



50 jaar geleden
overleed
Hendrik Baels



Wat is er
mis met het
IMAGO van
de Vlaamse
visserij?

SCHOLDAG in URK

DREGGEN voor de visserij op sint-jacobsschelpen

HVB start discussie over het Groenboek

TWINTIG JAAR KOELTRANSPORTEN naar België

Maar wat
doet deze
man in dit
blad?

Met dank aan Dirk Callebout voor het opsturen van de afbeelding



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 68 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene

HVB 68

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

Losse nummers 100 bef

Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zet-duivel, Philippe Godfried, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, L.K.Merate, Flor Vandekerckhove (redactie), Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys (directie), E. Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie); te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).

V.u.: D. Crabeels,
Slipwaykaai 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,

p.a. H. Baelskaai 12 /1ste verdieping
B-8400 Oostende

Tel. en fax: 059/32 55 59

E-mail:

hetvisserijblad@hotmail.com

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- bef op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

Steunabonnementen:

2 000,- BEF/jaar.

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

Omslagfoto Guido Walters

Dubbele moraal



IEMAND MOET MAAR eens een diepgaande studie maken over het fenomeen van de dubbele moraal in onze sector. Die dubbele moraal, da's iets waarbij men anderen beperkingen oplegt die men zelf helemaal niet van plan is toe te passen. Dubbele moraal vinden we bijvoorbeeld bij die geestelijken die de naastenliefde prediken, maar intussen zelf niets onverlet laten om sommige van die 'naasten' door de modder te sleuren. De dubbele moraal is een systeem waarbij men anderen met de vinger wijst voor een gedrag dat men, van zodra het even kan, ook zelf enthousiast beoefent. (Het is de moraal van boer Bavo die de katjes in het donker knijpt.) De dubbele moraal is de zaak van mensen die op de tribune het ene vertellen en in de praktijk het andere uitvoeren. De dubbele moraal wordt beoefend door lieden die hun achterban kameraadschappelijk op de schouder slaan en diezelfde achterban in de beslotenheid van de vergadering belachelijk maken. De dubbele moraal vind je bij mensen die beweren de sector vooruit te helpen, maar die eigenlijk alleen geïnteresseerd zijn in hun eigenbelang. De dubbele moraal is de tegenstelling tussen 'zeggen' en 'doen'. De dubbele moraal vind je in het diepvriesvak waar de ondermaatse tong bewaard wordt, in de machinekamers waar de niet-geregistreerde pk's snorren en in de netten waar de binnenkuil zijn werk doet. Het is de moraal van bureaucraten, wetenschappers en ondernemers die de penibele situatie van de visserij minimaliseren omdat zij er vandaag zelf nog een slaatje uit slaan.

Meer dan het Meerjarig Oriëntatieplan van de Europese Unie, de scholbox, het bemanningstekort, de stilligregeling en de TAC-perikelen is het de dubbele moraal die de visserij de das zal omdoen. De dubbele moraal is het echte gevaar voor het voortbestaan van de sector.

Daar mag dus ook wel eens een studie over gemaakt worden. Van mij mogen ze daar zelfs enkele forse miljoenen tegengesmiten. Dat geld mag geput worden uit de schier onuitputtelijke voorraden van de Europese subsidiekas. Ook de verschillende regeringen van dit Noordzeelandje mogen, zoals gewoonlijk, voor de co-financiering zorgen. En ten slotte kunnen wij een beroep doen op enige bijkomende miljoenen uit de kassen van de vakbonden, de Rederscentrale en van de verschillende fondsen die deze sociale partners beheren.

Vorige maand konden we in dit blad lezen hoeveel studies er de jongste jaren over de visserij geproduceerd werden. Daar waren erbij van enkele honderdduizenden franken en andere die dan weer enige tientallen miljoenen mochten kosten. We wisten toen te melden dat er *nòg* een studie op stapel staat. Kostprijs van de nieuweling: bijna dertig miljoen frank! Studie-onderwerp is dit keer: de 'visserijtewerkstelling'. De vorige (ook al goed voor zo'n kleine twintig miljoen) heeft als titel: 'Een toekomst voor de Belgische visserij'. Zij onderzoekt, zo leert ons de titel, of er nog een toekomst is voor de sector. Nu moet iemand me eens uitleggen hoe zo'n geleerde bende economen een pak papier over de toekomst van de sector kan vullen zonder dat er een plan voor de toekomstige tewerkstelling in te vinden is! Of ze hebben hun werk niet gedaan (en dan moeten ze het geld maar terugstorten) of ze hebben het wèl gedaan (en dan is er geen nood meer aan *nòg* een studie). En die andere studie, die al op voorhand waardeloos heette te zijn, die Freddy Pollet maakte, en die het 'Masterplan' genoemd werd... ook daar moet het uiteindelijk toch gaan over de tewerkstelling op onze kaaien. Ten slotte is er nog professor Viaene die (samen met het West-Vlaams Economisch Studiebureau, waar men zich evenwel over die 'samenwerking' niets bleek te herinneren) de tewerkstelling in de sector bestudeerd heeft. Die studie heette: 'Analyse van de visverwerkende sector in België' en daarin vind je zo'n beetje alles wat over de tewerkstelling in de vis gezegd kan worden.

En nu de hamvraag. Of deze studies de tewerkstelling vooruithelpen? Dat doen ze zeker. In de sector van de 'sectorstudies' neemt de tewerkstelling sinds enkele jaren ongetwijfeld flink toe. Dus. Het enige wat nog te bestuderen valt is het verband tussen deze geproduceerde berg mooie woorden en de naakte werkelijkheid. Daarin zal het boekdeel over de dubbele moraal ongetwijfeld centraal komen te staan.

Dat althans is de mening van...

de man op de kaai

Nieuw

De Z.60 *BLUE ANGEL*, een zusterschip van de Z.18 *Soetkin* en de O.231 *Den Hoop*, is nu ook opgeleverd. Het nieuwe vaartuig is op papier een aanwinst voor de Vlaamse visserijvloot, maar in werkelijkheid eigendom rederij NV Beheer Shamrock met zetel in Oostende van de Nederlandse familie Hendrik en Klaas de Vries uit Urk. Dat brengt het aantal nieuwe vaartuigen die de laatste drie jaar de Friese scheepswerf Van der Werff & Visser verliet op zeven.

Net als voor de andere zusterschepen is het casco van de Z.60 van Poolse makelij en werd in augustus vorig jaar naar de Friese werf Van der Werff & Visser in Irnsum gesleept. Begin mei lag de 37,85 meter lange Z.60 er nagenoeg klaar bij. Voor de laatste schilderbeurt verhuisde de grijswitte kotter van het Prinses Margriet Kanaal naar Harlingen waar de romp een donkerblauwe afwerkingslaag kreeg. Einde mei onderging de boomkorteiler-twinrigger een proefvaart en op 30 mei vond de officiële overdracht plaats in Harlingen. De Z.60 kreeg een ABC-motor aan boord en de speciaal ontwikkelde gecombineerde tien-trommellier van Brusselle.

Megaorder

Drie jaar geleden bouwde de bescheiden scheepswerf Van der Werff & Visser de Z.526 *Vaya Con Dios* voor de rederij Flamingo uit Zeebrugge (familie Luickx). Het was toen het grootste vaartuig, ook op Pools casco, dat het twintigkoppige werfpersoneel onder handen kreeg en tot een goed einde bracht. Er volgden nog drie stevige *eurokotters* (Z.206, Z.402 en Z.575). Die realisaties brachten de jonge werfdirecteur Cor Visser dicht bij de Vlaamse redersmet-nieuwbouwambities. Het volgende order was niet mis. Half 1999 haalde de scheepswerf de opdracht voor

Visveiling Colijnsplaat

Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit, zeker als het gaat om kwaliteit. Maar het is ook voor u nog niet te laat. U weet de weg naar Colijnsplaat.

Ook voor de handelaar euro of klein, het assortiment mag er zeker zijn. Garnalen en vis uit Colijnsplaat, zijn uw klanten echt waard!



Telefoon: 0031 113 695 383, Telefax: 0031 113 695 229.
Gsm Nelly: 0031 653 789 585, Gsm Erik: 0031 622 237 432.



BBL E-BANKING
KLIK U VRIJ

Z 60 Blue Angel klaar

de bouw van drie identieke grote boomkorvaartuigen voor de Vlaamse zeevisserijvloot binnen. "Het is gigantisch, dit hebben wij nooit beleefd", liet directeur Cor Visser zich ontvallen toen de drie bouwcontracten gezamenlijk werden ondertekend onder de opschortende voorwaarde dat de aangevraagde steun ook effectief werd toegekend. Minder dan twee jaar later zijn de drie vaartuigen, naar ontwerp tekeningen van scheepsbouwkundig bureau Herman Jansen, in de vaart. Grote nieuwbouwprojecten staan in de eerstkomende periode niet meer op stapel in Irnsum. Cor Visser: "Momenteel hebben wij geen opdrachten meer voor de Belgische, noch voor de Nederlandse visserij. Met de bouw van enkele casco's voor jachten wordt het hier wat rustiger op de werf na de hectische periode die we achter de rug hebben." (foto gw)

Vaartuigen geleverd door Van der Werf & Visser

Z.18	Soetkin (2000)	37,79 m.	386 bt	ABC	882 kW
	eig.: BVBA Rederij Versluys-Couwzyzer, Bredene				
Z.60	Blue Angel*(2001)	37,80	386 bt	ABC	882 kW
	eig.: NV Beheer Shamrock, Oostende				
Z.206	Volharding (1996)	23,94 m.	139 bt	Cat.	221 kW
	eig.: NV Artimon, Blankenberge				
O.231	Den Hoop (2001)	37,83 m.	389 bt	ABC	937 kW
	eig.: BVBA Rederij De Viertorre, Oostende				
Z.402	Nooitgedacht (2000)	23,99 m.	96 bt	Cat.	221 kW
	eig.: BVBA rederij Verleene, Knokke-Heist				
Z.526	Vaya Con Dios (1999)	36,11 m.	351 bt	Mak	853 kW
	eig.: BVBA De Flamingo, Zeebrugge				
Z.575	Hein Senior (2000)	23,99 m.	102 bt	Cat.	221 kW
	eig.: BVBA rederij De Toekomst, Knokke-Heist				

* voorlopige gegevens



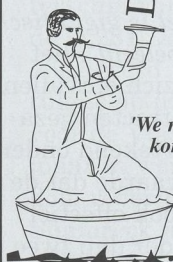
Visserijcoöperaties op bezoek



Leden van de negen Nederlandse Visserijcoöperaties brachten ter gelegenheid van de ledendag, onder leiding van Jan de Boer, een bezoek aan Zeebrugge en Oostende. De tachtigkoppige groep bezocht de nieuwe vestiging van de Vlaamse Visserij Coöperatie in Zeebrugge en lokalen aan de Oostendse H. Baelskaai (foto onder). Al deze inkooporganisaties zijn lid van de Verenigde Europese Visserijcoöperaties waarvan J.F. de Boer bestuursvoorzitter is. Het gezelschap maakte ook een test van een reddingsvlot mee bij SKB (foto boven). Het programma werd voortgezet met een vislunch, een lezing over veiligheid door Ignace Crombez en een bezoek aan Walraversijde aan de site van het middeleeuwse vissersdorp. (gw)



De citaten



'In de loop van het volgende jaar (d.i. nu in 2001, N.v.d.R.), zal in overleg met de sector de FIVA-regelgeving geactualiseerd worden. Hierbij zal de klemtoon worden gelegd op investeringen ter bevordering van de brandstofbesparing (...)'
Vlaams minister van landbouw, Vera Dua.

'We mogen ons dan ook in het korte verwachten aan een nieuwe "uitverkoop" (van Belgische vissersvaartuigen N.v.d.R.) naar Nederland.'

(Uit de tekst die de RC verdeelde onder de Beneluxparlementairen die op 23 april op bezoek kwamen in het Departement Zeevisserij.)

'27% van alle kinderen op het Amerikaanse platteland gaat 's avonds met honger naar bed! En dat noemen ze een welvaartstaat!'
Carolyn Chute in Humo.

'Nooitgedagd hield een pleidooi voor maatschappelijk verantwoord ondernemen, waarin hij onder meer verstaat: meer rekening houden met ecologie en met de bemanningen.'
Visserijnieuws.

'Het is niet van vandaag dat we weten dat de Noordzeekabeljauw niet optimaal wordt geëxploiteerd in sommige landen.'
Rudy De Clerck
in zijn nieuwjaarsboodschap in de RC.

'(...) geluk is des duivels oorkussen. Het leven hangt aaneen van de gebreken en tekorten. Zodra je dat negeert vanuit een soort van gelukswaan, ben je dood als politicus (...)
Politiek draait rond het mandaat van de maakbaarheid, het gevecht met het onaffe. "Je kunt wel gelukkig worden, maar je kunt het nooit zijn", door die gedachte word ik gedreven.'
Patrick Janssens, in Bonanza.

'Belangrijk is dat wij ons gesterkt voelen door een parate achterban, een strijdbare basis. Een vakbond kan enkel succesvol zijn op het terrein door middel van zijn militanten. Zij zijn de gangmakers voor de sociale verwezenlijkingen, het kloppend hart van onze beweging.'
Ivan Victor bij zijn verkiezing tot nationaal voorzitter van de BTB.

'Albert Camus zei dat we in een metafysische dimensie pessimist moeten zijn: er is niets dat we echt kunnen doen, van geen enkel individu kun je verwachten dat hij de wereld substantieel zal veranderen. Maar in de dimensie van de geschiedenis kunnen we alles doen. Alle veranderingen die er ooit geweest zijn, waren de som van individuele acties van metafysische pessimisten. Daarom is er altijd een reden tot actie, tot deelname aan het maatschappelijk proces.'
Mario Vargas Llosa in DM.

