevel van dezelfde schipper, aan de ketting. In november worden de schipper en een medewerker van *Caroline* op de Z 69 (ex-O 69 *Sea Lady*)



kwaad vertrekken, verzorgen Britse dj's Nederlandse programma's, wat vooral op de lachspieren van de luisteraars werkt. Nochtans zijn er voldoende Nederlandse en Belgische bedrijven die bereid zijn te betalen voor een of andere vorm van reclame.

### De Mi Amigo zinkt

Maar een zeef kan niet blijven drijven. De *Mi Amigo* ligt verankerd voor de kust van de provincie Essex, op 13 zeemijlen ten oosten van de badstad Southend. Aan boord zijn welgeteld 4 personen. In de nacht van 19 maart ontstaat een storm die het zendschip door zijn ankers laat drijven (ankers slepen door de kracht van de storm over de zeebodem), richting noordoosten van de zandbank Long Sand, een 'kerkhof' van gezonken schepen. Op de zandbank slaat het anker weer vast en de *Mi Amigo* blijft ter plaatse liggen. De opvarenden geven hun nieuwe positie door aan de Britse kustwacht en oordelen dat ze de situatie onder controle hebben. De opvarenden zijn evenwel geen echte zeemensen en de kustwacht oordeelt er

De kapitein van de *Helen Turnbull* laat zijn boot van achter het schip in nood wegdrijven om te zien waar hij de opvarenden van het zendschip het veiligst van boord kan nemen. Aan stuurboordzijde van de *Mi Amigo* hangen autobanden om de tenders toe te laten veilig hun lading te laten lossen. De kapitein meldt via de radio dat de bemanningsleden vanaf die plaats een voor een op de reddingsboot kunnen springen. Zijn matrozen zullen klaarstaan om hen op te vangen. De kapitein moet zorgen dat hij tussen twee golven door op de juiste plaats is. Na vier pogingen kan één man springen. Na vijf pogingen kan de tweede man worden gered. Net als de reddingsboot terug van het zendschip wil wegvaren om de volgende poging aan te vatten, zien de redders de derde persoon over het dek naar de reddingsboot toe stormen met een vogelkooi in de hand. De kapitein houdt de reddingsboot op een opstijgende golf ter plaatse, de man springt, wordt gered, maar de volgende aanrollende golf slaat de reddingsboot hevig tegen de romp van het zendschip. De *Mi Amigo* zakt dieper in het water. Na vier zeer gevaarlijke naderingspogingen wordt ten slotte ook de vierde man van boord gehaald. De volgende golf licht het zendschip hoog op en slaat het neer in het water. De *Mi Amigo* glijdt daarop langzaam langs de zandbank naar de zeebodem. De hele reddingsoperatie heeft 12 uur geduurd.

De *Mi Amigo* ligt vandaag nog steeds verzonken in het zand van de zandbank Long Sand.

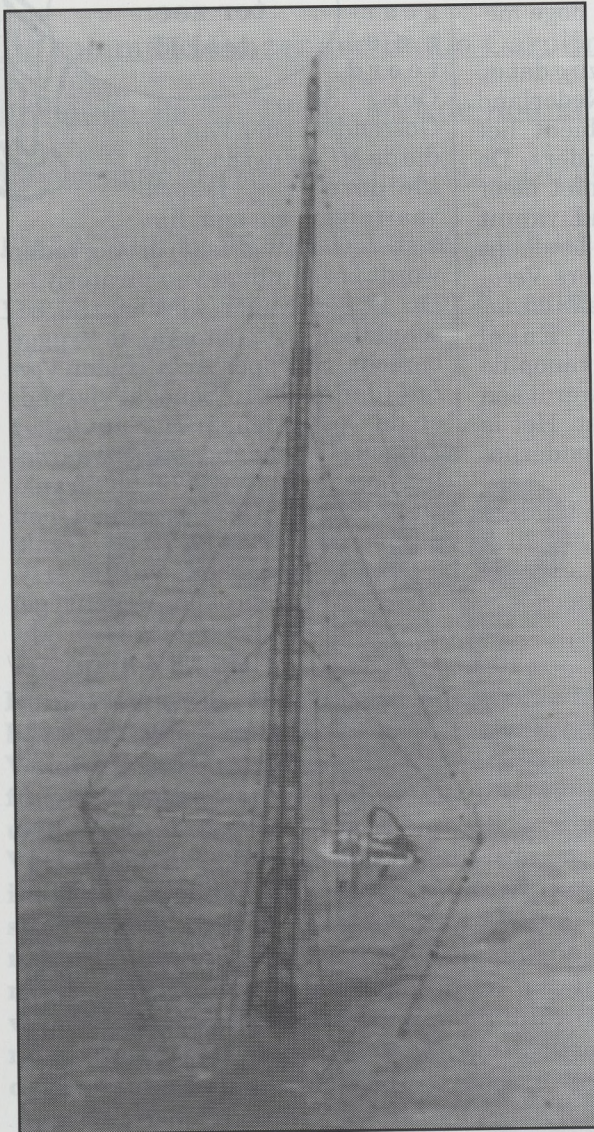
Daarna wordt koortsachtig gewerkt om *Caroline* terug in de ether te krijgen. Het duurt echter tot 20 augustus 1983 vooraleer de zender vanop het ex-vissersschip *Ross Revenge*, via Amerikaanse en Canadese kapitalen, terug in de huiskamers komt.

(Vervolgt)

Daniël Pots,

met dank aan Stefaan Cornelis, die graag zij archief ter beschikking stelde

(\*) Beide radiopiraten hebben zenders van hetzelfde merk (Continental Electronics).  
(\*\*) De *Magdalena* was de *ex-Cetricity*, geregistreerd te Puerto Cortes in Honduras. De kapitein was een Syriër. Radio *Mi Amigo* zond uit ter hoogte van Zeebrugge.



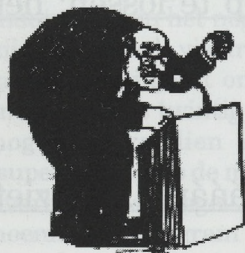
Het piraatschip de *Mi Amigo* werd uiteindelijk het zwijgen opgelegd door een storm in maart 1980.

Dikke korsten mos bedekken de zwakke plaatsen. Er zijn al gaten in de romp die het schip dieper doen liggen. Op 19 januari 1979 maakt het schip veel water. Er is geen dieselolie meer om de pompen draaiende te houden. Gevolg: de studio's lopen onder water. De gaten worden gedicht met beton. Er wordt op zee 900.000 frank besteed om het schip op te knappen.

Intussen bestaat *Radio Caroline* uit drie organisaties: een Britse, een Nederlandse en een Belgische; die ondereen flink ruzie maken. Als de Belgen op zondagmorgen met franstalige uitzendingen willen beginnen, vinden de Nederlanders dit te 'Belgisch'. De Belgen willen *Caroline* omvormen tot een echte Benelux-zender. Ze slagen niet in hun opzet. De Britten ontwijken deze problemen door hoofdzakelijk 's nachts in het Engels uit te zenden. Als de Nederlanders op een moment

dus anders over. Via de RNLi sturen ze de reddingsboot *Helen Turnbull* uit Sheerness naar de opgegeven positie. Ze ziet de *Mi Amigo* op de zandbank... met nog maar enkele decimeters water onder de kiel in een ebbedij. De bemanning van het zendschip zegt nog steeds geen directe hulp nodig te hebben. De pompen kunnen het binnenkomend water de baas; ze hoopt met de volgende vloed het schip weer in open zee te krijgen. Terwijl beide vaartuigen door de storm worden gegeseld, laat de kapitein van de reddingsboot de radiomannen inzien dat ze met zo'n storm wel degelijk in gevaar verkeren. Overweldigende rollers slaan beide vaartuigen voortdurend op hun zij. De opvarenden van de *Mi Amigo* zien uiteindelijk in dat ze hun lekkend schip niet drijvende zullen houden. Ze accepteren hulp.

# De Laatste Vuurtorenwachter



EEN SICK JOKE! Vorige maand stopte ik mijn schrijfsel met die anderstalige woorden en deze

maand begin ik ermee.

Want ik heb nog 1 en ander toe te voegen aan mijn vorige maand ingezette frontale aanval op de bloemensector. Deze industrie stinkt gewoon! In vergelijking met de bloemencommercie kan de visserij zelfs als bijzonder welriekend omschreven worden.