'De Nederlandse visserijsector vist weliswaar binnen de quota, maar laat volgens Rijnsdorp op een aantal punten nog steken vallen. Is de sector bereid om een oplossing te vinden voor het gebruik van binnenkuilen (...), de begrenzing van het toegestane motorvermogen, (...) voor het vissen in gebieden met een grote bijvangst van ondermaatse vis of het maken van onnodig grote hoeveelheden discards?'
Visserijnieuws.

'Het bemanningstekort blijft nijpend. De jeugd wil niet meer naar zee en dit om verschillende redenen, waarvan het sociaal statuut van de zeevisser er een is.'
Isabelle Durant, minister van vervoer in de RC.

BEMA wenst reder en bemanning van de Z 19 Sonja goede vangsten en behouden vaart

Schipper - reder Peter Thysebaerd: *'De veranderingen die ik bij BEMA heb laten uitvoeren, hebben de bedoeling om met onze Z 19 alleen nog maar de hoogste kwaliteit naar de vismijn te brengen. Daartoe heb ik nu o.a. een ijsmachine laten installeren en een nieuw visruim laten inrichten, totaal in polyester en met uitsluitend roestvrij staal als er ergens metaal aan te pas moest komen. Ik ben van plan korte reizen met het schip te maken en om wekelijks topkwaliteit op de mijnvloer te zetten.'*

BEMA-oprichters Johan Maes en Johan Bentein: *'Bema is een jong bedrijf, maar we zijn niet aan ons proefstuk toe. In de O 533 heeft Bema het nieuwe kookhuis en een nieuwe hulpmotor voor de beunkoeling geplaatst. We hebben er ook een nieuwe mast op gezet. Vergeet ook niet dat het BEMA is geweest die op de nieuwe O 554 'Godelieve' het mechanische gedeelte en het metaalwerk verzorgd heeft. Bij de N 75 Sarvy hebben we een nieuwe visput geplaatst en twee nieuwe hulpmotoren, een nieuwe visverwerkingsinstallatie en een nieuwe keerkoppeling.'*



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

Opgeknapte Z.19 Sonja vaart opnieuw uit



Foto boven: reder-schipper Peter Thysebaerdts tussen het Bema-duo Ludo Bentein en Johan Maes. Foto hieronder: de bemanning waarmee de gerevoveerde Z.19 vertrok bestaat uit Peter Thysebaerdts, motorist Christiaan Provoost, stuurman Ludo Bouillon, Daniel De Groote en de reserve-machinisten Leon Serreyn en Jimmy Laseure. (foto's gw)



SCHIPPER-REDER PETER Thysebaerdts (36) is er klaar voor. Na anderhalve maand werken aan boord is de Z.19 *Sonja* opnieuw de Noordzee opgetrokken. De jonge schipper nam twee jaar geleden het vaartuig van wijlen André Vantorre over. De oudleerling van de Heistse visserijschool heeft reeds zeemans- en schipperservaring opgedaan op de grotere B.5 *Drakkar*, Z.243 *Drakkar* (nu *Medusa*) en O.333 *Marco*.

Peter Thysebaerdts is best tevreden met het vaartuig waarmee hij ondertussen al anderhalf jaar in de weer is. "Ik heb het mij nog niet beklagd dat ik voor een kleiner vaartuig gekozen heb."

Het 30 meter lange boomkorvaartuig Z.19 *Sonja*, gebouwd in 1974 bij De Graeve in Zeebrugge, behoort met 159 brutoton en een vermogen van 515 kW (700 pk) tot de middenslagtreilers. Bouwheer destijds was de vorig jaar overle-

den Heistse reder André Vantorre. Begin april ging de Z.19 *Sonja* aan de kant voor moderniserings- en aanpassingswerkzaamheden. Belangrijk onderdeel van de werkzaamheden was de vernieuwing van het visruim volgens de Europese normen. In het onderschip kwam een ijsmachine, een watermaker en een stabiliserende weegschaal. De stabiliteit van het vaartuig werd aangepast door het wegnemen van een achtermast en een hoeveelheid balastbeton. De aanpassing van de voorpiek ging gepaard met een flinke zandstraalbeurt en de nodige verflagen. Voorts kwam nieuwe navigatieapparatuur in het stuurhuis, ondermeer een nieuwe radar, girocompas en dieptemeter. Verder kreeg de ABC-motor een opfrissing en werden her en der nog kleine verbeteringen en herstellingen uitgevoerd.

Peter Thysebaerdts deed voor de aanpassingswerken beroep op de firma Bemo BVBA aan de Oostendse Baelskaai. Het metaalconstructiebedrijf werd drie jaar geleden uit de grond gestampt door Ludo Bentein en Johan Maes, twee gewezen werknemers van andere toeleveringsbedrijven op de Oostendse Baelskaai, die op het op eigen kracht wilden proberen.

Reder Thysebaerdts investeerde 6,5 miljoen frank in de modernisering van zijn vaartuig. De financiële pil werd enigszins verguld door de subsidiëringmogelijkheden die momenteel voor dergelijke aanpassingswerken voorhanden zijn.

Zaterdagavond 19 mei verliet de Z.19 *Sonja* de Oostendse vissershaven voor een proefreis op de Noordzee. (gw)

Wie interesse heeft om zijn renovatie (ook in HVB) in de verf zetten, moet ons maar eens bellen.

We komen kijken of er een reportage inzit.

0496 / 266 873.

Twintig jaar geleden werd het eerste koeltransport naar een Belgische vismijn georganiseerd

IN NEDERLAND WAREN ze er al langer mee bezig, maar twintig jaar geleden waagde de Vlaamse rederij Versluys-Vermote langs deze kant van de Moerdijk als eerste het experiment: in plaats van de vis zelf, d.i. met het schip over het water, naar de veiling te brengen, loste men de waar in een haven dicht bij de visgronden. Daar werd de vangst op de vrachtwagen geplaatst die daarmee 24 uur later al in de Oostendse vismijn moest zijn.

DE DIESEL WERD duur betaald in die tijd. In de visserij legden velen er het bijltje bij neer.

Anderen zochten naar alternatieven om de crisis het hoofd te bieden.

De Bredense reder Willy Versluys besloot de vis per vrachtwagen vanuit Liverpool naar Oostende te laten brengen. De O 518 'Cutty Sark' van de rederij Versluys-Vermote bleef in het Britse Birkenhead en de bemanning had er de vangst daar op de vrachtwagen gezet. Op 2 februari kwam de waar toe in de Oostendse vismijn. Voor het eerst werd in dit land vis geveild die niet door een schip op de mijnvloer gezet werd: 1200 kg tong en 6000 kg vis (griet, tarbot, staartvis, kabeljauw...). Het koeltransport was in de aanvoersector van de visserij een feit geworden.

Kosten en baten

In de krant legde Versluys destijds de voordelen van het systeem uit: *'De O 518 had deze vangst aan boord gehaald in de Ierse Zee en de Liverpool Bay. Vandaar per schip naar de thuishaven keren kostte bijna vier dagen. Dan moesten*

we enkele dagen uittrekken voor het optuigen van het schip en dan weer bijna vier dagen bijrekenen om het vaartuig naar de visgronden te brengen. Door het schip in Birkenhead te laten liggen wonnen we maar liefst een week tijd... en een serieuze pak geld door de brandstofbesparing. De productiviteit van de schepen werd er enorm door verhoogd. Daar waar een vaartuig normaliter per twee maanden drie reizen naar het Kanaal kon ondernemen, dan werden dat er nu vier!'

Er moest toen wel nog even gerekend en geregeld worden, want de vrachtvoerder werkt uiteraard niet gratis, bemanningen moeten uit het buitenland naar België getransporteerd, het schip moet in het buitenland bewaakt worden...

Koeltransport vandaag

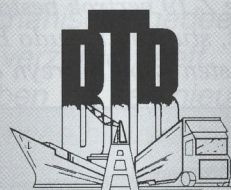
Intussen zijn die rekeningen al lang gemaakt en is het aanvoeren van vis over de weg ook in België een gewone zaak. In 1999 mochten de twee grootste Vlaamse vismijnen (Zeebrugge en Oostende) samen 563 dergelijke koeltransporten de poort zien binnenvaren. In 2000 was dat getal al opgeklommen tot 665, een grote honderd vrachtwagens méér dan het jaar ervoor. 251 daarvan gingen richting Oostende, de 414 overige deden het in Zeebrugge. En in 2001 heeft ook Nieuwpoort zich ingeschakeld in het systeem. Dit jaar mochten ook de beheerders van de kleine Nieuwpoortse vismijn de eerste aanvoer over de weg — per as, zeggen ze in Urk — verwelkomen. De tijd dat het aanvoeren van vis per container een experiment was ligt inmiddels al lang achter ons. Wat eerst nog gewaagd leek, is vandaag een algemeen gebruik geworden.

(F. Rustré)

Winnaars fotosets

Vorige maand deelden we u mee dat HVB vijf fotosets wegschonk met maritieme postkaarten, waaronder een prachtig beeld van de O 129 Amandine. Een onschuldige hand trok volgende winnaars uit de inzendingen: Alfons Smisaert, Dahlialaan 41, 8400 Oostende; R. De Bree, Varsenareweg 29 B 6, 8490 Jabbeke; Manuel Vanhaverbeke, Spaarzaamheidstraat 108, 8400 Oostende; Jean-Marie Cuyper, Ooststraat 67, 8400 Oostende; Michael De Bode, E. Raeckestraat 10, 8434 Westende.

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



Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

BRUGGE
HEISTSTRAAT 3
Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

Schipper Godfroid las voor ons het Groenboek van de Europese Commissie en hij denkt er het zijne over:

'Het blijft dweilen met de kraan open!'

OOIT IEMAND VAN het Brundtlandrapport gehoord? Bij degenen die over een niveau beschikken dat ons viserspetje ver te boven gaat zou dat rapport algemeen bekend zijn. Maar dat rapport niet te kennen, dat is voor een varende zeeman een recht, géén schande.

Die zeeman heeft het tegenwoordig immers veel te druk om zich zorgen te maken over zijn — duurzame — toekomst.

WIE MAALT NU nog om één of ander rapport waarvan men zegt dat er toch niks mee gedaan wordt. Het aanbod van verse rapporten is trouwens groter dan dat van verse vis, met als enige nuance dat de rapportenprijs veel stabiel(er) (en hoger) is. Dus, collega-visser(s), een goede raad, vang eens een rapport. Het is niet gequoteerd, het wordt duur betaald, en het heet daarenboven een heilzame werking op uw carrièreplanning te hebben. De rapportkopers staan nadien wel in (wellicht met een rapport) voor een ecologische recyclage van al dat papier, dus dat zit wel goed.

Maar uit nieuwsgierigheid, dat Brundtlandrapport, waarover gaat het nu? Wel het gaat over **duurzaamheid** op een breed internationaal forum. Geef toe, het is een mondje vol. Maar we hoeven uit de inhoud niet veel te onthouden, tenzij misschien de Brundtland-definitie van duurzaamheid: "**duurzame ontwik-**

keling is een ontwikkeling die tegemoet komt aan de noden van het heden zonder de behoeftievoorziening van de toekomstige generaties in gevaar te brengen."

Het rapport is al meer dan 10 jaar oud, maar het is nog steeds actueel. De Brundtland-definitie kan immers ook toegepast worden op het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB). Iedereen heeft zo zijn visie op de vraag: "**is onze Vlaamse visserij duurzaam?**" Vorig jaar nog, dachten onze gewestelijke en federale overheden blijkbaar van wel, want bij de programmering van het FIOV-budget voor 2000 was één van de aandachtspunten: "**instandhouding en verbetering van de economische leefbaarheid en duurzaamheid van de sector.**" Er werden toen geen maatregelen voorzien met betrekking tot "**de aanpassing van de visserij-inspanning**", gezien daarmee een verdere inkrimping van de vloot

bedoeld werd. Een vloot die in het verleden reeds meerdere malen naar een nieuw, nóg lager minimum vitalis gedwongen werd, uiteraard door het gebrek aan duurzaamheid. En dan voegde men minzaam dubbelzinnig toe dat "**er voortdurend aandacht zal moeten zijn voor de vlootcapaciteit om ze binnen de grenzen van het MOP (meerjarig oriëntatieplan) te houden.**"

Dat laatste was ook het standpunt van Europees commissaris voor landbouw en visserij Franz Fischler, die stelde dat "**een grotere productiviteit van de schepen gepaard zal gaan met een gevoelige daling van het aantal vaartuigen. Zoniet zullen de visbestanden afnemen en de sector zal hierin volgen.**"

We worden er even cynisch van. Franz Fischler gaat zich in de toekomst verdiepen in de vijgenplantages rond de Middellandse Zee, omdat in de periode na Pasen nogal wat vraag naar die vruchten blijkt te zijn. Dus moeten er nu uitermate snel maatregelen worden genomen "**om de visserij-inspanning, hierbij inbegrepen de viscapaciteit, te beperken door het voeren van een meer dwingend beleid van structurele planning, rekening houdend met de verschillende vlootsegmenten.**"

Of is het Fischler die cynisch is? We zijn er immers allemaal getui-

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende - Bruggeluan 12, Bredene

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



treffend de overcapaciteit (van de vloot) aan te pakken."

Bovendien **"is de situatie nog verergerd door de subsidies voor nieuwbouw, modernisering én exploitatiekosten, want de overheidsbijstand heeft juist bijgedragen tot de verhoging van de visserij-inspanning."** Dit alles terwijl het **"Gulland-rapport"** en het **"Lassen-rapport"** aantoonde dat de visserij-inspanning met 40% en méér moet verlagen. Dus besluit de Commissie dat de huidige werkwijze het onmogelijk maakt een einde te maken aan de overcapaciteit, en integendeel **"de visserij-inspanning nog zal verhogen in een situatie waarin die nu al te hoog is voor de huidige visstand"**, en er dus dringend een koersverandering nodig is naar nieuwe 'vijngaarden'. En voorwaar, Eureka.

treerd vermogen van die vaartuigen? Het ziet er wel naar uit, en dat betekent meteen dat de commissie haar werk mag overdoen. De huidige quota worden immers snel en efficiënt uitgeput door schepen die in sommige gevallen over een veelvoud van hun geregistreerd vermogen beschikken. Dààr zit al een belangrijke vorm van overcapaciteit verborgen, om niet te spreken van regelrecht bedrog, vermits ook die vaartuigen met een belangrijke overheidssteun wegvaren. Mocht de Commissie er dus over waken dat de kotters alleen maar vissen met de geregistreerde capaciteit, in plaats van met die van hun veel krachtiger hoofdmotor, dan zou reeds een belangrijke, efficiënte stap gezet worden om de visserij-inspanning te verminderen, zonder daarom een dure, ingrijpende ombouw naar andere methodes te

ge van geweest in welke mate 'rekening' gehouden werd met het kleine vlootsegment van de Vlaamse kustvisserij! De enige 'rekening' die ermee gehouden werd was de bankrekening! Franz vroeg zich dus terecht bezorgd af **"of we onze definiëring van 'capaciteit' en 'visserij-inspanning' moeten herzien naargelang het type vaartuig?"** Vijgen zijn lucratieve business, na Pasen!

Rode draad, groen boek

En dan was er dit jaar het **"Groenboek"** van de Europese Commissie, dat de toekomst van het gemeenschappelijk visserijbeleid bespreekt. Rode draad doorheen dat Groenboek is eens te meer: **duurzame en verantwoorde visserij**. Na de op historisch recht gestoelde quota voor vijgen na Pasen vastgelegd te hebben, werkt het boek zich naar een dramatische apotheose van maatregelen. Het is goed om weten dat men de fouten en tekortkomingen van het gevoerde beleid begint te onderkennen. Zo weet men inmiddels al een tijdje dat **"de efficiëntie van de vissersvloot stijgt als gevolg van de technische vooruitgang"**. De MOPpen zijn in vele gevallen niet uitgevoerd, en **"gin-gen niet ver genoeg om doel-**

'Het ziet ernaar uit dat de commissie haar werk mag overdoen. De huidige quota worden immers snel en efficiënt uitgeput door schepen die in sommige gevallen over een veelvoud van hun geregistreerd vermogen beschikken. Dààr zit een belangrijke vorm van overcapaciteit verborgen, om niet te spreken van regelrecht bedrog, vermits ook die vaartuigen met overheidssteun wegvaren.'

Gevonden! **"We moeten het gebruik van selectief, milieuvriendelijk vistuig invoeren en bevorderen."** Hier scoort de Commissie wel degelijk punten. Een volgende belangrijk voorstel behandelt een capaciteitskorting, telkens als een visvergunning wordt verhandeld. Wat dacht je van deze: **"Wanneer nieuwe capaciteit aan de vloot wordt toegevoegd, moet er méér capaciteit aan de vloot onttrokken worden."** Maar vlootcapaciteit, wat is dat eigenlijk. Is dat het totaal aan pk-licenties, dat in een land aan de bestaande scheepseigenaren uitgereikt werd? Is dat de som van het officieel geregis-

moeten uitvoeren. Bovendien kan de Commissie pas een verantwoord beleid uitstippen als ze met correcte gegevens werkt, wat momenteel helemaal niet het geval is. (Aan alle readers die op dit moment HVB in een hoek keilen: maak

U niet dik, want het is één van uw collegae, maar dan een mét visie, die me zei dat het nu maar eens tijd is, dat dit geschreven wordt!)

Eieren voor je geld

Vervolgens kan de omschakeling naar alternatieve, ecologische en economische visserijmethoden onder de loep genomen worden. Want het is niet logisch dat een methode, die milieuvriendelijker werkt, ook de visserij-inspanning naar beneden zal halen. Sommige systemen zijn dusdanig efficiënt, dat met een minimaal vermogen een hoop vis uit de zee gehaald wordt, waardoor de logica van

duurzame visserij alweer barsten vertoont. Ook blijkt uit een kleine steekproef die we hielden onder de vissers, dat de oudere vissers (+ 40 jaar) weinig zin hebben om de stiel opnieuw uit te vinden. Bij een instroom van jonge vissers die gelijk is aan iets meer dan nul, wordt het dus moeilijk. Want zelfs het jonge bloed in ons PMI krijgt nauwelijks meer dan een summier initiatie in de verschillende visserijmethodes, die nochtans in andere lidstaten van de EU hun werkbaarheid bewijzen.

We lieten ons ook vertellen door een fabrikant van een twin-rig-systeem dat de euforie, die de reders in sommige lidstaten voor hun product voelden, reeds begint te koelen. De efficiëntie van dat systeem zit in voortdurend conflict met de beschikbare quota. Het wordt dus tijd om beide voeten op de grond te zetten. Een Vlaamse schipper stelde bovendien dat de enkele projecten die bij ons vorm kregen, weinig wind in de zeilen hebben. Hij zegt: *"wij hebben nooit andere methodes dan boomkor aangeleerd. Vele vissers*

hebben het geduld niet om er te leren mee werken. Met de ontmoedigende evolutie in de reglementering hoor je ook meer en meer vissers die alleen nog eieren voor hun geld willen. De recente stilligperiode joeg opnieuw verschillende mensen weg naar bagger- en sleepvaart." En inderdaad, sommige zogenaamde zwartkijkers hebben dat voorspeld. De vissers moeten overtuigd worden dat het nog de moeite loont om iets nieuws aan te leren, dat er nog toekomst is, maar ook daar faalt het beleid. Want na de stilligperiode voer de hele vloot uit om de vis, die een maand op adem had kunnen komen, te gaan vangen. En wat bleek? De vissers van andere EU-lidstaten hadden niet stilgelegen, en dus de hele tijd vrije baan gekregen om lustig door te vissen. Het Verenigd Koninkrijk bijvoorbeeld, had geen budgettaire ruimte voor enige vorm van subsidie. De Belgische vissers vragen zich dan ook af of de *Rederscentrale*, die erg begaan is met de concurrentiepositie van de vloot, zich neerlegt bij dergelijke frappante

discriminatie. Dat alles weerhield de Britse autoriteiten er niet van om zich zeer te ergeren aan de hoge concentraties Belgische vaartuigen op hun VMS-monitor, die na de stilligperiode noodgedwongen het heropende kabeljauwherstelgebied in de Ierse Zee verkrachtten, omdat de overige visgronden nog steeds plat gevist waren. Ontmoedigend.

Hap in de koek

Een ander probleem, voor wat België betreft, is wel degelijk een lokaal probleem. Initiatieven van enthousiaste vissers (vorig jaar een krabbenpotter en een gillnetter) worden door de sectortop steevast met de nodige scepsis onthaald. Op de Rederscentrale *"vindt men het spijtig dat die projecten bij voorbaat tot mislukken gedoemd zijn."* De slaagkans van alternatieve vistechneken wordt op die manier al meteen afgeschreven. De goede wil op te veranderen moet immers niet enkel onderaan aanwezig zijn. Een schipper die al een tijdje alternatief vist, zegt:

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA
LEKENS H.





“De boomkorvisserij staat of valt met de brandstofprijzen. Bovendien wordt er veel te veel en veel te kleine vis gevangen om een besomming te realiseren. De vraag of de mogelijkheid bestaat om alternatief te visseren, is niet eens aan de orde. Nood zal dwingen. Er moet enkel nagedacht worden over het soort visserij, dat we haalbaar achten. Met onze warrelnetjes vangen we enkel grote vis, en de kwaliteit maakt de besomming. Wist je trouwens dat er ook met potten op zee katten (sepia) wordt gevist? Er zijn alternatieve vistechnieken bij de vleet. Hier is misschien een taak weggelegd voor oud-visseren, die een en ander kunnen bekijken. De Rederscentrale zou kunnen...Nu ja, laat maar...”

In de beheerraad van de RC, in de quotacommissie, zitten teveel mensen om de verkeerde redenen: namelijk om het veilig stellen van hun eigen zaakje. Eigenbelang! Zolang daar geen grove borstel doorgehaald wordt is duurzame en verantwoorde visserij een utopie. De helft van de mensen die in dergelijke adviserende instanties aan de touwtjes trekken zou moeten bestaan uit niet-reders, mensen zonder rechtstreekse eigen

belangen in de visserijsector, om een evenwichtig toezicht te bekomen op de objectiviteit van de beslissingen. Op zee ondervinden de schippers bijvoorbeeld regelmatig dat de koek vooral interessant verdeeld wordt voor grote boomkorvaartuigen met v-korren, die met hun zware (en zwaar gesubsidieerde) motoren grote happen uit de nationale quota nemen. *Duurzaamheid* komt daar dus niet ter sprake, laat staan

enige *deontologie*. Maar wee hij, die dat durft aan te klagen. Want een vorige voorzitter van de RC, die zei het gezwind: *“De vissers nadenken? Maar zij moeten niet nadenken! Wij doen dat wel voor hen!”* En er is duidelijk nog niet veel veranderd. Vandaag mogen de vissers wel nadenken, als de goegemeente maar voorgehouden wordt dat die vissers er toch *‘niets van kennen’*.

Philippe Godfroid

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

Voor Uw visveiling...te Oostende
Voor Uw koeltransporten... naar Oostende
Voor Uw loonberekening en sociale wetten
Voor Uw boekhouding op maat
Voor opvolging van Uw subsidie-dossiers en projecten
Een coöperatieve aangepast aan Uw noden

Centrale

Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46
E-mail: ova@skynet.be - website ova.be

Afslag - Koeltransporten
Steve - Patrick
059 / 33.90.93 - 059 / 33.90.92

Loonadministratie
Fabienne
059 / 33.90.95

Boekhouding
Karine
059 / 33.90.90

Directeur — Marc BRUYER
059 / 33.90.99.

De coöperatieve van de reders, met meer dan 50 jaar ervaring!

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 - stakelichten - 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.

Nederlands Visbureau wil thuisland schol leren eten

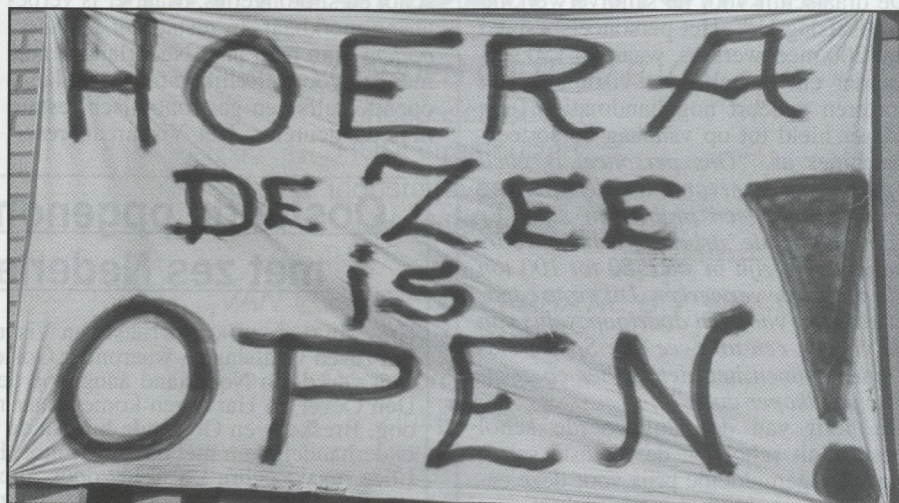
Scholpromotie start in Urk

"VAN HANDEL WETEN ze alles op Urk, van vis minder. Daarvoor kun je beter naar Oostende gaan", De uitspraak komt van ene De Boer. Een Nederlands journalist, en wellicht regelmatig schrijvend over culinaire aangelegenheden, bij de Nederlandse kwaliteitskrant "De Volkskrant". Het Nederlands Visbureau nodigde de Nederlandse (culinaire) pers, ook de vrouwen-, gezins- en consumentenbladen, naar platviscentrum Urk. Een en ander gebeurde in het kader van de scholpromotie. HVB was erbij.

ONZE OPENINGSZIN STAAT als ondertitel bij een stuk in "Het Volkskrant Magazine", de kleurrijke weekendbijlage van de krant. De Boer was (nadien?) ook op de Oostendse Visserskaai, kocht er een portie garnalen aan de Vistrap en smulde die op bij een tripel in "De Rubens". Hij kreeg spontaan twee plasticbakjes voor het afval en wat servetten. "Voor de bijkomende service, afvalbakken en servetten en straks een haal met een dweiltje, wordt niets in rekening gebracht, we betalen alleen voor het bier", staat in de tekst. Zijn dag kon niet meer stuk, zoveel is duidelijk. En dan eet hij ook nog mosselen, "bedolven onder een deken (bijna schreven we 'bedje') van geurige, verse selderij, bleekselderij, venkel, wat ui en bladpeterselie. Er is een warme saus bij die we niet aanraken, zo goed zijn de schelpdieren." Wablieft? Volgens de viskalender van zijn eigen Visbureau zijn mosselen na half april tot half juli niet verkrijgbaar. Tenminste als we het over Zeeuwse mosselen hebben.

Koninginnedag

De uitnodiging van de persdag op dinsdag 1 mei heeft ondergetekende als alibi gebruikt om nog eens de rit van 335 km



Op 1 mei ging de gesloten gebieden in de Noordzee na 76 dagen weer open. De vreugde werd ook met spandoeken geuit aan de gevel van Zeevisserijbedrijf UK 127 BV. (foto gw)

naar Urk, "de parel van Flevoland", af te bollen. Het Feest van de Arbeid is in Nederland geen wettelijke feestdag. Onze noorderburen zijn de dag voordien al voldoende uit de bol gegaan voor "Koninginnedag". Ook op Urk. De jongere generatie dan. De ouderlingen vinden die vrolijkheid maar niets. De dolle party voor de plaatselijke jeugd in de intussen deels gesloopte oude vismijn hebben ze vorig jaar niet kunnen verhinderen. Maar dit jaar was er veel discussie en uiteindelijk... geen fuif. De traditionele bromfietsrace hield de Urkers wel uit hun slaap. Het luidruchtig reveille met brommers zonder uitlaat door de smalle straatjes begon al om vier uur in de morgen, hoorden we van de halfuitgeslapen uitbater van het pension waar we een kamer boekten. Daags na de verkleedparty en de horde joelende kinderen achter de Urker Taptoeband was de rust weergekeerd op 'het "eiland"; het overheersende oranje uit het straatbeeld verdwenen.