Daarom onderstaande oproep. Moeders! Wanneer vader weer eens met bloemen thuiskomt dan moet gij van mij twee dingen doen. Eerstens moet gij die vent buiten gooien, want dat bouquetje is een goedkope manier om van zijn berouw af te geraken. En dat berouw komt, zoals genoegzaam bekend, ná de zonde. (Moet ik er een tekeningetje bij maken?! Hebt gij er enig idee van wat het varken met dat ander wijf allemaal uitgevreten heeft? Wel dan!) Tweedens moet gij ook die bloemen buiten gooien. Want die dingen zitten vol vergif. Om al die bloemenpracht in onze

winkels te krijgen worden ze met verschrikkelijke chemische cocktails bewerkt. Vrouwen die in die smeerlapperij werken krijgen de ene misval na de andere. Of/en ze worden stekeblind. Als ze per ongeluk toch kinderen krijgen dan moeten die vervolgens ook in serres gaan werken. En die verdienen daar minder dan de prijs die vader voor 1 van die rotbloemen betaald heeft. Dus buiten dat spul! (En het geeft ook 1 mooi zicht, zo'n macho mannekins dat daar op de stoep staat met 1 bos bloemen op zijn kop.) Wat ik met dit aanschouwelijk voorbeeld zeggen wilde, is hetgeen volgt. Onze maatschappij is gelijk een vuile ziekte. Ge kunt niet zeggen dat ge het krijgt van op een vuile WC-bril te zitten. Neen, het is iets dat zich uitsluitend door het neuken van geld verspreidt, tot het heel de wereld naar de kloten geholpen heeft. Ook de bloemenindustrie heeft zich nu al naar Columbia en Oeganda verplaatst. Globalisering weetjewel. Omdat de loonkost hier te hoog is, weetjewel. Met al die sociale wetten enzo. De loonmassa en veel vijven en zessen. Delokalisatie weetjewel. Vandaar ook dat in de bloementeeltkassen die wèl nog in Europa draaien vooral buitenlanders werken.

Flexibiliteit weetjewel. Die gasten willen nog midden in het vergif werken, hetgeen je aan de Oostendenaars niet meer moet vragen. En die Oostendenaars dan maar over de werkloosheid klagen. En als die negers toch eens van hun kloten maken, dan mogen ze gáán. Naar Columbia bijvoorbeeld. Er zijn hier werklozen genoeg. En ginder nog meer. Reorganisatie weetjewel. En als ze blind geworden zijn dan moeten ze maar weer naar hun apenland. De profiteurs! Want de ziekenfondsen kunnen hier toch ook niet alles betalen. En als ze daar in hun apenland geen vreten hebben dan moeten ze maar weer in de bloemen gaan werken. Blind zullen ze er alvast niet meer van worden, want ze zijn het al. En als ze daar in Columbia ook niet content zijn dan moeten ze dáár maar eens proberen van hun oren te maken. Daar zetten ze gewoon 1 pistool tegen die klagende oren van zo'n medemens.

Om 1 lang verhaal kort te maken: wat gij ermee doet weet ik niet, maar ik zeg het NOOIT MEER met bloemen. Ik zeg het dan nog liever met wijting. Waarmee ook deze bladzijde weer 1s geraakt is.



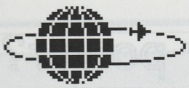
## EURO DIESEL (ANTWERP) NV

Officiële verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren  
en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL

Zwarte Weg 1, Haven 343  
2030 Antwerpen

Tel. (03) 541 50 11

Fax (03) 541 55 46



Tot nu toe was de inzet bij visserij-oorlogen de verdeling van de visvoorraden. En die zijn schaars. De Europese Unie kreeg zopas een nieuwsoortig conflict op te lossen: het terugdringen van overproductie.

De strijd tegen de overproductie kent het Europese landbouwbeleid al jáááren. Het ziet er naar uit dat ook de overproductie bij 'visboeren' niet langer denkbeeldig is. Na de boterberg, nu ook de zalmberg?

## Minimumprijs voor Noorse zalm op EU-markt

**IN HET CONFLICT staan vooral Schotland en Ierland te wijzen naar Noorse dumpingpraktijken met zalm. De Europese Commissie moest begin juni zelfs een zondagavondzitting beleggen om het conflict te beslechten.**

De razendsnelle groei van de Noorse zalmproductie heeft ertoe geleid dat de hoeveelheid sinds 1991 verdubbeld is tot 275.000 ton. Slechts een klein gedeelte vindt afzet op de binnenlandse markt waardoor zowat 220.000 ton in andere EU-landen wordt verkocht. Op jaarbasis is die uitvoer goed voor 27,5 miljard frank. De groei van het zalmaanbod is vrijwel volledig toe te schrijven aan de zalmwekerijen. De toenemende productie ging gepaard met een gevoelige prijsdaling. Volgens de Iers-Schotse klacht verkopen de Noren hun zalm onder de kostprijs en strijken ze er ook nog overheidssubsidies voor op. Ieren en Schotten eisten afspraken over een maximale productie zoals dat ook gebeurt voor de vangstquota voor 'wilde' vis.

### Dumpingprijzen

Onderzoek wees uit dat Noorse zalm in 1995 en 1996 tegen dumpingprijzen op de EU-markt afzet vond. Sir Leon Brittan, Europees commissaris voor handel, deelt die overtuiging en stelde voor om de import te belasten met een

heffing van 13,7 procent. Voor de Noorse exportbedrijven is dat geen goede zaak. De commissieleden Emma Bonino, verantwoordelijk voor het visserijbeleid, en de Brit Neil

Kinnock waren het niet eens met Brittans voorstel.

De Noorse overheid kent het probleem maar al te goed en trof reeds maatregelen. Zo werd vorig jaar een quotum

# CREVITS

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege.

Tel.: 050 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge.

Tel.: 050 / 54 45 85

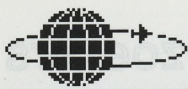
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende.

Tel.: 059 / 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



ingesteld voor de hoeveelheid visvoer voor de zalmkwekerijen. Die beperking haalde niet veel uit aangezien de zalmproductie vorig jaar nog met 15 procent is toegenomen. Zonder die maatregel zou het nog erger geweest zijn omdat in de visfarms zoveel jonge zalm was uitgezet om de opbrengst met nog eens twintig procent te verhogen. Bovendien is er intussen 'supervisvoer' op de markt dat aan de overheidsmaatregel het effect ontnemt. Eén kilogram van het nieuwe voer brengt aanzienlijk meer visgewicht op dan de gebruikelijke soorten. Dit visvoer heeft de markt overrompeld en bemachtigde reeds een marktaandeel van 60 procent. De overproductie heeft ook in Noorwegen al slachtoffers gemaakt. In 1992 ging de afzetcoöperatie, verkooporganisatie voor alle Noorse zalm, failliet. Omdat de prijs toen reeds daalde dacht de coöperatie er goed aan te doen voorraden op te sparen voor betere tijden. Ze bleef uiteindelijk met vele duizenden tonnen nog sterk in waarde gedaalde diepvrieszalm zitten. De hierdoor gecreëerde 'zalmberg' heeft enorme financiële problemen veroorzaakt in het land.

### Importheffing

De Noors zalmkwekers toonden zich niet bevreesd voor een importheffing. *'Als die heffing er komt dan moet de Noorse overheid alle beperkingen op de productie maar opheffen. Met een vermindering van de productiekosten is de heffing binnen het jaar teruggevoerd'*, zo redeneren zij.

Een heffing waardoor de productie nog veel sneller zou stijgen en die de zalmprijs volledig in elkaar zou doen klappen is er niet gekomen. Tijdens de extra-zondagavondzitting van de Europese Commissie kon alsnog een meerderheid gevonden worden voor een alternatieve regeling die ook de goedkeuring van de Noorse regering wegdroeg. De regeling houdt in dat Noorse vissers gedurende vijf jaar geen zalm op de EU-markt mogen verkopen onder de minimumprijs van 130 frank per kilogram. Bij vaststelling van overtredingen wordt de antidumping- en antisubsidiemaatregel onmiddellijk van kracht. Van haar kant trekt de Noorse regering de exporttaks voor zalm op van 0,75 tot 3 procent. Bij overschrijding van het afgesproken exportcontingent stijgt de taks naar 6 procent. Afwachten dus of het ak-

koord ook het de ontwrichte zalmmarkt stabiliseert.

Guido Walters

### lerse visexport verdubbeld

erland is er in geslaagd om zijn inkomsten uit visexport in tien jaar tijd te verdubbelen. In 1985 bedroeg de waarde van de uitgevoerde visserijproducten vijf miljard frank. Door zich meer te richten op de export zijn de inkomsten uit de uitvoer toegenomen tot bijna tien miljard frank.

### Nederland met eigen visserijwachtschip?

De Nederlandse minister van Landbouw en Visserij Van Aartsen zei in de Tweede Kamer dat een eigen visserijwachtschip een betere controle van de vissers zou toelaten. Net als bij ons varen de inspecteurs van de Algemene Inspectiedienst (AID) mee met marineschepen. Of het schip er komt is afhankelijk van het ter beschikbaar stellen van een budget.

# Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

Voor de handelaar die staat op eerlijke kwaliteit en  
daar een eerlijke prijs voor over heeft

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg  
beloofd wil zien

## Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

Tel 00 31 11369 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 11369 5229



# Antwerps visverkoperskwartier verhuist naar nieuwe Versmarkt

**HET ANTWERPSE VISVERKOPERSKWARTIER** is eeuwen geleden ontstaan nabij de vroegere Zuiderdokken. In de buurt van de Riemstraat huizen sinds mensenheugnis groothandels in verse vis, schaal- en weekdieren en rokerijen. Het stadsbestuur wilde de bedrijven en de overlast van aan- en afrijdende koelwagens in de omgeving weg ten gunste van een woonwijk. De verleende vergunningen worden alvast niet meer verlengd.

**TOT VOOR KORT** waren in de buurt van de Antwerpse Riemstraat (Kloosterstraat, Goede Hoopstraat en Graaf Van Egmontstraat) een twintigtal visgroothandels en -bedrijven gevestigd. Verspreid over de stad waren er verder nog een tiental visbedrijven. Tachtig procent van de ondernemingen werkte in twijfelachtige hygiënische omstandigheden.

De plannen van het stadsbestuur zetten aanvankelijk kwaad bloed bij enkele handelaars die, meestal om financiële redenen, niet wens-ten te verhuizen. *Hans De Jager* nam echter resoluut het voortouw en wist samen met de GOM-Antwerpen enkele bedrijfsleiders

van de voordelen van een verhuis naar de omgeving van de Groothandelsmarkt te overtuigen. Aanpassingen in de verouderde panden zijn nu zinloos geworden. De herlokalisatie onder gunstige voorwaarden biedt de bedrijven een geschikte oplossing. De projectgroep schat de totale jaaromzet in de Antwerpse visbranche op vier miljard frank.

## Vereniging

Vijf visgroothandelaars ruilden recent Riemstraat en omgeving voor een nieuwe vestiging aan het Kielsbroek. Op de grens tussen Antwerpen en Hoboken, de Kielpolder, zijn de eerste bedrijfsgebouwen voor de Nieuwe Antwerpse Vismarkt in relatief korte

## De visgroothandels-leden van de vzw Nieuwe Antwerpse Versmarkt

- ▣ **Mosselhandel Bart BVBA** (Fr. Blondé), Kielsbroek 23, 2020 Antwerpen (tel. 03-238.47.89)
- ▣ **Verbiest NV** (P. Verbiest), Kielsbroek 27, 2020 Antwerpen (tel. 03-259.10.59)
- ▣ **De Jager NV** (H. De Jager), Kielsbroek 21, 2020 Antwerpen (tel. 03-241.00.80)
- ▣ **Vishandel Praet J. NV** (A. Praet), Kielsbroek 25, 2020 Antwerpen (tel. 03-237.90.12)
- Groothandel horecamateriaal (in aanbouw):
- ▣ **De Schutter NV** (P. De De Schutter), Duboisstraat 39, 2060 Antwerpen (tel. 03-232.78.04)

tijd gerealiseerd. Maar de eerste aanzet voor de verhuis dateert van bijna tien jaar geleden. De realisatie van het vismarktproject heeft blijkbaar een lange en moeizame voorgeschiedenis. Op de Kielpolder bevinden zich al de Groothandelsmarkt voor



De vier visgroothandels die reeds op het Kielsbroek gevestigd zijn vormen een architectonisch geheel. (foto gw)

groenten & fruit en een drankdepot van *Interbrew* als in oktober vorig jaar de werken voor de nieuwe visbedrijven van start gaan. De stad Antwerpen stelde een terrein van 42.000 vierkante meter ter beschikking tegen een concessieprijs (voor 49 jaar) van 250 frank per vierkante meter voor bebouwde en 90 frank voor onbebouwde oppervlakte.

De handelaars zijn verenigd in de *vzw Nieuwe Antwerpse Versmarkt*. De toetreding tot de vereniging is verplicht voor alle handelaars die zich op de concessiegrond willen vestigen. Het is de bedoeling om tot samenwerking te komen inzake aankoop, verkoop, in-, uitvoer en distributie van voedingsproducten. Momenteel is reeds 10.500 vierkante meter ingenomen, waarvan een derde bebouwd. De totale investering in nieuwe bedrijfsinfrastructuur bedraagt nu reeds 200 miljoen frank. De investeerders mochten rekenen op tien procent subsidie van de Europese Unie, aangevuld met vijf procent uit de kas van het Vlaams Gewest.

De gebouwen vormen een architectonisch geheel naar buitenuit, maar de binnenindeling is volledig uitgevoerd naar de inzichten van de afzonderlijke bedrijfsleiders. Het Europees Comité van Toezicht inzake visserij bracht op 14 mei een bezoek aan de nieuwe bedrijven en bevond ze volledig in overeenstemming met de Europese hygiënische en milieuriichtlijnen voor visverwerkende bedrijven. (gw)

We vernamen het overlijden van visser-reder op rust Georges Derycker, weduwnaar van Antoinette Geryl. Derycker werd geboren te Oostende en overleed er onverwacht op 12 juni 1997. De begrafenis greep plaats op 18 juni.

In Oostende overleed op 12 juni Albert Willems, bootzman RMT op rust. Willems, echtgenoot van Maria Van Troost, werd geboren op 28 maart 1918. Zijn as werd op zee verspreid.

## Schelpenverzamelingen: II

### Schoolmuseum Michel Thiery te Gent

**Oorspronkelijk was het alleen de bedoeling hierin schelpentoonstellingen aan de kust te behandelen, maar aangezien uitzonderingen de regel bevestigen, vond ik het interessant ook dit Gentse, en dus binnenlandse, museum te vermelden. Overigens: wie geïnteresseerd is in schelpen, moet dat ook zijn in fossielen, en in Gent zijn er daarvan nogal wat te bekijken.**

In de eerste aflevering van deze rubriek bekeken we schelpen in Heist en voor we, volgende maand, naar Bredense schelpen trekken, maken we eerst een omweg via Gent. Moet kunnen! Het Schoolmuseum op het Sint-Pietersplein, 14 is opgezet door een leraar Ik vermoed verder dat het grootste deel van het bezoek schoolgaande jeugd is.

Laat evenwel niet na om zelf ook eens bezoek te brengen. Waar kan men op een 150 miljoen jaar oude vloer lopen? een ammoniet van respectabele afmetingen (ongeveer 2 meter) bewonderen?

een fossiele krokodil (gevonden in België) bekijken? een afgietsel van wat men gemakkelijk een der duurste fossielen van de wereld? de kop van een mammoet met bijhorende slagtand?

En er is veel meer te zien. Laat ik even beginnen bij het begin. De benedenverdieping toont ons het ontstaan en bouw van de aarde/heelal met ook een verza-

meling gesteenten en mineralen. Eerste verdieping: vogels van België en ook het klank- en lichtspel 'Gent en Keizer Karel'. Dat laatste vertoont evenwel een grove fout: wil de verantwoordelijke mij eens uitleggen: op de maquette zijn de kanalen van Gent weergegeven waarop schaalmodellen aanwezig zijn om de handel weer te geven. Probleem is echter de stenen boogbruggen (dus zeker geen ophaalbruggen!) die daarop staan. Want er zijn vrachtschepen met een mast hoger dan de brug (type barge); zeker geen laadbomen varende tussen twee bruggen die in werkelijkheid misschien 1 km van mekaar verwijderd zijn.

Hetzelfde voor de driemasters type kraak of kogge: hoe zouden die daar in werkelijkheid beland zijn? Spelevaren was er waarschijnlijk niet bij (niet in die tijd en niet met dat type van schepen!)

Geloofwaardig is het dus niet. Misschien was het de bedoeling gewoon 'a pretty picture' te bekomen en dat is het ook wel geworden. Maar in een schoolmuseum had men die maquette

ernstiger moeten aanpakken.

Fernand Boone

Openingsuren alle dagen 9.00 - 12.15u - 13.30 - 17.15u.

Tel: 09/2447373 Fax 09/2447374

Belangrijk: het museum is moeilijk toegankelijk voor rolstoel patiënten.

De ruime bibliotheek kan ter plaatse geraadpleegd worden.