Op naar de visafslag. Daarvoor waren we immers gekomen.

Scholdag

Schol is een van de belangrijkste producten van de Nederlandse visserij en visverwerking. Dus ook voor Urk. Het Nederlands Visbureau stelde echter vast dat de platvis niet voorkomt in de top tien van de meest gegeten vissoorten in Nederland. De scholindustrie draait hoofdzakelijk op export naar Italië. Alle exportmanagers van Urker visbedrijven moeten tegenwoordig Italiaans spreken. "Als het aan de Nederlandse vissers en handelaren ligt zal schol in de toekomst een prominente plaats innemen op het Nederlandse menu", zegt Robert Carp op een van zijn laatste werkdagen als directeur van het Visbureau. Hij wordt opgevolgd door een van zijn vrouwelijke medewerkers. "Onderzoek leert dat de gemiddelde Nederlander niet zoveel van vis afweet en vaak niets over de bereiding. Daarom voeren we nu een campagne 'Vis mag elke dag' en organiseren we kookdemonstraties op de winkelvloer gericht op jonge mensen omdat ze blijkaar minder vis consumeren dat de 50-plussers", verantwoordt Carp de campagne waaraan de scholsector negen miljoen frank spendeert. De start van de campagne valt niet toevallig op 1 mei. De paaiperiode is dan achter de rug en het vlees wordt met de dag malser en smakelijker. In Duitsland, de tweede belangrijkste klant van de Urker visindustrie, is 'Maischolle' een begrip. Het scholquotum van de Nederlandse kottervloot is dit jaar lager dan ooit: 31.000 ton. Door de aanvoer van buitenlandse vaartuigen lopen de scholaanlandingen op tot 57.000 ton ter waarde van 4,5 miljard frank. Daarvan komt zowat 40.000 ton in de visafslag van Urk terecht vertelt directeur Teun Visser in zijn toelichting over de economische

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66



Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

betekenis van Visafslag Urk. *Vaste aanvoerdagen zijn er niet. "Als er vis is is er handel. Sporadisch op dinsdag. Niet op zondag, dan is alleen de kerk en de chinees open"*, grapt Visser.

Korte cyclus

De draaischijf voor de scholverwerking is Visafslag Urk. Het personeelsbestand telt 200 medewerkers, waarvan 150 sorteerder en 25 halftijdse visrapers. Het sorteren gebeurt nog handmatig. Teun Visser hield tot op vandaag de sorteermachines af. *"Ons personeel is goed opgeleid en zo ervaren dat de sortering op kwaliteit geen problemen stelt. Er zijn voldoende arbeidskrachten voorhanden. We zijn in staat 80 tot 100 ton vis per uur te verwerken. Dit grote capaciteit zorgt voor een doorloopcyclus van de vis van een tot twee uur. Sorteermachines kunnen het niet sneller en zeker niet goedkoper doen."*

De helft van de aangevoerde schol bestaat uit schol IV, de kleinste sortering. De gemiddelde prijs voor deze categorie dook vorig jaar voor het eerst sinds 1993 onder de drie gulden. Dat zit de vissersman niet lekker. De campagne moet de vraag aanzwengelen waardoor ook de prijs wat aantrekt.

Omzetverlies

De sluiting van een gedeelte van de Noordzee heeft de visserij pijn gedaan. De beslissing kostte Visafslag Urk 11 miljoen gulden (200 miljoen frank) omzet. Het jaar was nochtans goed gestart. De visafslag zat op een voorsprong van zes miljoen gulden tegenover dezelfde periode vorig jaar. Eind april keek de visafslag tegen een achterstand van vijf miljoen aan. Enig troost kwam van de betere scholprijs die in enkele weken van 3,20 gulden (58 frank) opliep tot 5,60 gulden (101 frank).

Op de dag van de persinvasie was er niet bijster veel vis. Tenslotte was de boomkorvvloot pas vertrokken naar de heropende visgronden in de Noordzee. Er waren dan ook "slechts" 31 aanvoerders met 4.839 kisten, waarvan 2.927 kisten schol en 558 bakken tong. De markt sloot dan ook vroeg met een omzet van amper 1,5 miljoen gulden (27 miljoen frank). In normale omstandigheden zijn er gemakkelijk 50 tot 60 aanvoerders. Soms wordt op een dag de volledige

jaaromzet van de kleine Belgische vismijn van Nieuwpoort besomd.

Gastronomie

Urk is nooit een gastronomisch centrum geweest. De plaatselijke eethuizen redden zich al jaren met grote schotels schol en slibtongetjes. Maar er is verbetering merkbaar. In restaurant 'De Zeebodem' kan men naar Nederlandse normen al voortreffelijk tafelen. Onlangs opende zelfs een gastronomisch restaurant de deuren. Het Visbureau reser-

veerde in 'Mes Amis' voor een lunch met schol op culinair niveau. De Urker chef heeft er werk van gemaakt. Maar het resultaat kan onze tafelbuur Piet Baarssen, die breeduit de Vlaamse keuken looft, noch onszelf overtuigen. Schol mag dan al in de vanille-roombotter gebakken zijn, overgoten met miekswortelsaus, gevuld met gamba's of gegratineerd met kreeftensabayon, het blijft schol. Hij komt best tot zijn recht in alle eenvoud, zeg maar op grootmoeders wijze. (gw)

Oostende opgenomen in Efice-netwerk met zes Nederlandse visafslagen

HET MULTI-TASKING SYSTEEM van Visveiling Urk-dochter Efice verbindt vanaf 1 juli zeven visafslagen, waaronder Oostende. Hierdoor zal de verkoop van 75 procent van de in Nederland aangevoerde vis over één netwerk verlopen. Na Urk, Den Oever en Harlingen komen daar nu ook Vlissingen, Den Helder, Lauwersoog, Breskens en Oostende bij. Na de zomer sluit ook Grimsby aan en er lopen onderhandelingen met enkele Franse, Britse en Deense veilingen.

Efice maakt gebruik van het door Aucxis Trading Solutions NV opgezette veilsysteem. Dat is de nieuwe benaming voor het samenwerkingsverband tussen Schelfhout Computer Systemen uit Stekene en het Nieaf Systems uit Utrecht dat per 1 mei in werking trad. Beide ondernemingen zijn overgenomen door de Canadese Aucxis Corporation.

Efice (staat voor *Electronic Fish Information Centre Europe*) werkt als een onafhankelijke instantie, benadrukt Efice-directeur Riekelt Kramer. *"Het was een bewuste keuze. De controle op de kwaliteitsnormen gebeurt door het Productschap Vis dat ook voor de opleiding van de mensen instaat. Bovendien werken de kwaliteitskeurders in een rotatiesysteem. Ze komen in alle aangesloten afslagen aan de beurt. Hierdoor vermijden wij belangenvermenging en blijft de visafslag volledig autonoom."* Vanuit Urk wordt alle informatie over aangeboden aanlandingen onmiddellijk op het internet gezet. Aucxis beschikt over de infrastructuur om de informatie constant bij te sturen en aan te vullen. Uiteraard is niet alle informatie gratis beschikbaar. Eenmalige aansluitingskosten en een maandelijks abonnementsgeld en een bankgarantie (die voor aankopen op alle aangesloten visveilingen bruikbaar is) horen bij de prijs om in real-time gekoppeld te zijn met een wereldwijd netwerk. Directeur Kramer ziet de bereikbaarheid van een groter en geografisch gespreid koperspubliek dan ook de als belangrijkste meerwaarde van het thuiskoopstelsel. (gw)

Foto: Efice-directeur Riekelt Kramer (links) en veilmester Geert Korf die het elektronisch marktgebeuren in goede banen moeten leiden. (foto gw)



SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

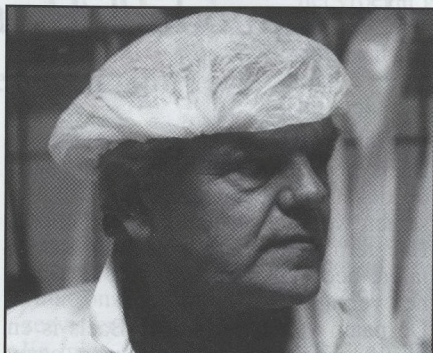
Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23

Jules: 0477 59 09 17

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Scholverwerking van levensbelang voor Urk



Stichter-directeur Piet Baarssen, begonnen als palingroker en nu eigenaar van het grootste Urker visbedrijf. (foto gw)

SCHOLVERWERKING IN URK staat voor fileren, paneren en invriezen. Steeds meer wordt de platvis verwerkt tot wat convenience-produkten heet: snel klaar in de microgolfoven. Voor deze bereidingen worden steeds meer ingevoerde vissoorten als zalm en alaska pollock gebruikt. De zuivere fileerbedrijven krijgen het daardoor steeds moeilijker. Door onderlinge concurrentie halen ze vaak de volumedrempel niet om kostendekkend te werken. Maar bij P. Baarssen BV zijn ze dat stadium al lang ontgroeid.

Piet Baarssen, de jongste van een gezin van twaalf, komt uit een gezin waar vader de kost vедиende met een eigen botter. Zelf begon hij in 1937 een palingrokerij, maar het verbod op kuilvissen in 1967 stelde een einde aan de palingvisserij. Piet wierp zich in 1972 op de fileerderij, maar schakelde vrij vlug over op catering en visspecialiteiten voor de horeca. Stichter-directeur Piet Baarssen kon in 1980 al een nieuwe fabriek bouwen. Twaalf jaar later volgde een tweede waardoor de verwerkingscapaciteit verdrievoudigde. Baarssen heeft altijd oog gehad voor toegevoegde waarde met schol als basisproduct. Het bedrijf (350 medewerkers) is intussen uitgegroeid tot de Europese marktleider in schol. Baarssen beperkt zich echter niet tot schol. Het gamma omvat 200 verschillende producten.

Commercieel directeur Pieter Jongkind noemt Baarssen de pionier van de productontwikkeling met schol. Nog dagelijks wordt aan productinnovatie gewerkt.

Ook als leverancier van verse vis speelt het bedrijf een eersterangsrol. De retailafdeling voorzien dagelijks 500 Nederlandse supermarkten, ondermeer Albert Heijn, van visproducten. De doorkijkverpakkingen zijn voorzien van gemodificeerd gas om de houdbaarheid te verlengen. Op de jongste Seafood expo in Brussel presenteerde Baarssen een nieuwe productrange op basis van wilde zalm. Het ging om gemarineerde en gepaneerde wildzalmburgers en wildzalmfilets.

Baarssen haalde vorig jaar een productie van 15.000 ton vis, goed voor een omzetcijfer van 130 miljoen gulden (2,35 miljard frank). Scholproducten genereren 47 procent van de omzet, tongverwerking leverde een bijdrage van 19 procent. (gw)



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
Vloeibaar ijs installaties
Waterbehandelingsinstallaties
Reddingsboten

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmaten - ankers - herbruikbare materialen - visserijbenodigheden - rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 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

SITUERING

Hendrik Baels

° Oostende 17 januari 1878

† Knokke 14 juni 1951

Van koopmansklerk bracht de Oostendenaar Jules Baels (1851-1896) het, zonder eigen middelen, tot reder en groothandelaar in vis, invoerder van zout en ijs. In vergelijking met de andere Baelsen uit zijn tijd stond hij hierdoor al wat hoger op de maatschappelijke ladder. Moeder Alexandra Mauricx kreeg voor en tijdens haar huwelijk zeven kinderen, van wie er vijf op jonge leeftijd overleden. Alleen Hendrik en Jules werden volwassen. Zoon Hendrik bracht het tot minister en provinciegouverneur. Jules bleef werken in het familiebedrijf en stichtte samen met zijn weduwe geworden moeder de *Pêcheries d'Islande* (1906). In 1929 kwam de rederij *NV Motorvisserij* tot stand door de fusie van de *Pêcheries d'Islande* met de veel grotere *Pêcheries à Vapeur* waarin ook Hendrik Baels aandelen had.

Hendrik Baels beëindigde de Grieks-Latijnse humaniora in het Oostendse O.L.Vrouwecollege en behaalde het diploma van doctor in de rechten aan de Leuvense universiteit (1902) en kandidaat-notaris (1903). Hij huwde in 1905 Anna-Maria Devisscher, Franstalige dochter van notaris-burgemeester Adolf Devisscher uit Dentergem en van de zeer welstellende notarisdochter Alisa Opsomer. Het gezin kreeg acht kinderen: Elza, Lydia, Suzanne, Walter, Herman, Henry, Lilian (de latere prinses van Retie en tweede gemalin van koning Leopold III), Hedwige en Ludwina. De huistaal in het gezin was Frans, zoals toen gebruikelijk bij de Vlaamse bourgeoisie. Tijdens de ministeriële periode van Hendrik Baels woonde het gezin in Brussel, vanaf 1931 in villa 't Groenhof in Knokke-Zoute.

Hendrik Baels was niet enkel bedrijvig als advocaat. Ook de gang van zaken in het familiebedrijf volgde hij op de voet. Hij legde internationale contacten met de visserij in Noord- en West-Europa waarbij zijn grondige kennis van het Engels, zeer ongewoon in die tijd, hem goed te pas kwam. Baels was een verstandelijk begaafd

In deze maandelijkse rubriek, gebaseerd op HVB van 1951 plaatsen we ook telkens advertenties die stammen uit die tijd.

De tekst-, taal en zetfouten die u in de tekst aanteft zijn helemaal voor rekening van het journaal van die tijd.

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE



JAAR GELEDEN

man, voornamelijk flamingant, christendemocraat, belezen, ijdel (zijn bijnaam aan de balie was 'le bel Henri') en ambitieus. Zakenman-advocaat Baels wierp zich ook op de politiek en schreef gelegenheidspoëzie, ondermeer de tekst van het nu nog steeds gezonden "Het Visserslied".

Toen hij in 1912 gemeenteraadslid werd was hij de eerste die weer Nederlands sprak op de raadszittingen. In augustus 1914 vluchtte het gezin Baels naar Engeland. Vanuit Londen zorgde hij, in samenwerking met Edward Anseele, dat de Belgische visserijvloot niet verloren ging. In 1919 keerde hij terug naar Oostende, werd volksvertegenwoordiger voor de Katholieke Volksbond (1920) en schepen in Oostende (1921). Van 1926 tot 1931 was hij achtereenvolgens minister van Landbouw en Openbare Werken, minister van Binnenlandse Zaken en minister van Landbouw in de kabinetten Henri Jaspar I en II. In 1933 volgde zijn aanstelling tot gouverneur van West-Vlaanderen, functie die hij bekleedde tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

De zakelijke belangen van Hendrik Baels beperkten zich niet tot de familiale bedrijven. Hij was ook partner of bestuurder bij ijsfabriek *NV Le Froid Industriel*, vismeel- en -oliebedrijf *NV Pescator*, netten- en touwfabrikant *NV Ostend Stores and Ropeworks* en houthandel *NV Snauwaert*.

Henri Baels, van eenvoudige komaf, verwierf een groot maatschappelijk prestige, maar echt geliefd was hij niet. De volkse komaf en de lage standing van zijn familieleden (vissers en visleursters) paste niet in de wereld van het maatschappelijk prestige dat Hendrik Baels bereikt had. Zijn ambitie voor een diplomatieke post, in die tijd voorbehouden aan de adel, en de verwachting om tot de adellijke stand verheven te worden, bleken grove misrekeningen te zijn.

In de visserij was Baels wel populair. Hij heeft zich altijd voor hen ingezet. In de omgang met de vissers liet hij zijn afstandelijkheid varen. Met hen ging hij om als een gelijke.

50 jaar geleden overleed de Oostendenaar. Enkele jaren na zijn dood werd de Oostendse Rederijkaai omgedoopt tot H. Baelskaai.

[Uit "Het Nieuw Visserijblad" van 22 juni]

Ter nagedachtenis v

Het schielijk overlijden van dhr Hendrik Baels heeft een diepe indruk gemaakt op degenen, die met deze edele figuur samen werkten of hem gekend hebben. Het teruggetrokken leven der laatste jaren, heeft zelfs deze indruk niet kunnen vervagen.

De naam van dhr Hendrik Baels is en blijft verbonden aan een kwart eeuw van onze visserijgeschiedenis: deze vijf-en-twintig jaren dragen de stempel van zijn veelzijdige werking en verwezelijkingen.

Een groot figuur

De loopbaan van dhr Hendrik Baels is er een van buitengewone en nationale betekenis.

Te Oostende in 1878 uit een redersfamilie geboren, voelt hij zich van jongsaf reeds aangetrokken door de zee. De student schrijft er gedichten over, alsook over het lot van de nederige, koene visser. En de dokter in de rechten, zijn studies eens schitterend voltooid, stelt zijn prachtige bevoegdheid en schrandereheid ter beschikking van de scheepvaart.

In 1912 verkozen zijn medeburgers hem tot lid van de Gemeenteraad, in welks midden hij alras door zijn brede geest, de sympathie weet te winnen van al zijn collega's.

Gedurende de eerste wereldoorlog wordt door dhr Hendrik Baels de grootste bedrijvigheid aan de dag gelegd ten voordele van de Belgische uitgewekenen en in het bijzonder van de Oostendse vissers. Tijdens deze vier rampzalige jaren, die onze visserij tot de totale ondergang dreigden te brengen, werd Engeland voor onze vissersvloot een echte voortreffelijke schuilplaats. Onder de machtige bescherming van de Engelse vloot konden de stoomtreilers opnieuw uitgebaat worden.

Als secretaris der rederijen heeft hij al de ingewikkelde problemen, die zich te dien tijde voordeden, kunnen gadeslaan en met behulp van het Zeewezen en de reders, tot een goede oplossing brengen. Het terug in de vaart brengen van onze zeilsloepen, welke zonder bemanning en tuigage, te Yarmouth, Lowestoft en Brixham lagen, is grotendeels zijn werk geweest. Door dit feit waren honderden vissers in staat het werk te hernemen en in de visserij te blijven.

Een actief volksvertegenwoordiger

In 1920 tot Volksvertegenwoordiger verkozen, zetelt dhr Baels onafgebroken in het Parlement en laat geen gelegenheid onverlet om aan de besprekingen deel te nemen, telkens het geld, de rechten en de belangen van zijn medeburgers te verdedigen. Hoeveel wetsvoorstellen kwamen er niet van zijn hand, om de zorgen van de zeeman te verzachten? Hoe dikwijls heeft hij niet in de Kamer

dh'r H. Baels

zijn leven en zijn werk

al het gevaar van het vissersberoep in het daglicht gesteld om een verbetering van de sociale wetgeving te bekomen, ten bate van onze moedige zeevissers. Het is stellig niet vermetel te verklaren, dat het vele goeds door zijn onverpoosde ingevingen bekomen, steeds in ieders geheugen zal blijven en dat die erkentelijke herinneringen aan zijn werk, vooral bij menig zee-man, voor immer zal voortbestaan.

Weldoener der visserij

Maar meer nog over zijn schrandere, onvermoeibare bedrijvigheid ten nutte van de visnijverheid. Toen dhr Baels, als Minister van Landbouw de zeevisserij in zijn bevoegdheid kreeg, was dit het vertrekpunt van een strijd, welke hij met open vizier zou leveren. Het kind der zee, dat met zulk wijs beleid en stoere werkdadigheid tot Minister der Zeevisserij opgegroeid was, wat kon dat anders betekenen, dan een hardnekkig streven ten voordele der visserij? Zijn trots! Hij had alles meegedeeld: de tijd der lompe zeilsloepen, de omwenteling teweeg gebracht door het inbrengen van de stoomtreilers, het in gebruik stellen van de stoomdonkey, die de mechanische bewerking van vistuig en zeilen tot stand bracht, de merkwaardige ontwikkeling van de motordrijfkracht. Van kindsbeen af, had dhr Baels een grote liefde betoond voor alles wat het vissersbelang aangaat. Hij kende de goede inborst van de zeevarenden. Hij had hun moed en zelfver-

trouwen, onder alle omstandigheden des levens, leren bewonderen en zo de Volksvertegenwoordiger, de Schepen het vroeger gedaan hadden, heeft de Minister Baels daar aan gedacht, terwijl hij zijn bezorgdheid meer en meer op economisch, op maatschappelijk en op technisch gebied had weten te ontwikkelen. De opleiding van onze zeelui heeft hij ook niet uit het oog verloren; zijn leus was "MEN MOET DIE MENSEN LEREN DENKEN; MEN MOET DIE MENSEN OPVOEDEN", want niemand zal ontkennen, dat het onderwijs een hoofdrol vervult en later nog nauwer vervullen zal, op het ernstig toneel van het dagelijks bestaan en dat een vernuftige geest, evenals een bedreven hand zal gevergd worden, daar waar wetenschap en machines zich voortaan zo onvermijdelijk zullen opdringen.

Zijn verwezenlijkingen

Onder de menigvuldige wijzigingen, verbeteringen en inrichtingen, die hij gedurende zijn ministerschap tot stand bracht dienen bijzonder vermeld: de aanbesteding der prachtige nieuwe vismijn, die beantwoordde aan de noodwendigheden van bedrijf en handel waarvoor dhr Baels, niettegenstaande de grootste moeilijkheden, toch een krediet heeft weten te bekomen.

De inrichting van een rechtskundige, technische en wetenschappelijke Raad der Zeevisserij; de inrichting van de Hoge Raad der Zeevisserij; de stichting van de Commissie voor Zeevis- en mosselteelt; de inrichting van een nieuwe zeevisserijstatistiek, op wetenschappelijke grondslag geschoeid; het toezicht over de visserijscholen; de herinrichting van het leerbeurzenstelsel; de bescherming van de klein-visserij, waarbij het vissen met het sleepnet verboden werd, in de grenswateren; de instelling van een consultatiebureau voor vissers; de uitbreiding van het krediet aan de visserij met de geldelijke steun van staat en provincie; de vrijstelling door de regering van de soldatendienst ten voordele der zeelieden; de stichting van een Propaganda Commissie voor het Visverbruik; tussenkomst tot het bekomen van fiscale voordelen voor de visnijverheid en de vishandel; de Wet op de beroepsongevallen voor vissers; de Wet op de verplichte aanmontering der scheepsjongens, die het personeelvraagstuk heeft opgelost; de inrichting van de Zeevisserijdienst.

In veel andere gevallen werd de bemiddeling van dhr Baels ingeroepen en telkens was zijn woord, raad en daad steeds richtsnoer voor de vissersbevolking. Dit alles heeft dhr Baels tot werkelijkheid gebracht en welk een heerlijk gewrocht kregen wij aldus te bewonderen. Hij heeft weten te leiden; hij wist te onderhandelen en het doel te bereiken. Wanneer we de geschiedenis van de Belgische zeevisserij doorbladeren, dan komt de levenslijn van dhr Baels naar voren en daarom moeten wij met dankbaarheid hem de eer toebrengen, zijn overwegende verdiensten hier openbaar te prijzen.

Dhr Baels behoort tot de zeldzame mensen, die op alles wat het visserijbedrijf aanbelangt, ook nog in zijn hoedanigheid van Gouverneur onzer Provincie, de stempel gedrukt hebben van hun initiatief, hun bekwaamheid, hun ondervinding en hun bezorgdheid. Deze buitengewone hoedanigheden, enig in hun veelzijdigheid en omvangrijkheid, heeft dhr Baels ruimschoots laten gelden, in het belang van de West-Vlaamse handel, de nijverheid, de landbouw, de zeevaart en voornamelijk de zeevisserij.

Alhoewel tijdens en na de tweede wereldbrand, dhr Baels, meestal om persoonlijke redenen, niet actief deel nam aan de heropflakking en de ontplooiing van het bedrijfsleven, bleef zijn belangstelling onverminderd voort bestaan: hij juichte de sociale vooruitgang van de zeevisser onvoorwaardelijk toe; deed zelfs een poging voor de oprichting van een Nationale Voorzorgskas voor de vissers; die de volledige sociale bescherming van de zwoegers der zee voor ogen heeft; hij waarschuwde tegen de onzinnige uitbreiding van de zeevisserijvloot, waarbij de familieonderneming moet ten ondergaan. Dhr Baels was de voorstaander van samenhangigheid en eenheid onder de reders en vissers in de harde strijd voor hun bestaan. Zoals hij in 1933 de oprichting van het Verbond der Zeevisserij voorzat, nam dhr Baels, bij de heroprichting van deze vereniging het ere-

voorzitterschap waar. Hij streefde voor de oprichting van het Visserskruis, als waardig monument ter nagedachtenis van de op zee gebleven vissers.

Dhr Baels aanvaardde met filosofische berusting de onverschilligheid en zelfs ondankbaarheid, die hem uiteindelijk ten deel gevallen zijn. Aan het ontstaan van deze gevoelens, dragen zijn vroegere partijgenoten gedeeltelijk schuld.

Voor ons echter, en voor zovelen met ons, is en blijft dhr Baels een edel figuur, die aan de visserij en vissersvolk onschatbare diensten bewezen heeft. Zijn aandenken zullen wij steeds blijven bewaren en in ere houden.

C.W.

Men verzoekt ons met droefheid het afsterven te melden van

Heer

Hendrik - Lodewijk BAELS

Oud-Minister
Ere-Gouverneur van West-Vlaanderen
Wetuwenaar van Anna-Maria de Visscher

Godvruchtig overleden te Knokke-t Zoute op 14 Juni 1951, versterkt door de H. Sacramenten der H. Kerk en de Apostolische Zegen «In Articulo Mortis». Volgens de wens van de afgestorvene heeft de lijkdiens en de teraardebestelling in alle eenvoud plaats gehad. Dit bericht dient als enige kennisgeving.

Heer, geef hem de eeuwige rust.

Vanwege zijn Kinders en Kleinkinders, 't Groenhofs, 't Zoute a/Z. (898)



Waar zijn de vakbonden al die tijd gebleven?

Blankenberge, 1 mei — Op de Dag van de Arbeid wil ik als HVB-lezer eens mijn mening geven over de problemen rond het statuut van de zeevisser en over de manier waarop de visser in de sector behandeld wordt.

Ik heb mijn loopbaan in de visserij aangevat in 1958. Na veertig jaar dienst ben ik in 1998 noodgedwongen, na twee hartoperaties, opgehouden met varen.

Na inlichtingen te hebben ingewonnen bij de vakbond (in mijn geval is dat het ABVV) had men me ervan overtuigd dat ik met werken kon ophouden op de leeftijd van 55 jaar, doordat ik het nodige aantal werkdagen had om in aanmerking te komen voor de uitkering als erkend zeevisser. Met mijn gezondheidstoestand leek me dat de beste keuze te zijn en ik heb dan ook voor die oplossing geopteerd.

Nu blijkt echter dat ik bij de vakbond verkeerde inlichtingen verkregen heb. Dat blijkt uit onderstaande vaststellingen.

Het eerste jaar kreeg ik ongeveer 35.000 frank stempelgeld per

maand; som waarop ik nog eens 127.000 belastingen heb moeten betalen omdat mijn echtgenote halftijds werkt.