# TE KOOP 0 62 DINI

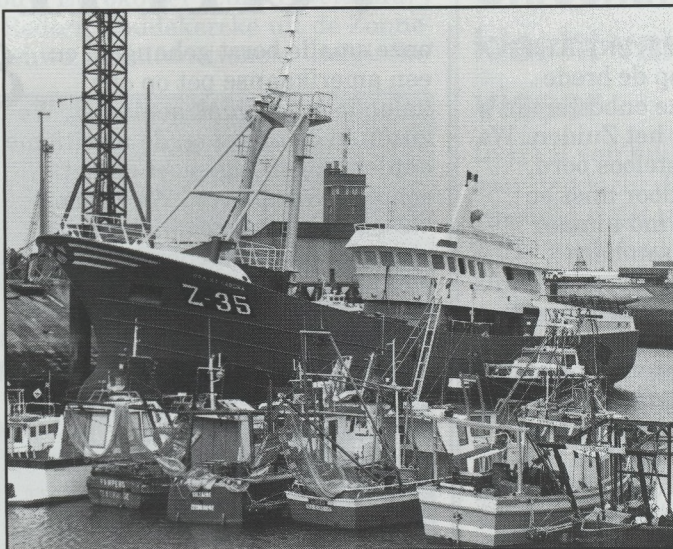
Voor meer inlichtingen afspraak maken  
op 059 / 33 04 35 tussen 07 u en 12 uur

**nieuw!**

## Z.35 Ora et Labora te water

**ALS JOURNALIST EN persfotograaf moet je tegenwoordig geluk hebben om op de hoogte te zijn van een tewaterlating of doop van een nieuw vissersvaartuig. Dit jaar is de vloot al verrijkt met de Z.431 *Roulette*, Z.525 *Sylvia-Mary*, Z.82 *Nautilus* en zopas ging de Z.35 *Ora et Labora* te water. In de dagbladers is over die vier nieuwe vaartuigen nauwelijks iets te vinden. Wat is er eigenlijk aan de hand?**

De redactie van HVB doet alle moeite om het allemaal min of meer op te volgen, maar het heeft er meer en meer de schijn van dat men de nieuwbouw voor de visserij uit de belangstelling wil houden. Zaterdag 21 juni was het opnieuw zover. We wisten wel dat de tewaterlating van de Z.35 nakend was, maar we waren toch totaal verrast toen we de beelden op de regionale televisie onder ogen kregen. De tewaterlating was voorzien voor begin juli, maar blijkbaar vond niemand het



De nieuwe Z.35 *Ora et Labora* ligt na de tewaterlating aan de kaai voor verdere afwerking. (foto gw)

de moeite om de persvertegenwoordigers te tippen.

Volgens de beelden was er wel wat volk op gevraagd voor de tewaterlating en we zagen visserijaalmoezenier Demaeght nog net het vaartuig '*Ora et Labora*' (een naamgeving die ons ongewild aan het gereformeerde Urk doet denken) inzege- nen.

De nieuwe boomkorteiler Z.35 is bouwnummer 102 van de Scheepswerf De Graeve en is bestemd voor de rederij Jacobus met maatschappelijke zetel op het werfadres, Zeegeulstraat 1 in Zeebrugge. Een bemanning werd nog niet voorgesteld en over een eventuele doop van de 38 meter lange Z.35 in september wordt met geen woord gerept. (gw)

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

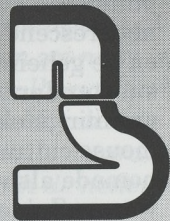
**NV NORTH SEA BUNKERS**

**BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

**Peraltastraat 9 — 8000 Brugge**

**Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax: 050 / 32 12 98**

n.v. **NORTH  
SEA  
BUNKERS**  
belgium



# van schepen van mensen

WE ZULLEN VERTREKKEN, zoals de vogels, op de brede wiekslag van onze onbestemde verlangens, naar het Zuiden. We verlaten dit troosteloos oord, altijd geteisterd door mist en storm, waar de wind almaar rondwaart in d'r sombere mantel.

De anderen gaan toch ook op reis?

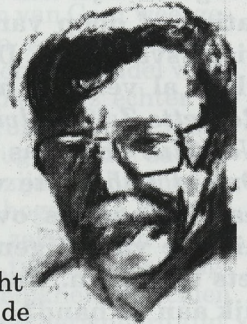
Niet dat we op dat vlak bijzondere ambities koesteren. Onze ambities zijn immers beperkt gebleven tot het bereiken van de top van het zeemanswezen, hijgend en met dadendrang opmarcherend...

Maar nu! De oude wereld hebben we achter ons gelaten. Nu laten we ons leiden door het licht van de lente, nieuw bloed stroomt door onze niet meer zo jonge aderen, met het dynamisme dat ons kenmerkt storten we ons in de wereld van reizen & welvaart, een verbazende realiteit. Dus! Gedaan met jammeren over de visserijfraude, het crescendo van de visafslagen en de geheimen van Urk, de substandard schepen, het bemanningstekort en de mikey mouse cultuur. We vliegen, nomade als we zijn, naar het warme Zuiden, Columbus achterna, naar de rivier van waar hij vertrok om Amerika te ontdekken. Een stroom bevolkt door schimmen met een houten poot en een lapje voor het oog. We hebben ons een bloe djiens, een heuse heupbroek, aangeschaft, een fleurige jumper om

onze smalle borst gehangen, en een Amerikaanse pet op ons kalende schedeldak geplaatst. We zitten in de *upswing*, de maritieme ontdekkingen tegemoet en het echte zeemansleven. We zullen vissen met het stroopnet, dat staande net opgehouden met stokken in het sterke getij van de Guadalquivir. Samen met de vloot van honderden typisch Spaanse treilertjes bemand met twee of drie zielen zullen we vissen op de sanlucarcfish, de dorada, de lubina, el bacalao, el bogavante en zelfs op gambas. Geen tongen noch staart, dat niet. Onder de azuren lucht van Andaluzie zullen we rijke vangsten landen in witte dorpen. Haha, die pesca frito! We zullen de muur van brekende Atlantische zeeën onder de koude lucht en morbiede hemel koelbloedig doorvaren. Gedaan met het eentonige gezaag over storm en slecht weer! Gedaan met jammeren over het fatale lot van de visserij en de toekomst van de mensheid! Gedaan met de verkoop van de puf op de straathoek, de echte garnaal komt eraan! We gaan Elcano de eerste stuurman en Columbus achterna, een nieuwe lente, een nieuw geluid.

Voor het gebroken wrak van de cargo in de rivier, een monumentaal vissenparadijs, zullen we misprijzend uit de hoogte van ons nieuw bestaan de neus ophalen. Met onze broeders in den gelove: Pedro met de blik van een roofvogel, Antonio de lapzwans, en Ruiz de genius met de knevel van een gipsy, minnaars van het leven,

## & van de zee



zullen we tot laat in de nacht in de taberna de las flores met luider stemme salio Jamaica en *put-you-shoulder-next-to-mine*, zingen en het glas heffen, *the taste of tradition*. We zullen luisteren naar verhalen die zeemanslevens kleuren. Met onze *up-to-date outfit* storten we ons in de echte wereld. Niet deze van de fraude in het bedrog van het bedrijfsleven en de geldgiganten, maar deze van de zee die al de haar toevertrouwde geheimen bewaart.

*As I walked out one morning fair Hooraw...*

Hic Rosa, Hic Salta, hier is de roos, hier zal de dans zijn.

lin



SMEDERIJ

# Jules St. Martin

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

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

Zetel: Schelpenlaan 12 te Bredene — Tel.: 059 / 32 17 69

## Nieuwe Z.525 Sylvia Mary in de vaart

Zonder officieel vertoon is de nieuwbouw Eurokotter Z.525 *Sylvia Mary* eind mei overgedragen aan de BVBA Rederij Coudekercke uit de Zonnebloemstraat in Knokke-Heist. Het nieuwe multifunctionele 'Belgische'

vaartuig bedrijft de visserij vanuit Urk.

BSM in Breskens betrok het casco uit Polen en de Zeebrugse scheepswerf De Graeve stond in voor afwerking en optuigen. Het vaartuig kan zowel de boomkor-, de garnaal- en de rondvisserij beoefenen.

De Z.525 heeft een lengte van 23,95 m, een breedte van 6,50 m en een holte van 3,80 m. De hoofdmotor is een Caterpillar van 300 pk, gekoppeld aan een Reintjeskeerkoppeling en een Van Voorden-schroef met 2,30 m diameter. Het vaartuig beschikt over een hulpset met generator van 200 kVA en een tweede Cat-hulpmotor in de voorpiek. De Eurokotter beschikt ook over een boegschroef. Brusselle uit Nieuwpoort leverde de achttrommelige vislier en de nettenrol.



### b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren,  
visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende -

Tel: 059 / 32 34 91 - Fax 059 / 33 05 50

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46.

André Baert - Van Waes, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.

Ploegbazen - sorteerders:

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene. Tel.: (059) 32 49 00 // GSM 075 34 18 18

Jan Trotteyn, Nieuwe Steenweg 71, 8377 Zuienkerke.