Het tweede jaar werd mijn stempelgeld teruggebracht tot 26.000 frank. Daar komt dus geen erkenning als zeevisser meer aan te pas. Met andere woorden: iemand die veertig jaar visser geweest is, wordt een dopper zoals iedereen. U kunt zich voorstellen dat dit voor mij de traditionele druppel is die de emmer doet overlopen.

Vooral als je weet dat ik destijds voor sommige reizen op zee tussen tot 50.000 frank belastingen werd afgehouden, wat overeenkomt met ongeveer de helft van mijn inkomen.

In de meeste nummers van HVB lees ik artikels over het verbeteren van het sociaal statuut van de vissers. Ik vraag me dan ook (en ik denk 'terecht') af waar de vakbonden, namelijk het ABVV, waarvan ik al dertig jaar lid ben, het ACV en het ACLVB al die jaren gebleven zijn.

Sinds maanden doe ik tevergeefs beroep op mijn vanbond om mijn

LEZERSBRIEVEN

Brieven voor deze rubriek worden gericht aan Het Visserijblad, H. Baelskaai 12 te 8400 Oostende. Faxen kan ook: 059 / 32 55 59. Publicatie houdt niet in dat de redactie het met de inhoud eens is. Verder behoudt de redactie zich het recht voor brieven in te korten en te redigeren. Brieven die naamloos opgestuurd worden belanden onverbiddeijk in de prullenmand.

werkelijke statuut te kennen. Of ze zijn daar niet te bereiken, of men kan niet antwoorden op mijn vragen. Tot vandaag hebben al mijn eenvoudige vragen nog geen antwoord mogen krijgen.

Ik heb daar toch allemaal mijn bedenkingen bij, vooral wanneer ik die secretarissen dan op foto's op al die vergaderingen zie en in de kranten lees welke grote principes ze verkondigen.

Ik acht het dan ook mijn plicht om de jonge mensen op het hart te drukken: denk drie keer goed na vooraleer je in de visserij stapt. Zelf ben ik immers veertig jaar lang een melkkoe geweest.

A. Reyzerhove, Blankenberge

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN



cvba HULP IN NOOD

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN

H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE

TEL. (059) 32 16 89 FAX (059) 32 26 17

GSM (0477) 42 55 68 (24u op 24u bereikbaar)

E-mail: hulp.in.nood@pandora.be

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE

WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR DEKKING MET O.A. WAARBORGEN TOT US\$ 700.000.000 VOOR

1. LICHAAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN

2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)



VOOR

BRAND - AUTO - ARBEIDSONGEVALLEN - PERSOONLIJKE ONGEVALLEN - HOSPITALISATIE - BA GEZIN (FAMILIALE) - BA UITBATING - YACHTING EN PLEZIERVAART - RECHTSBIJSTAND - REISBIJSTAND - ENZ.

Komt geprivatiseerde vismijn Vlissingen in handen van Urk?

De aanvoeders in het Gemeentelijk Vismijnbedrijf Vlissingen zijn gewonnen voor een privatisering van de afslag. Daarna kan de veiling opgaan in een groter geheel. Het merendeel van de aanvoeders heeft al een voorkeur voor overname door NV Visafslag Urk (jaaromzet 267 miljoen gulden of 4,8 miljard frank) uitgesproken. Maar er zijn meer gegadigden. Bij de Gemeentelijke Vismijn Breskens vindt de directie dat logischerwijze eerst met hen wordt gesproken om de Zeeuwse visserij samen te houden. Het vismijnbedrijf Breskens is met een jaaromzet van 23 miljoen gulden (417 miljoen frank) een stuk kleiner dan Vlissingen waar de omzet driemaal groter is. Ook de UFA-combinatie (Scheveningen, Stellendam en Colijnsplaat) willen graag met Vlissingen in zee gaan. De United Fish Auctions haalden vorig jaar een jaaromzet van 139 miljoen gulden (250 miljoen frank).

De belangrijkste reden om de privatiseringen en de verkoop snel door te drukken zijn de investeringen in twee nieuwe sorteermachines en een stuk nieuwbouw die nog voor subsidiëring in aanmerkingen komen. De kosten worden geraamd om meer dan 60 miljoen frank.

Er bestaan grote twijfels of de gemeente Vlissingen die investering wel wil aangaan. Het dossier lijkt bevroren. Ondertussen ondervinden de visveiling en de Stichting Vislos- en Sorteering steeds moeilijker geschikte arbeidskrachten om als sorteerder in te zetten.

Pefa.com verhoogt kapitaal tot 440 miljoen

Naast de inbrengt van 4,9 miljoen Euro (198 miljoen frank) door Zwitserse risicokapitaalvennootschappen vorig jaar (zie HVB van 7 april 2000) voert Pefa.com NV een nieuwe kapitaalsverhoging van 6 miljoen Euro (242 miljoen frank) door met dezelfde Zwitserse partners en met deelneming van Belgacom Multimedia Ventures. De omvang van het (minderheids)aandeel van de Belgacomdochter werd niet bekendgemaakt. Het geld dient om het Pefa-netwerk verder uit te bouwen. Naast verse vis werkt Pefa ook aan een markt voor diepvriesvis, kweekvis, groenten, fruit en landbouwproducten. Momenteel zijn acht Europese veilingen op het netwerk aangesloten. Naast de Zeebrugse Visveiling zijn dat Milford, Troon, Lowestoft, Lochinver, Stellendam, Colijnsplaat en Scheveningen. Met meer dan twintig andere veilingen zijn afspraken gemaakt of worden onderhandelingen gevoerd om eventueel aan te sluiten.

Volgens het businessplan moet Pefa.com in 2003 met 50 aangesloten veilingen een transactievolume van 800 miljoen Euro (32 miljard frank) halen. De virtuele visveiling Pefa.com, in september 1998 met een starkapitaal van 12,5 miljoen frank opgericht door Marie-Jeanne Becaus-Pieters en Marc Bekaert, haalde vorig jaar de actualiteit met de aankondiging van een beursgang. Dat zou voor eind 2001 gebeuren. Door de ongunstige marktomstandigheden op de groeibeurzen werd daar ondertussen van afgezien. Contractueel heeft Pefa.com vier jaar de tijd om een beursnotering aan te vragen. Pefa.com wordt sinds enkele weken geleid door de nieuwe gedelegeerde bestuurder Werner Krott (46). Ir. Krott komt van de bouwmaterialenproducent Koramic waar hij een paar jaar de dagelijkse leiding in handen had. Voordien was de burgerlijk ingenieur bouwkunde werkzaam bij de Nederlandse Aardolie Maatschappij, Shell en Vandemoortele.

Wij vernamen het overlijden van schipper Roger Carton. Hij werd geboren te Oostende op 23 mei 1926 en overleed te Lo-Reninge op 7 mei 2001. Carton voltooide zijn actieve loopbaan als schipper bij het Loodswezen te Vlissingen. De afscheidsplechtigheid greep plaats te Oostende op vrijdag 11 mei.



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- meer dan 5000 artikelen in voorraad
- **REVISIEONDERDELEN!**

De visserij moet haar mogelijkheden aan de bevolking leren kennen, het Provinciaal Maritiem Instituut moet de visserijstudierichtingen in het licht plaatsen, de VLAM moet inspanningen leveren om het visje bij de consument bemind te maken. Dat is allemaal zeer juist. Informatie moet er zijn of binnen enkele jaren zitten de laatste vier vissers doelloos te kaarten op de kaai. Maar wie beweert dat er te weinig vissers zijn omdat de sector een slecht imago heeft, die wil niet informeren. Die wil de kluit belazeren en da s iets helemaal anders dan informeren; dat is het tegendeel ervan!

Wat is er aan de hand met het imago van de Vlaamse visserij?

We moeten de werkelijkheid veranderen



Wie de aandacht op het imago richt mag zich onvoorwaardelijk gesteund voelen door die mensen die helemaal niets aan de problemen willen doen. Zij zijn allen zeer te vinden voor het verschuiven van de problematiek: weg van de kaai, naar het hoofd van het individu. Want dan zou er in de visserij niets aan de hand zijn, maar mankeert er wel vanalles aan het hoofd van de mens die zich daar een verkeerd beeld van maakt.

ROND DE VERGADERTAFELS is (bijna) iedereen erover eens: veel problemen in de Vlaamse visserij komen voort uit het slechte imago dat de sector heeft. Het bemanningstekort, de ineenstorting van het aantal leerlingen dat een visserij-opleiding volgt, de leegloop uit de sector... het zou met een slecht imago te maken hebben. Maar is dat wel zo?

WELK BEEST IS dat eigenlijk, dat 'imago'? Het is iets dat eigenlijk niet bestaat... maar dat tóch ons handelen bepaalt. Het is geen tastbare werkelijkheid. Het is het (denk)beeld dat mensen over een werkelijkheid opgespeld krijgen. Het imago speelt zich af op het terrein van de gedachten, meer bepaald in het gebied van de fantasie. Zo hebben spinnen, pies en genetisch gemanipuleerde soja met elkaar gemeen dat ze een slecht imago hebben. Spinnen zijn zogezegd gevaarlijk, pies smaakt zogezegd slecht, genetisch gemanipuleerde soja zou ongezond zijn... het zijn denkbeelden ('images') waarvan we overtuigd zijn dat ze de werkelijkheid weergeven. Maar is dat wel zo? Er zijn immers ook mensen die (omwille van de gezondheid!) met plezier en smakelijk hun eigen pies drinken, er zijn anderen die al jaren genetisch gemanipuleerde soja eten en nog altijd kerngezond zijn en weet je wat? Spinnen zijn in werkelijkheid doorgaans totaal ongevaarlijk. Waarmee aangevoeld is dat werkelijkheid en imago nauwelijks iets met elkaar te maken hebben. Desondanks is de imagovorming ('imagebuilding') de jongste jaren almaar belangrijker geworden. Ongetwijfeld heeft de televisie daar veel mee te maken. Zo zijn er mensen die beweren dat iets alleen maar gebeurd is als het op de televisie geweest is. 'Alleen het beeld telt!' Die mensen zijn doorgaans niet achterlijk en toch is het klinkklare onzin wat ze vertellen: er gebeuren ontzettend veel belangrijke dingen die de televisie nóóit halen. Omgekeerd: veel van wat op televisie getoond wordt heeft niets met de werkelijkheid te maken.



Imagovorming ('imagebuilding') is de jongste jaren almaar belangrijker geworden. Ongetwijfeld heeft de televisie daar veel mee te maken. Zo zijn er mensen die beweren dat iets alleen maar gebeurd is als het op de televisie geweest is. Onzin natuurlijk!

Pakweg twintig jaar geleden zou het belachelijk geweest zijn bovenstaande zinnen te schrijven, want toen zou dat niets anders geweest zijn dan het intrappen van een open deur: 'Uiteraard gebeurt er vanalles dat de televisie niet toont' zou elk van ons toen gezegd hebben. Dat daar vandaag blijkbaar twijfel over bestaat wijst erop dat het niet zo goed gaat met onze geestelijke gezond-

heid. Jarenlange treurbuisconsumptie, leidt er kennelijk toe dat werkelijkheid en fantasie met elkaar verwisseld worden. Wie zoveel televisiebeelden geconsumeerd heeft, denkt dat de werkelijkheid zich op het scherm afspeelt en dat hetgeen op straat gebeurt de fantasie is. Het is daarom dat de Amerikaanse taalkundige Noam Chomsky met overtuiging zegt: 'Al wie ophoudt naar de

televisie kijken kan perfect begrijpen wat er aan de hand is in de wereld'.

EENS JE ZOVER heen bent dat je denkt dat de fantasie, de beeldvorming, de fantasie, het imago de werkelijkheid vormen, denk je uiteraard ook dat je die werkelijkheid kunt veranderen door aan 'imagebuilding' te doen. De gevolgen zijn groot: wie de problemen wil oplossen via een imago-verbetering bekijkt de werkelijkheid door wel zeer gekleurde brillenglazen. Doordat de aandacht naar het imago gaat, worden de echte problemen niet meer aangepakt. Ze gaan rotten en worden uiteindelijk... onoplosbaar.

Onschadelijk is het dus allemaal niet en *onschuldig* is het evenmin, want wie ons kan doen geloven dat het probleem zich op het vlak van de beeldvorming situeert, die heeft van ons geen last meer op het terrein van de werkelijkheid... waar hij rustig, meestal tot eigen profijt, zijn gangetje kan blijven gaan.

Wannéer ze het doen, weet ik niet, maar het is duidelijk dat de mannen die aan de vergadertafel over het sectorlot beslissen ook teveel naar de televisie kijken. Wanneer het bemaningstekort ter tafel komt, wordt het imago steevast bovengehaald. Het bemaningsprobleem? Dat komt door het slechte imago van de sector! In 1999 gaf HVB een bundeltje van zestien bladzijden uit waarin er een inventaris gemaakt werd van uitspraken van sectorverantwoordelijken uit

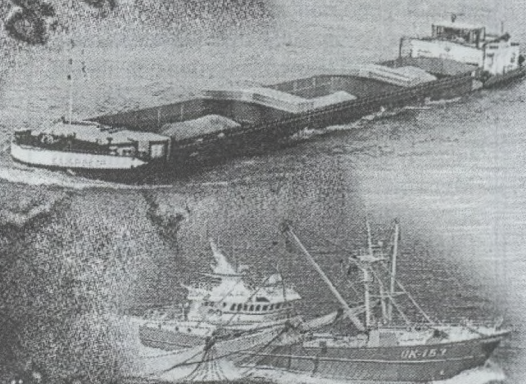
Power for the world

Scheepvaart

Landbouw & Industrie

Grondverzet & Transportinstallaties

Gasmotoren & Warmtekrachtinstallaties



Industrie, energievoorziening, landbouw, scheepvaart, vervoer. In onze hoogontwikkelde wereld draait veel om de kracht van diesel- en gasmotoren. De kracht van DEUTZ. DEUTZ motoren worden gekozen om hun grote zuinigheid en hoge betrouwbaarheid. Zo bouwt DEUTZ aan een nieuwe wereld. Betrouwbaar en economisch.