Tel.: 050/42 43 67 // GSM 075 83 19 75



40

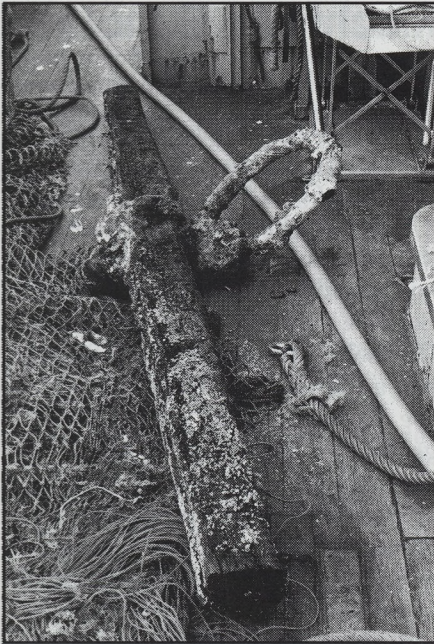
40

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86.

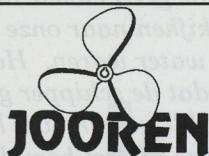
## Z 510 Albrecht Rodenbach Onrechtmatige klacht van Schotse visser

In HVB van juli berichtten we over de klacht die het Schotse vaartuig CN 444 *Gleaner* tegen de Z 510 geuit had (HVB #VI 1997 p. 26). Reder Utterwulghe wijst ons er daarbij op dat de klacht van de Schotse vissers onrechtmatig is. Ook schipper Steven Savels heeft een andere versie van de feiten: *'De luisterwacht bij ons aan boord gebeurt 24 uur op 24 op kanaal 16. Terwijl we in de Liverpool Baai aan het vissen waren, werden we evenwel door de Liverpool Kustwacht telefonisch gecontacteerd waar men ons meedeelde dat we contact moesten opnemen op kanaal 16 van de VHF met een vissersvaartuig dat beweerde ons te hebben opgeroepen. De kustwacht meldde ons ook dat het vaartuig beweerde dat hun vistuig vastzat aan het onze en dat wij hem voortsleepten. Niettegenstaande de wachtsman zei niets gehoord te hebben en alhoewel wij uitgerust zijn met het Marelecsysteem dat geen abnormale waarden toonde, hebben wij toch de netten opgehaald. Er bleek helemaal geen ander vistuig te zien. Vervolgens heb ik via kanaal 72 (VHF) onmiddellijk contact opgenomen met het andere vaartuig dat intussen van koers veranderd was en van ons wegstoomde om de visserij verder te zetten. De schipper weigerde enige identificatie te geven, wilde geen moiete doen om te komen kijken naar onze netten die boven water waren. Het was duidelijk dat de schipper geen gesprek wilde voeren over hetgeen gebeurd was. Ik zei hem dat hij waarschijnlijk vastgeraakt was aan een onbekend voorwerp en hij zei zo iets als: ja, dat zal wel. Daarna zei hij geen woord meer.'* Schipper Steven Savels merkt nog op de vaartuigen geen kruisende koers stuurden zodat het praktisch onmogelijk is om verstengeld te geraken in elkaars vistuig. (fv)

## O 101 Benny Opgevist anker



Begin juni viste de bemanning van het garnaalvaartuig O.101 Benny ter hoogte van de Stroombank een oude ankerstok met ijzeren ring op met een spanwijdte van ruim vier meter. Het moet afkomstig zijn van een oud zeilschip, maar het is gissen naar ouderdom en herkomst van het stuk. Reder Gilbert Viaene bood het ankerhout aan aan het Visserijmuseum in Oostduinkerke maar omdat het eigenlijk niets met de visserij te maken had was daar geen interesse voor. Uiteindelijk werd de vondst opnieuw in zee gedumpt, weliswaar op een plaats waar het nog terug te vinden is. (foto gw)



**SCHEEPSSCHROEVEN B.V.**

Sinds 1959 uw vertrouwde adres voor reparaties en leveringen van scheepsschroeven

Papendrechtsestraat 2a,  
Dordrecht - Holland.

Tel.: 078-613.38.31

Fax.: 078 - 631.17.95.

## Publicaties

Gelukkig verschijnen er deze dagen ook nog studies die wél door pers en publiek mogen ingekeken worden. De twee onderstaande interessante publicaties zullen trouwens later nog uitvoerig in HVB ter sprake komen.

### Waardenbeleving in de Oostendse kustvisserij

Aan de Gentse universiteit werd een voor vissers interessante eindverhandeling ingediend. Studente Roos Biebauw promoveerde er tot licentiaat in de *vergelijkende cultuurwetenschappen* op een thesis over 'Waardenbeleving in de Oostendse kustvisserij'. Opzet was het waardenpatroon van de kustvissers te vergelijken met dat van de Belgische bevolking. Ze maakte daarbij gebruik van een uitgebreide lijst waarop de kustvissers vragen in verband met hun familiale, politieke, maatschappelijke, religieuze en morele waarden konden beantwoorden. De studente ondervroeg daarvoor 31 mensen uit de Oostendse kustvisserij. Merkwaardig is dat zich daaronder ook 10 vissersvrouwen bevonden.

De studie is baanbrekend omdat hier voor het eerst in de Vlaamse visserijgeschiedenis onderzoek naar de 'bootjessowers', als aparte categorie, verricht wordt. Stippen we aan dat de afgestudeerde licentiate in haar thesis vermeldt dat haar conclusies verder moeten onderbouwd worden via grootschaliger onderzoek. Overigens konden we vernemen dat pro-

fessor Dr. Rik Pinxten, die aan de Gentse universiteit de afdeling vergelijkende cultuurwetenschappen leidt, wel degelijk plannen ter zake heeft.

Roos Biebauw, *'Waardenbeleving in de Oostendse kustvisserij'*, eindverhandeling tot het verkrijgen van de graad van Licentiaat in de Vergelijkende Cultuurwetenschappen. Universiteit Gent, faculteit letteren en wijsbegeerte, vergelijkende cultuurwetenschappen, 1997.

### Kansen voor natuur en visserij in de Noordzee

Het Informatie- en KennisCentrum Natuurbeheer valt onder het Nederlandse ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Dat centrum publiceert regelmatig werkdocumenten, waarvan een aantal ook voor de visserij van belang zijn. Onder het nummer W-141 verscheen nu een expertverkenning over de kansen voor de natuur en de visserij in de Noordzee. De studie vertrekt van de gemeenschappelijke belangen van de twee sectoren. Het document is an het grootste belang voor al de vissers die zich willen voorbereiden op de toekomst. Ons lijkt het duidelijk dat in de studie een aantal opties naar voor geschoven worden die op middellange termijn in de wetgeving terug te vinden zullen zijn.

Bergman, Daan, Lanters, Salz, de Vries en Wolff, *'Kansen voor natuur en visserij in de Noordzee, een expertverkenning'*, W-141. Informatie- en KennisCentrum Natuurbeheer, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Wageningen, 1997.

## Aktiviteitenkalender voor vissers

### JULI

- 3-6 Sail '97 en nationale vlootdagen in Den Helder (Ned.)
- 4 Zeewijding in Oostende (21 u.30)
- 4 3de Festival van het Zeemanslied, Visserijmuseum, Oostduinkerke
- 5 Feest van de Zee in Bredene (Paelsteenveld)
- 6 Zeewijding in Blankenberge (10 u.)
- 11-13 Vlootdagen op Marinebasis, Zeebrugge
- 13 Zeewijding in Zeebrugge (10 u. 15)
- 14 Bezoek aan oesterkwekerij en degustatie, org. Vandaag & Morgen. Meer info op 059 / 50 39 52.
- 17-19 Visserijdagen in Bruinisse (Ned.)
- 23 Bezoek aan 'maritiem Oostende', org. Vandaag & Morgen. Info op 059 / 50 39 52.
- 28 Bezoek aan Oostends vis-verwerkingsbedrijf Visco. Org. Vandaag & Morgen, info zie hoger.
- 30 Bezoek aan Radio Maritieme

Dienst. Org. Vandaag & Morgen, info zie hoger.

### AUGUSTUS

- 8-9 Visserijdagen in Colijnsplaat (Ned.)
- 15 Zeewijding in Heist (10 u.)
- 15 12de Festival van het Vlaamse Visserslied in Heist
- 16 Mosseldag in Yerseke (Ned.)
- 16-17 Visserijdagen in Breskens (Ned.)

### SEPTEMBER

- 5-7 Wereldhavendagen in Rotterdam (Ned.)
- 17-20 Itech' Mer, vakbeurs voor de visserij en visverwerking in Lorient (Frankrijk)
- 17-21 Vigo '97, internationale visserijbeurs in Vigo (Spa)
- 21 4de Garnaalwedstrijd, Visserskaai Oostende.

### OKTOBER

- 9-12 Seamer, internatinaal maritieme vakbeurs, Parc des Expositions de Paris (Frankrijk)
- 11-16 Anuga, agrovakbeurs in Keulen (Duitsland)

## VANGSTBEPERKINGEN

De Dienst voor de Zeevisserij deelde ons mee dat van 1 juli tot 30 september volgende vangstbepervingen van toepassing zijn.

### Kabeljauw

De kabeljauwvangst van boomkorvaartuigen wordt per zeereis beperkt tot een aantal kg (levend gewicht) vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis en wel als volgt:

*Ices-gebieden VII, VIII behalve VIIa*: 200 kg voor vaartuigen van meer dan 300 pk; 100 kg voor vaartuigen van 300 pk of minder.

*Ices-gebied VIIa*, ingeval 100 ton is opgevisst: 200 kg voor vaartuigen van meer dan 300 pk; 100 kg voor vaartuigen van 300 pk of minder.

### Tong

\* Voor wat het Noordzeetongsegment-quotum van heel het jaar betreft:

a) Het totale tongquotum van de ices-gebieden II, IV (Noordzee en Scheldeestuarium), uitgedrukt in aanvoergewicht, voorbehouden aan de vissersvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk, bedraagt 943 ton voor de periode van 01.01.1997 tot 31.12.1997.

Bij uitputting van dit quotum is het aan die vissersvaartuigen tot en met 31 december 1997 verboden nog tong aan te voeren uit de ices-gebieden II, IV.

b) Volgens de verdeelsleutel gebaseerd op historische vangstgegevens heeft het segment vaartuigen tot 300 pk recht op 34% van het nationale quotum, zijnde 486 ton (*en niet 586 ton zoals aangegeven in het rondschrijven van 24.12.1996*).

\* Toegekende hoeveelheden Noordzeetong van 1 juli 1997 tot 30 september:

aan de vissersvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk wordt in de ices-gebieden II, IV (Noordzee en Schelde-estuarium) voor de periode 1 juli tot en met 30 september een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 1.000 kg, vermeerderd met een hoeveelheid die gelijk is aan 4 kg vermenigvuldigd met het motorvermogen van het vissersvaartuig, uitgedrukt in pk. De hoeveelheid tong wordt uitgedrukt in aanvoergewicht. De overbevissing van de toegewezen hoeveelheid tong per vaartuig gedurende de eerste semester wordt automatisch afgeboekt van de toegekende hoeveelheid voor de periode juli tot eind september.

De onderbenutting van de toegewezen hoeveelheid tong per vaartuig gedurende het eerste semester komt te vervallen.

De overbevissing in de periode 1 juli - 30 september zal afgeboekt worden van de aan het vaartuig toegekende hoeveelheden tong in de Noordzee vanaf 1 oktober. Tongaanvoerbepervingen in de Westelijke wateren gedurende de periode 1 juli-30

september

De tongvangsten uitgedrukt in aanvoergewicht mogen volgende hoeveelheden niet overschrijden:

- voor vissersvaartuigen van 300 pk of minder:

\* maximaal 12 kg per vol uur in de respectievelijke gebieden VIIa en VIII, j, k;

\* maximaal 10 kg per vol uur in VIIa ingeval 350 ton is opgevisst uit VIIa.

\* maximaal 10 kg per vol uur in VIII, g;

\* maximaal 2 kg per vol uur in VIIc en VIIe.

- voor vissersvaartuigen van meer dan 300 pk:

\* maximaal 20 kg vol uur in de respectievelijke gebieden VIIa en VIII, j, k.

\* maximaal 12 kg per vol uur in VIIa, ingeval 350 ton tong is opgevisst uit VIIa;

\* maximaal 12 kg per vol uur in VIII, g;

\* maximaal 2 kg per vol uur in VIIc en VIIe.

- in de Golf van Gascogne VIIa, b blijft de beperking van 1.200 kg tong per kalenderdag van toepassing.

### Schol

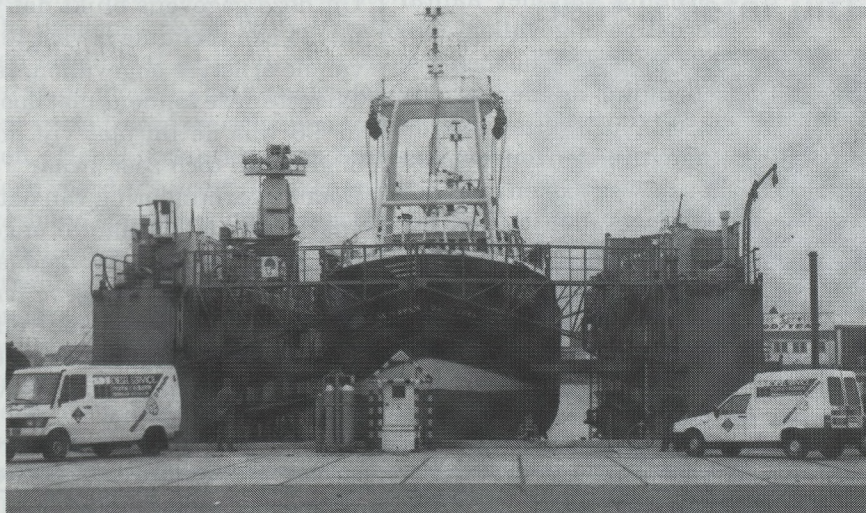
\* Noordzee (periode 1 juli-30 september): de scholvangst door vissers-

**Tenzij ze dit jaar ook al geheim zijn publiceren we volgende maand de resultaten van de leerlingen uit het visserijonderwijs**

vaartuigen van meer dan 300 pk mag per zeereis in de Noordzee en Schelde-estuarium maximaal 1.200 kg (aanvoergewicht) vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis bedragen; de scholvangst door vissersvaartuigen tot en met 300 pk mag per zeereis in de Noordzee en Schelde-estuarium maximaal 600 kg (aanvoergewicht) vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis bedragen.

\* Buiten de Noordzee (1 juli-31 december): de scholvangst door vissersvaartuigen van meer dan 300 pk mag per vol uur aanwezigheid in de ices-gebieden VII, VIII maximaal 40 kg bedragen (aanvoergewicht); de scholvangst door vissersvaartuigen van 300 pk of minder mag per vol uur aanwezigheid in de ices-gebieden VII, VIII maximaal 20 kg bedragen (aanvoergewicht); de scholvangst door vissersvaartuigen mag per vol uur aanwezigheid in de ices-gebieden Vb, VI maximaal 80 kg bedragen (aanvoergewicht).

## DOKKEN te ZEEBRUGGE



Het droogdok biedt extra voordelen tegenover een slipway. Er is geen voorbereidingstijd nodig voor het ondersteunen van het schip. Bij het uitdokken van het eerste schip kan het volgende onmiddellijk binnen varen; niets moet bijgeregeld of veranderd worden. Dit is een grote troef: tijdswinst voor beide partijen. Kom zelf het droogdok testen. U wint er tijd en geld bij.

'Ik wil er ook op wijzen dat het droogdok niet alleen voor vissersboten gebruikt kan worden, maar ook door bijvoorbeeld sleepboten. Dus iedere belangstellende is welkom. Het droogdok kan zeker schepen ontvangen met een diepgang tot 4,80 m en tot 43 m lang', zegt Hugo D'Hoedt, zaakvoerder van SDS Scheepsdiesel Service.

Voor meer informatie, bel vrijblijvend 050 / 54 51 78 of 050 / 55 01 88.

**S.D.S.** Scheepsdiesel Service NV, Boomkorstraat 7/8, Zeebrugge

## Arbeidsongevallen in zeevisserij

# Meer aandacht voor veiligheid aan boord

UIT DE NATIONALE arbeidsongevallenstatistieken valt af te leiden dat dat werknemers in kleine ondernemingen meer bij arbeidsongevallen betrokken zijn dan deze in grote bedrijven. Er is zelfs meer: arbeidsongevallen zijn meestal ernstiger in kleine ondernemingen. En dat brengt ons al dicht bij de zeevisserij.

**D** DE VISSERIJSECTOR IS een verzameling van veel kleine bedrijfjes. 'Hierdoor is structureel overleg met de werknemers op bedrijfsvlak meestal onbestaande', merkte Michel Claes (voorzitter van de Commissie Veiligheid van het Europees Paritair Comité) terecht op. *Veiligheid op Zee* was het onderwerp van de studiemiddag in De Haan waarover in het vorig HVB-nummer al verslag werd uitgebracht (HVB #VI, 1997 p. 40).