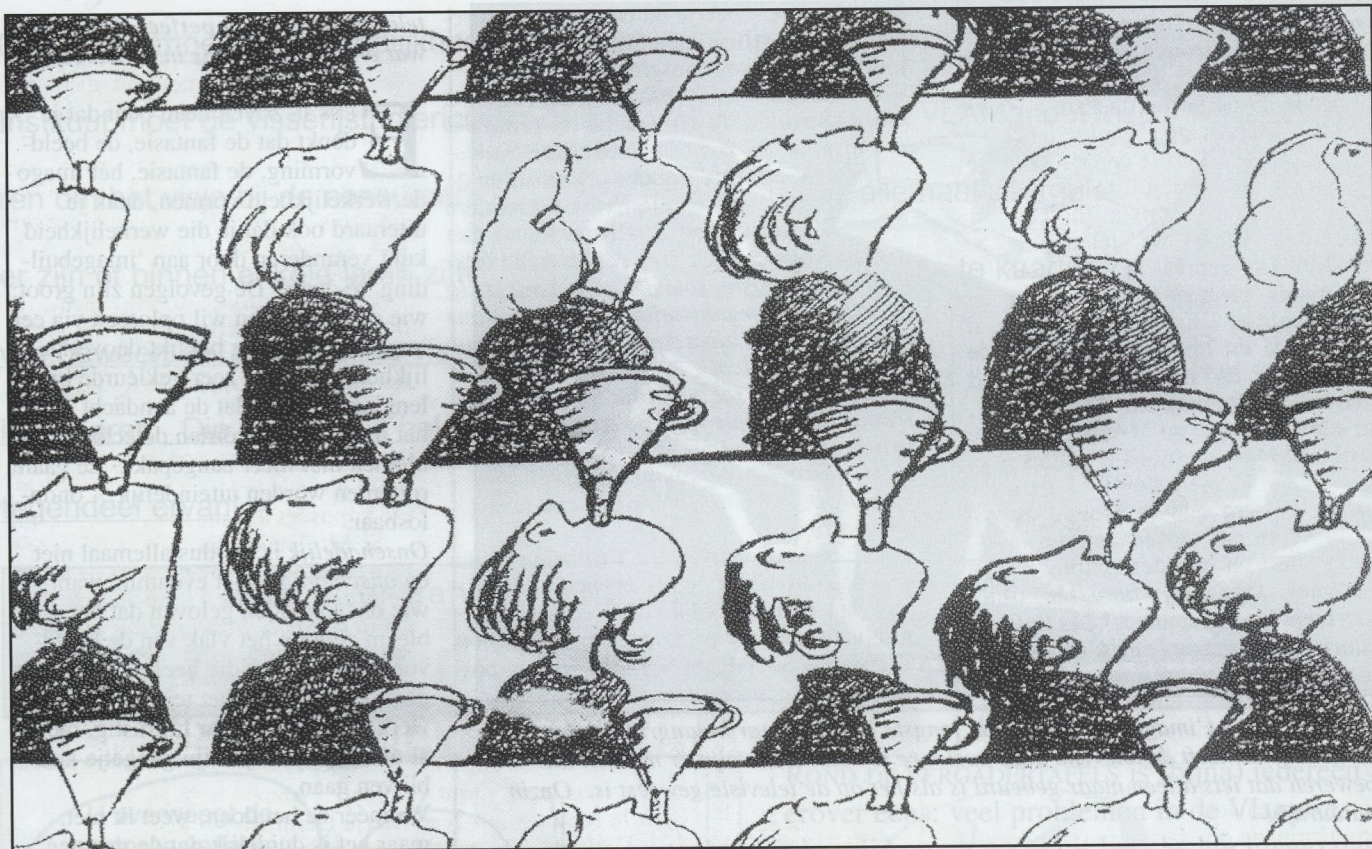
DEUTZ BELGIUM NV

DEUTZ BELGIUM NV.SA

Zwarte weg 1
Haven 343
B-2030 Antwerpen

Tel.: (32) 3.546.02.60
Fax.: (32) 3.546.02.99





Televisie kan uw geestelijke gezondheid schaden. Al wie ophoudt naar de televisie kijken kan perfect begrijpen wat er aan de hand is in de wereld, zo meent de Amerikaanse Noam Chomsky.

Vlaanderen en Nederland die er allemaal van overtuigd waren dat het bemanningstekort tegelijk met het imago-probleem uit de wereld zou geholpen worden. (1)

Dirk Florizoone die destijds de activiteiten op het Vlaams Visserij Informatiecentrum coördineerde zei het in 1998 bijvoorbeeld zo: '(...) van de laatste zes afgestudeerden met een diploma motorist zou er gaan enkele geselecteerd hebben voor een carrière in de zeevisserijsector (...) Dit probleem houdt vanzelfsprekend verband met het negatieve imago dat steeds aan de visserijsector gekoppeld wordt in de media.' Toen de man deze lijnen schreef was hij al een aantal jaren actief in het hart van de sectortop. Wellicht werd hij daar danig gehersenspoeld, of misschien was hij aan de beeldbuis verslaafd, want in de werkelijkheid is het helemaal niet 'vanzelfsprekend' dat die zes jonge motoristen de sector ontvlucht zijn omwille van het slechte imago. Wie zich motorist mag noemen weet doorgaans heel goed hoe het er in de visserij echt aan toegaat. Het is evenmin 'vanzelfsprekend' dat de visserij in de media telkens aan een negatief imago gekoppeld wordt: tewaterlatingen, merkwaardige vangsten, herdenkingen, scheepsdopen, laureaten van de hoogste besommingen... het wordt allemaal (zelfs veel te) welwillend ver-

slaan door het verzamelde journaal. Het is ten slotte ook niet 'vanzelfsprekend' dat de visserij een slecht imago heeft. Met andere woorden: wat Florizoone daar over het imago van de visserij zegt is pure onzin. En het is dezelfde onzin die hardnekkig en voortdurend herhaald wordt door de sectortop. Terecht?

Een studie over het imago van de sector

NAAR HET IMAGO van de Vlaamse visserij werd bij mijn weten geen onderzoek gedaan. De vraag of de sector hier een goed of een slecht imago heeft kan bijgevolg alleen maar beantwoord worden door: 'We weten het niet'. Misschien heeft de visserij wel een bijzonder goed imago. Misschien heeft ze wel een beter imago dan ze verdient. Het enige onderzoek naar het imago van de sector werd gemaakt door het Nederlandse *Productschap Vis (PV)*. Wat blijkt daaruit? Blijkt dat de Nederlandse visserij een bijzonder goed imago heeft. Pastoors van het PV: 'In 1994 hebben wij het imago van de vissector laten onderzoeken. Dit jaar hebben wij dat opnieuw gedaan. (...) Net als in 1994 blijkt het imago van de vis en de vissector nog altijd positief te zijn. (...) In het denken over de sector overheerst toch nog steeds een roman-

tisch beeld, dat men associeert met een ambachtelijke werkwijze. De sector wordt niet direct als ouderwets betiteld, maar wel als behoudend. Men vindt dat wel sympathiek, en ziet de sector als een leverancier van natuurlijke en gezonde producten (...) Volgens de respondenten komt de vissector als ze in het nieuws komt vaak op negatieve wijze in het nieuws. Deze negatieve berichten, bijvoorbeeld anticommunals van groeperingen, blijken echter niet of nog niet tot een negatief beeld over de sector geleid te hebben. Men relateert dit soort berichten toch onverwacht sterk. (...) Al met al is het imago van de vissector bij het Nederlandse publiek dus heel behoorlijk.' (2) De enige studie die ons iets kan leren over het imago van de visserij zegt het klaar en duidelijk: *al degenen die het bemanningsprobleem op het terrein van het imago zoeken, lullen uit hun nek.*

Een studie over het bemanningstekort

MAAR MET HET imago-alibi is het blijkbaar zoals met het onkruid: het vergaat niet. We zetten de imago-drogreden via de voordeur op straat en hij komt langs de achterdeur weer binnen. Dat is maar moeilijk te begrijpen voor wie ook onderstaande paragrafen leest.

Onlangs maakt het hogerveremlde Nederlandse productschap Vis ook een studie bekend over het bemanningsprobleem.⁽³⁾ Bijzonder negatief ervaren de vissers de *lange uithuizigheid* en het *inkomen*, waarvan ze vinden dat het niet in overeenstemming is met de geleverde inspanningen. Als ze de sector verlaten dan is het vooral om die redenen. Op de vraag wat het belangrijkste knelpunt was kreeg de rubriek *'vaartijden'* maar liefst 46% van de vermeldingen bij de varende vissers; het *inkomen* klokte af op 23%; het *pensioen* kreeg 8% vermeldingen en **bij de elf genoteerde rubrieken scoorde het 'imago' het minst van al: 1%! Slotvraag van de enquête was er een waarin de respondenten hun suggesties over het bemanningstekort konden noteren. *'Het verbeteren van de sociale voorzieningen'* scoort daarin het hoogst (34%) *'Vaarverbod in het weekend'* komt op de tweede plaats (31%). **'Verbetering van het imago' komt in het lijstje NIET voor!** Toen de vraag ook gesteld werd aan mannen die de visserij de jongste twee jaar verlaten hadden, zien we daar hetzelfde soort antwoorden. Maar daar overheerst de factor *salaris/besomming* (38%) en komen de *vaartijden* (36%) op de tweede plaats. **Het imago blijkt helemaal NIET voor te komen in het lijstje met knelpunten.****

Daar komt het imago weer

NERGENS UIT DE cijfers van bovenvermeld onderzoek blijkt dat mensen de sector links laten liggen omdat deze een slecht imago zou hebben. Dat betekent uiteraard niet dat de jongeren alle mogelijkheden *kennen* die de sector biedt; evenmin wil dat zeggen dat het visserij-onderwijs geen acties moet ondernemen om de studierichtingen en de mogelijkheden van de afgestudeerden bekend te maken. Uiteraard moet dat allemaal gebeuren. Voorlichting en de moderne technieken die dat schragen zijn welkome en noodzakelijke hulpmiddelen om de *'instroom'* van jonge vissers in de sector te bevorderen. Er is uiteraard niemand die dit in vraag stelt. Een pak maatregelen die in de sector onder *'imagoverbeterend inspanningen'* genoteerd worden is gewoon *'voorlichting'* en daar is uiteraard niets mis mee. Maar de echte *imagebuilding* is géén voorlichting. *Imagebuilding* is het belazeren van de kluit. *Imagebuilding* is proberen lucht te verkopen door er een schitterend strikje rond te knopen. Wie het visserstekort aan het *'slechte imago'* toeschrijft en de inspanningen geconcentreerd wil zien op een verbeter-

ring van dat imago, is contraproductief. In het beste geval *'lult'* men op die manier een aantal mensen de zee op, waar ze snel genoeg zullen zien hoe de werkelijkheid is. Nog voor die jongeren gerendeerd hebben, zullen ze alweer uit de visserij vertrokken zijn. Dat heeft hogervermeld onderzoek naar de oorzaken van het bemanningstekort voldoende aangetoond. In Nederland hebben in 1998 en 1999 niet minder dan 476 opvarenden de vloot verlaten: 38% ervan was minder dan 35 jaar. Je zou denken dat het PV nu over voldoende elementen beschikt om heel die valse imago-ideologie op het stort van de volksverlakerij bij te zetten. Ten eerste beschikt men er over een studie die (in 1994 en opnieuw in 2000) aangeeft dat de vissector een *'heel behoorlijk imago'* heeft. Anderzijds is er het bijzonder gedetailleerde en succesvolle onderzoek naar de redenen van het bemanningstekort waaruit blijkt dat het imago een totaal te verwaarlozen rol speelt. Toch haalt het PV opeens weer het imago uit de toverhoed, want in de samenvatting van het *'Eindrapport bemanningsonderzoek'* staat opeens heel onverwacht: *'Verder wordt het verbeteren van het imago genoemd.'* Een *'slip of the pen'* is dat niet, want het wordt nog eens herhaald in de conclusies: *'Tenslotte wordt direct als indirect aangegeven dat het imago van de visserij verbeterd moet worden.'* Het is een besluit dat helemaal niet stoelt op de gegevens die in de studie naar voor komen. Waar komt die interpretatie dan wel vandaan? Het antwoord is er een in vier schuifjes.

Ten eerste is het hoofdstukje *'imago'* een gemakkelijheidsoplossing: elke affiche, elk foldertje, elke promotie-campagne kan in dat vakje ingevuld worden. Een instelling, zoals het PV, die mede tot taak heeft de visserijactiviteiten te promoten gebruikt die rubriek wellicht ook om te tonen dat er in de kantoren wel degelijk gewerkt wordt. Dat is wellicht de meest onschuldige reden om te blijven spreken over de noodzaak van imagoverbeterende campagnes.

Anderen redenen zijn dan weer bijlange niet zo onschuldig. Want er is bijvoorbeeld de maatschappelijke druk van de *'imago-business'* zelf. Het spreekt vanzelf dat degenen die de imago-branche bevolken bijzonder bekommerd zijn om... hun eigen imago. En dat ze dat eigen imago met succes *'verkopen'*. Wellicht slagen zij erin hun klanten ervan te overtuigen dat men hen absoluut nodig heeft voor het welzijn van hun ondernemingen. Het is mee onder hun druk dat eenvoudige voorlichtingscampagnes (voor de promotie van het visserij-onderwijs, voor het kenbaar

maken van de beroepsmogelijkheden in de vissector...) *'opgewaarderd'* worden tot ingewikkelde, en dus dure, imago-verbeterende campagnes. Hun mooi ogende slogans, de veelkleurige affiches, de blitze foto's, de presentaties, de leuke video-opnames... het zijn allemaal blikvangers die wellicht alleen maar dienen om de blikken — en de enthousiaste goedkeuring, annex de budgetten — uit de sectortop op te vangen. Tegelijk zijn het blikvangers die ons doen geloven dat er ook *iets* aan het probleem gedaan wordt. Ten derde is er de *'evidentie'* zelf. De overproductie aan televisiebeelden heeft ons danig gehersenspoeld. Die televisie zegt ons immers voortdurend: alleen het beeld (imago) telt! Maar iemand zou ook eens naar de resultaten van al die imago-bevorderende initiatieven moeten vragen: de antwoorden zouden wel eens heel ontvullend kunnen werken.