De statistieken van het Fonds voor Arbeidsongevallen (FAO) geven een stijging van het aantal ernstige ongevallen aan. De gegevens hebben betrekking op de periode 1991-'96. De geweigerde aangiften en ongevallen op de weg van en naar het werk werden buiten beschouwing gelaten.

Het aantal ongevalaangiften per jaar (zie verder, daarachter, in de tweede kolom staat het

aantal met drie of meer dagen werkongeschiktheid tot gevolg en in de laatste kolom staat het aantal dodelijke ongevallen) lijkt op het eerste zicht te verminderen, maar ook het aantal vaartuigen is afgenomen van 201 begin '91 tot 144 begin '97.

### Overzicht aantal aangiften:

Jaar	aantal	+ 3 dagen	†
1991	231	129	4
1992	242	141	3
1993	232	150	0
1994	195	138	0
1995	186	121	1
1996	177	97	5
Tot.	1.263	789	13

Bij 227 (18 %) van de ongevallen was het slachtoffer 30 tot 90 dagen arbeidsongeschikt en bij 69 accidenten (5 %) was de getroffene langer dan 90 dagen onbeschikbaar.

Uit deze gegevens blijkt dat van '92 tot '94 een toename is vast te stellen van de ernstige ongevallen. In '95 en '96 zette deze tendens niet door, maar in '96 was de tol met vijf dodelijke ongevallen toch zeer zwaar.

Door de vermindering van het aantal vaartuigen is het aantal ongevallen per schip echter niet gedaald. De coëfficiënt 'aantal ongevallen t.o.v. aantal vaartuigen' is nauwelijks gewijzigd. Voldoende redenen om een studiemiddag aan het onderwerp te

wijden.

### Waar en wanneer

Administrateur-generaal van de FAO, Depoortere, bracht een analyse van de ongevallen. Hij stelde hierbij vast dat bijna de helft van alle ongevallen gebeuren bij de manipulatie van het vistuig:

- 23 % bij het klaarmaken van het vistuig;

- 22 % bij het inhalen van het vistuig;

- 9 % bij het behandelen van de vangst.

Hij stelde ook vast dat de helft van de ongevallen zich op het voordek afspelen:

- 30 % bij manipulatie van het vistuig;

- 20 % door val aan boord;

De meest geteisterde lichaamsdelen zijn:

- 25 % letsels aan hand en pols;

- 14 % letsels aan enkel en voet;

- 12 % rugletsels.

Met 9,6 % arbeidsongevallen met blijvende arbeidsongeschiktheid of de dood tot gevolg steken de risico's in de visserijsector ver boven het landsgemiddelde van 5,9 %

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

### 'Door de vermindering van het aantal vaartuigen is het aantal ongevallen per schip echter niet gedaald.'

uit. In de als gevaarlijk bekend staande bouwsector bedraagt het cijfer 7,4 %.

Ondanks heel wat wettelijk vastgelegde veiligheidsvoorschriften (*Verdrag van Torremolinos, Zeevaartinspectiereglement, Europese Richtlijn 93/103*) zit het vissersleven nog steeds vol gevaren. Daarom wordt in de schoot van het Europees Paritair Comité voortaan veel aandacht besteed aan de veiligheid. Een permanente werkgroep volgt de problematiek op de voet. Er gaan immers teveel menselijke en financiële middelen verloren als gevolg van het groot aantal ongevallen aan boord van vissersvaartuigen.

Ook aan boord hebben kleine oorzaken soms zware gevolgen. Veel ongevallen die gebeuren bij goed weer en bij het begin van een reis kunnen wellicht voorkomen worden met eenvoudige maatregelen (toezicht op dragen van veiligheidsschoenen, dek stroef maken...) en een doorgedreven preventiebeleid.

#### Risico-inventaris

Ook in Nederland wordt veel aandacht besteed aan de veiligheid aan boord. In het kader van het toezicht op de **arbeidsomstandigheden** (arbo-wet) heeft de Scheepvaartinspectie (SI) vorig jaar 2.528 controles uitgevoerd, met nadruk op de inspectie van het vistuig. De SI heeft ook onderzoek verricht naar aanleiding van 17 ongevallen op visservaartuigen.

Vanaf 1 januari 1998 moeten alle visserijbedrijven zich er laten bijstaan door een *arbo-dienst* die zich onder meer bezig houdt met het opstellen van een risico-inventaris. Er bestaat ook zoiets als een tuigageboekje waarin aantekeningen worden gemaakt die betrekking hebben op het tussentijds onderhoud van het vistuig. Ook van die kant valt hier misschien nog iets te leren inzake preventiebeleid.

Guido Walters

## Alternatieve visserijen

De quotabeperkingen blijven de zoektocht naar alternatieve visserijen stimuleren. Dat een en ander niet van een leien dakje loopt tonen de werkzaamheden aan van de eurokotters die zich lieten ombouwen om ook de garnalvisserij te beoefenen. Na verleden jaar een hoopvolle garnaalstart te hebben genomen, was het dit jaar bijzonder kalm op het front van de jacht op 'flauwe' garnaal. Enkele schippers deelden ons mee dat de garnaalprijzen dit jaar nog niet van dien aard waren om de eurokotters op een rendabele manier in de garnalvisserij in te zetten. De tongprijzen daarentegen...

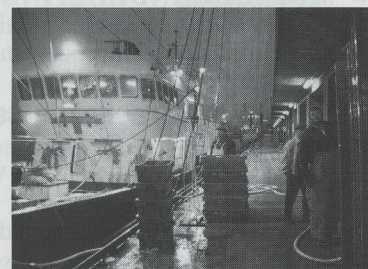
Verder blijkt uit een tussentijds activiteitenrapport dat door het Vlaams Visserij Informatiecentrum opgesteld werd dat er onderzoek verricht wordt naar de mogelijkheid voor Belgische reders om weer haring en sprout aan te voeren, maar dan tegen een vaste prijs. De eerste vergaderingen zijn afgerond, maar volgens coördinator Dirk Florizoone is men er bijlange nog niet; er blijft nog enig studiewerk te verrichten. De Bredense reder Willy Versluys ten slotte laat al gedurende enige jaren de mogelijkheid onderzoeken om in de Noordzee schelpen te vissen. Het Rijksstation voor Zeevisserij voerde de voorbije jaren in dat verband onderzoek uit naar eetbare schelpen, zoals de kokkel, de harde strandschelp en de wulk. Uit het onderzoek blijkt dat de Belgische wateren potenties blijken te hebben voor de spisula (= strandschelp)visserij. De kokkelvisserij is voorlopig binnen de Belgische territoriale wateren verboden.

Deze kokkelvisserij wordt in Nederland dan weer veel beoefend. Voor een aantal Nederlandse kokkelvaartuigen is ook de spisulavisserij renderend. Gedurende de schelpencampagnes komen de schepen dagelijks volgeladen binnen. op vaste locaties worden de schelpdieren gekookt om in Den Helder of Den Oever aan land gebracht te worden. De spisula's worden hoofdzakelijk naar Spanje en Portugal geëxporteerd.

## Scheepsdieselmotor van 89.640 pk: meer dan totaal vermogen van onze vissersvloot

Ook in de bouw van scheepsmotoren heerst een wedloop naar steeds grotere vermogens omdat ook de toenemende scheepsomvang dat vereist. Op de testbank van *New Sulzer* in het Japanse Aioi is de krachtigste scheepsdiesel ter wereld onlangs opgestart. De RTA96C is een elf cilinder (boring 960 mm) die bij 100 t/m een permanent uitgangsvermogen van 60.390 kW of 82.170 pk levert. De motor is bestemd voor een Japans containerschip van 5.750 TEU van de NYK Line. Dat is nog niet het einde. Bij Sulzer zijn ook vier 12 cilinder-versies besteld voor nieuwe schepen van *P&O Containers Ltd* met een laadvermogen van 6.674 TEU. Deze motoren hebben eveneens een vermogen van 5.490 kW per cilinder of een totaal uitgangsvermogen van 65.880 kW (89.640 pk). Dat is meer dan het totale motorvermogen van onze zeevisserijvloot (88.696 begin dit jaar). De eerste motor van de reeks wordt vermoedelijk in de herfst op de testbank geplaatst. (gw)

## In Scheveningen bent u beter uit!



Dat steeds meer aanvoerders kiezen voor de Scheveningse Visafslag is niet verwonderlijk. Waarom? Simpel:

- de gunstige ligging ten opzichte van belangrijke visgronden
- de uitstekende verbinding met de autosnelwegen naar het achterland
- de loskade aan zeer diep water
- optimaal gekoelde ruimten
- gunstige prijsvorming.

Kortom, voor een volledig gecomputeriseerde verwerking van alle transacties bent u in Scheveningen aan de juiste kade. Ook voor uw bijvangst, groot of klein, zes dagen per week!



Visafslag Scheveningen  
Visafslagweg 1, 2583 DM Den Haag  
Tel. (070) 352 78 00, Fax (070) 350 57 64  
24-uurs service 06 527 05 898

## extra kort — extra kort — extra

□ Op de Scheepswerf *Van Duivendijk* in Bruinisse werd een nieuwe Hodi-straalbuis en schroef geplaatst bij de Eurokotter B.601 *Van Maerlant*. □ Scheepswerf *Reimerswaal* is Hansweert plaatste nieuwe huidplaten op de O.455 *Zeesymphonie*. □ De vernieuwingswerken aan de Z.96 *Jan van Gent* zijn achter de rug. Het schip voerde op 11 juni een proefvaart uit vooraleer op ter visserij te gaan. □ Het subsidiedossier ingediend door de BVBA *Christoph* voor de bouw van een nieuwe O.211 is nog steeds niet goedgekeurd. □ Reder *Luc Bogaert* stelt zijn onlangs vernieuwd kustvaartuig O.62 *Dini* (1963) te koop. Tevens vroeg hij een vergunning om een jonger vaartuig uit Nederland in te voeren. □ De GY.154 *The Bounty* (ex-Z.54 *De Bounty*) is verkocht en werd vernummerd tot GY.127 met thuishaven Grimsby. □ *De Oostendse IJsfabriek* BVBA, Nieuwe Werfkaai 2 in Oostende heeft een milieuvergunning klasse 2 aangevraagd. □ Willy Versluys wil hier in extremis in gezegd krijgen dat hij van plan is 'Oostendse Havenfeesten' te organiseren en dat hij medewerkers zoekt.

## FAILLIET

□ **NV DIRK** (Jan Korf), Schildersstraat 53, Antwerpen (voorheen Zeedijk 221-225 in Knokke-Heist), rederij ter zeevisserij. Failliet verklaard op 2 mei 1997.  
□ **VISHANDEL DE CONCURRENT NV**, Klapdorp 11, Antwerpen, groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op 13 mei 1997.  
□ **QUOTA NV**, Westmeers 137, Brugge, groothandel in visserijproducten. Failliet verklaard op 16 mei 1997.  
□ **MOSSELHANDEL TINA NV**, Riemstraat 49, Antwerpen, groothandel in vis en andere visserijproducten. Failliet verklaard op 22 mei 1997.

## Bijeenkomst schuldeisers

□ De schuldeisers toegelaten tot het passief van het faillissement van de CV Scap uit Oostende (vonnis 29 maart 1989) werden door de curatoren uitgenodigd op de algemene vergadering van de schuldeisers op 18 juni. De niet-bevoorrechte schuldeisers moeten echter op niets meer rekenen, zo blijkt uit het financieel verslag van de curatoren. Het gerealiseerde actief bedroeg 43,6 miljoen frank terwijl de bevoorrechte schuldeisers alleen al voor 53 miljoen frank vorderingen binnenbrachten.

## HEIST

### Festival van het Vlaamse Visserslied op 15 augustus

Dit jaar organiseert de Heemkring 'Heyst Leeft' het 12de 'Festival van het Vlaamse Visserslied' in Heist. De zangwedstrijd gaat door op vrijdag 15 augustus (Hemelvaartdag) op het Heldenplein. Inschrijvingen zijn nog steeds mogelijk (tot 15 juli) op het secretariaat in de Pannestraat 175 te Heist.

## BRUSSEL

### Spaanse senaat komt met uitleg

In de Belgische senaat greep op 4 juli 11. een ontmoeting plaats tussen een afvaardiging van de Spaanse senaat en de *Vlaamse commissie voor werkgelegenheid en economische aangelegenheden in de visserij*.

Aan de Spaanse vertegenwoordigers werden daarbij vragen gesteld door verschillende volksvertegenwoordigers. Zo vroeg Bredenaar Jacky Maes uitleg over het sociaal statuut van de Spaanse visser. Uit het Spaanse antwoord blijkt dat er momenteel in Spanje een groot debat gevoerd wordt over een versterking van het sociaal zekerheidssysteem voor de Spaanse vissers. Het stelsel moet, zo zegde de voorzitter van de Spaanse delegatie, toelaten dat vissers met een loopbaan van 25 tot 30 jaar op 55 jaar met pensioen gaan (basispensioen van 100 percent).

## OOSTDUINKERKE

### Zomer in het museum

In het nationaal visserijmuseum van Oostduinkerke gonst het weer van de activiteiten. Elke vrijdagavond van juli en augustus wordt er op het binnenplein een visserijfolkloreavond ingericht. Bezoekers kunnen er dan kennis maken met diverse (neven)ambachten uit de visserij (nettenbreien, garnaalpen, modelbouw, schelpencollages...). Orgelmuziek en folkloristische dansen zorgen voor een feestelijke stemming terwijl men geniet van droogvis, garnaal of een gebakken visje.

Ook is er de jaarlijkse fotowedstrijd. Deze loopt tot 31 december en het gaat erom foto's in te sturen die het museum, de collectie, de folkloreavonden, het estaminet de Peerdevisscher... tot onderwerp hebben. Het reglement is te bekomen in het museum dat gedurende de vakantie maanden elke dag toegankelijk is van 10 tot 12 en van 14 tot 18 ('s vrijdags zelfs tot 21) uur.

## BREDENE

### Oud leerlingenbond Ibis

De oud-leerlingenbond Koninklijk Werk Ibis is in 1997 25 jaar. Het bestuur doet een oproep tot oud-leerlingen die nog geen lid zijn om zich vooralsnog in te schrijven. Daarvoor volstaat een briefje met naam, voornaam, eventueel Ibisnummer en geboortedatum naar O.L.B. K.W. Ibis t.a.v. Rene Brock, Epsomlaan 45 te 8400 Oostende; of een telefoontje op het nummer 059 / 50 00 04.

## OOSTENDE

### Overzet havengeul

Ook deze zomer wordt weer aangeknoopt met de (oude en lang verdwenen) gewoonte om een overzetdienst in te leggen tussen de oude vuurtorenwijk en het Oos-

tendse stadscentrum. De Link bvba staat in juli en augustus tussen 8,30 uur en 19 uur dagelijks in voor regelmatige afvaarten in beide richtingen. Deze zijn telkens voorzien binnen de 20 minuten. Wachtijden zijn evenwel langer als de haven gesloten is wegens in- of uitaand verkeer. Wie de 'link' vanuit de stad neemt zoekt het bootje ergens voor de Mercatorsluis (Montgommerydok). Wie vanuit de Oostendse vismijn naar de stad wil kijkt naar de signalisatie ter hoogte van de Oostendse vismijnkantine. Volwassenen betalen 45 frank, kinderen tot 14 jaar worden overgezet aan 25 frank. In september wordt de link nog enkel tijdens de weekends gelegd.

### Zeebrugge oefent simultaan met Milford

Volgens de krant Het Nieuwsblad loopt er sinds einde juni een experiment waarbij vishandelaars vanuit de Zeebrugse Visveiling ook kunnen aankopen op de veiling van Milford Haven. Johan Van de Steene zegt in het bericht dat dit het begin is van een netwerk dat vanaf september zes veilingen zal omvatten. Verenigd in *The Pan European Fish Auctions*, zouden daar naast Zeebrugge en Milford (die dezelfde aandeelhouders hebben) ook nog La Rochelle en IJmuiden bijkomen, verder een niet nader omschreven Schotse haven en 'een in Zuid-Engeland of Zuidwest-Frankrijk'. De zes zouden uiteindelijk ook een gemeenschappelijk kwaliteitslabel invoeren.

Dat de wereld van de Europese vismijnen dooreengeschied wordt is inmiddels wel duidelijk. Zo is Zeehaven IJmuiden NV onlangs eigenaar geworden van de visafslag van Egersund, een haven aan de zuidkust van Noorwegen. Op die manier wil IJmuiden een voet aan de grond krijgen op de Noorse markt.

Dat al die 'samenwerking' niet altijd van een leien dakje loopt is al even duidelijk. Zo startte IJmuiden onlangs zelfs haar kwaliteitslabel zonder de veel aangekondigde medewerking van de ZV.

## ZEEBRUGGE

### Seafront geopend

Vorige weekend werd het maritieme themapark 'Seafront' in het leegstaande Zeebrugse vismijncomplex officieel opengesteld voor het publiek. Met een investering van 250 miljoen frank werd de vismijn gerenoveerd tot een toeristische attractie rond de zee en in 'AquaStrip' de bekende Belgische stripfiguren.

Het geheel werd gerealiseerd door de NV Vismijnpark die het project in het voorjaar van 1995 bekend maakte.