Ten vierde is de imagokwestie een uitstekend alibi om de echte problemen ongemoeid te kunnen laten. Wie de aandacht op het imago richt mag zich onvoorwaardelijk gesteund voelen door die mensen die helemaal niets aan de problemen willen doen. Zij zijn allen zeer te vinden voor het verschuiven van de problematiek: weg van de kaai, naar... het hoofd van de toeschouwer. Want dan zou er in de visserij niets aan de hand zijn, maar mankeert er wel vanalles aan het hoofd van de mens die zich daar een verkeerd beeld van maakt.

We weten niet of het Productschap Vis in dat bedje ziek is. Wat we wel weten is dat heel die imagokwestie in Vlaanderen al veel te lang misbruikt wordt om het aanpakken van de echte problemen tot sint-juttemis uit te stellen.

L.K. Merate

- (1) F. Vandekerckhove, *Dekt de vlag de lading niet. Over het imago van de visserij en het tekort aan vissers*, Oostende, 1999.
- (2) G. Pastoors, *Een beeld van de Nederlandse vissector en de beleving van de consument*, in *Wegwijs in de visserij IV/2000*, p. 24 e.v.
- (3) *Eindrapport bemanningsonderzoek*, op het internet: www.pvis.nl.

Weekblad
TIJDINGEN
Oostendenaar,
vraag ernaar
bij uw dagbladhandelaar

Retrospectieve Robert Vanheste

In het Oostendse Feest- en Cultuurpaleis (Wapenplein) loopt nog tot 20 juni de retrospectieve Robert Vanheste. De oudste levende Oostendse kunstenaar is in visserijmiddens geen onbekende. Hij weet in zijn werk het realisme een surrealistische toets te geven. Hij maakt zowel tekeningen, aquarellen, olieverfschilderijen, pastels als grafisch werk. Daarin staat de zee centraal.

De tentoonstelling is op wekdagen open van 14 tot 19 uur, in de weekends is dat ook 's morgens het geval van 10 tot 12 uur. (rc)

Vistival in Heist

Op 17 juni gaat in Heist het Vistival door. Dat wordt ingericht door de plaatselijke middenstanders van Unizo. Dankzij het lobbywerk van oud-burgemeester Dezutter van Heist kreeg dit lokale evenement een nationaal imago aangemeten. Daar hoort (in het PMI) een academische zitting bij waarop o.a. de ministers Gabriëls en Dua het woord voeren. Op het Heldenplein worden diverse tentoonstellingen ingericht en de Graaf 'd Urssellaan wordt omgevormd tot Euroboulevard waar het Vlaams Visserij Informatiecentrum en diverse bedrijven de sector aan de wandelaars zullen

voorstellen. Meer info op tel.nr.: 050 / 51 30 32.(jd)

Uitspraak Onderzoeksraad Zeevaart

Schipper Fernand Mussche werd door de Onderzoeksraad voor zeven dagen geschorst omdat hij op 26 oktober 2000 de haven van Nieuwpoort binnengevaaren was met de beide bokken volledig neergelaten. Niemand zou er aandacht aan gegeven hebben, ware het niet dat de stuurboordbok veertien meter ver het Westerstaketsel en een verlichtingspaal raakte. Een ambtenaar van het loodswezen had het zien gebeuren en bracht erover verslag uit.(rc)

Mosselseizoen start op 19 juli

Woensdag 18 juli start in mosseldorp Yerseke de distributie van de nieuwe mosselen. Vanaf donderdag 19 juli zijn de schelpdieren overal te koop. Tijdens het voorbije mosselseizoen werden 580.000 mosselton (een mosselton is 100 kg) aangevoerd op de mosselveiling tegenover bijna 900.000 ton het vorige seizoen. De lage aanvoer (-40 %) zorgde toch voor een meeropbrengst van van 380 miljoen frank op een totale omzet van 2,95 miljard. De gemiddelde prijs per mosselton verdub-

belde van 2.353 fr naar 4.977 fr. Het Mosselkantoor heeft nog geen cijfers over de uitvoer naar ons land bekendgemaakt.

Winnaars fotoset

De gelukkige winnaars van de set postkaarten zijn: Manuel Vanhaverbeke (Oostende), Jean-Marie Cuypers (Oostende), Michael De Bode (Westende), Alfons Smisaert (Oostende) en R. De Bree (Jabbeke). Ze krijgen de set thuisbezorgd. De andere gegadigden moeten we spijtig genoeg teleurstellen.

Tarbotkwekerij geopend in Yerseke

Op het Industrierrein van Yerseke werd de tarbotkwekerij van Fish Farm Yerseke BV officieel geopend. Het bedrijf mikt op een jaarproductie van 100.000 kg tarbot. Het beschikt hiervoor over een vloeroppervlakte van 3.500 vierkante meter waarop 40 bassin opgesteld staan. De jonge tarbotjes van tien gram worden aangekocht in Bretagne. Het duurt daarna nog anderhalf tot twee jaar vooraleer de tarbot marktwaardig is. Na Seafarm in Wissenkerke is dit de tweede tarbotkwekerij in Nederland.

Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.



Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.

Kaai 1, 4417 ES,
Postbus 15, 4417 ZG
Hansweert Nederland

Tel.: + 0031- 113-383021

Fax: + 0031 113-383421

Kustvaart, visserij en binnenvaart
Voor nieuwbouw, reparaties
en verbouwingen

2 dokken

1 x 110 x 14,80 x 5,50

1 x 81 x 14,80 x 5,50

Pieters-product valt in de prijzen

Ter gelegenheid van de European Seafood Exposition in Brussel werd voor het eerst uitpakket met een 'Seafood Prix d'Elite New Products Competition'. In een van de zes categorieën viel Pieters Visbedrijf in de prijzen. Het Brugse bedrijf kreeg de prijs voor het gezondste nieuwe convenience-product voor zijn gekruide zalm met groenten en aardappelen in een stoomverpakking.

Faillissement

VISHANDEL MARCEL BVBA, Brugsestraat 10, 8500 Kortrijk. Groothandel in vis, opgericht op 2 april 1979. Omzet 1999: 37,4 miljoen frank. Failliet verklaard op 25 april 2001.

Activiteitenkalender voor vissers

JUNI

- 1 26ste Maatjeshapping, Vismijn Oostende (20 uur)
- 2 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (Ned.)

- 2 (tot 20 juni) retrospectieve maritieme schilder Robert Vanheste in Cultuurpaleis Wapenplein Oostende (zie elders in dit blad)
- 3 Herdenking Paster Pype; kerkhof Nieuwpoortsesteenweg, Oostende
- 4 "Vissershulde" in Nieuwpoort
- 5-7 Openbare hoorzitting Europese Commissie over het Groenboek in Brussel
- 8-10 "Visweekend" in Westende
- 9 Vissers- en ambachtenmarkt, Portieklaan, Westende
- 10 Motorraces op de H. Baelskaai te, Oostende
- 16 "Visserijdag" in Egmond aan Zee (Ned.)
- 17 "Vistival" in Heist (info, zie elders in dit blad)
- 23-24 "Visserijfeesten" in Mariakerke (Bornem)
- 29-30 "De Schelp in de kunst", tentoonstelling in het Feest- en Cultuurpaleis, Oostende (10-18 u., gratis toegang)

JULI

- 1 "Zeewijding", Strandplein, Mariakerke-Oostende (10 uur)
- 1-2 "De schelp in de kunst", tentoonstelling in het Feest- en Cultuurpaleis, Oostende (10-18 u., gratis toegang)

- leis, Oostende (10-18 u., gratis toegang)
- 14 "Vishapping", Kadzand-Bonenstraat en Vissersplein, Oostende
- 18 Start Mosselseizoen in Yerseke (Ned)
- 19-21 "Visserijdagen" in Bruinisse (Ned.)

AUGUSTUS

- 4-5 "Visserijdagen" in Breskens (Ned)
- 4-7 "Aquaculture Europe 2001" in Trondheim (Noorwegen)
- 24-27 "Visserijdagen" in Den Oever (Ned)
- 29-1 "Visserijdagen" in Harlingen (Ned)

SEPTEMBER

- 8 "Oostendse Visserijfeesten" (10-18 uur)
- 16 8ste Garnaalpelwedstrijd (15 uur) en "Dag van de dagverse Oostendse Garnaal", Visserskaai, Oostende

NOVEMBER

- 13-17 "Europort 2001" in Amsterdam (Ned.)

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

- * Lage vaste mijnkosten;
- * Hoge opbrengst voor Uw GEHELE vangst door kopers voor zowel de Belgische versmarkt als de Nederlandse vers- en fileermarkt;
- * Zeer hoge servicegraad
- * Vervoer vanuit elke aanvoerhaven;
- * Dagelijkse visverkoop;
- * Groot lokaal handelarenbestand, zowel groot- als kleinhandel.



Probeer het eens en u zult versteld staan van Uw meeroopbrengst

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAL 1, 4511 RC BRESKENS tel: (+31) 117 3 81 634, fax: (+31) 117 382 303

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

F. Lokerse privé tel (+31) 113 371 383 of (+31) 651 314 190

Westhinder krijgt ligplaats in Kruibeke

Het gewezen lichtschip Westhinder I, destijds bar-restaurant in het Oostendse Mercatordok, lag na het faillissement van het horecabedrijf in 1990 jaren aan de kade bij een Brugse scheepssloperij. Vier jaar geleden liet een ondernemende Gentenaar zijn oog vallen op het wrak en bracht het naar Gent voor restauratie. Met de steun van enkele bedrijven werd de restauratie, aanvankelijk geraamd op acht miljoen frank, gestart. Andermaal is gebleken dat de kosten voor renovatie van ons varend erfgoed zwaar onderschat worden. Het Gentse Westhinderproject is dan ook niet voltooid geraakt. De in 1950 bij Béliard Crighton in Oostende gebouwde Westhinder I werd vorige week overgebracht naar Kruibeke. Het gemeentebestuur zal de verdere afwerking op zich nemen en het vaartuig een vaste ligplaats bezorgen aan de Schelde-oever. (foto gw).

O.152 Aran wordt Z.396 Mary

Het kustvaartuig O.782 *Aran* (bij 1966, 208 kW) van BVBA Aran (Lucien Desmit) is van eigenaar gewisseld en wordt opnieuw in de vaart gebracht als Z.396 *Mary* van de Rederij Jacomina (familie Casier). Aan de Baelskaai werden de nodige herstellings- en schilderwerken uitgevoerd om het hekreilertje opnieuw vaarklaar te maken. Vorig week hernam het vaartuig de dagvisserij. De bemanning bestaat uit schipper Lorenzo Mille, Anthony Desmet en de derde man is nog niet bekend. Het gaat hier om de oude Z.496 *Mary* die Frans Dobbelaere uit Heist liet bouwen bij H. Zwart in IJmuiden. Het vaartuig verhuisde in 1970 naar Duinkerke. De Nieuwpoortse reder-vishandelaar Alain Asaert bracht de *Marie* in 1985 terug in de vloot als N.152 *Evy*. Zes jaar later kwam het vaartuig in handen van BVBA John van Chantal Abiven en schipper Patrick Devey en werd vernummerd tot O.152 *John*. In 1994 nam rederij Aran BVBA (Lucien Desmit) het kustvaartuig over, nu omgedoopt tot O.152 *Aran*. Na een overzichtelijke reeks verschuivingen en schrappingen werd het vaartuig opnieuw ingeschreven als O.782 *Aran* van Lucien Desmit, met Rederij Jacomina als exploitant. De Oostendse Rederij Jacomina brengt het vaartuig nu opnieuw in de vaart als Z.396 *Mary*. (gw)

EU onderzoekt visserijsteun

De Europese Commissie heeft een onderzoek gestart naar de steun die de Nederlandse en de Italiaanse overheid vorig jaar toekenden aan de visserij ter compensatie van de hoge brandstofprijzen. Volgens de Commissie strookt de tegemoetkoming niet met de Europese concurrentieregels. Nederland informeerde de Commissie over de sociale premies voor vissers. Er werd 5,45 miljoen Euro (220 miljoen frank) uitgetrokken voor de financiële compensaties.

Eerder dit jaar startte de Commissie ook al een onderzoek naar de legaliteit van een gelijkaardige Belgische steun voor de visserij en gelijkaardige initiatieven in Frankrijk en Spanje.

Steun voor vissector in Verenigd Koninkrijk

Voor de visserijsector in Engeland, Schotland, Wales en Noord-Ierland zijn financiële steunmaatregelen uitgewerkt. Een gedeelte ervan is gericht op de sanering van de vloot. Voor de vissers uit Engeland en Wales is 22,5 miljoen pond uitgetrokken (1,5 miljard frank) voor de modernisering van de vissershavens, sanering, scholing, milieuvriendelijk vistuig en kwaliteitsprojecten. De sector vindt het bedrag onvoldoende. Vergeleken met het budget van 93 miljoen pond (6 miljard frank) voor de aangekondigde bouw van een nieuw onderzoeksschip en nieuwe patrouilleschepen acht de visserij zich karig bedeed.

Voor Schotland is 27 miljoen pond (1,8 miljard) beschikbaar, waarbij niets voorzien is als compensatie voor de stilligeregeling. De Noord-Ierse visserij en visindustrie mag de komende zes jaar op 21 miljoen pond (1,4 miljard) rekenen.

Verdeeldheid over invoering individuele quota in Denemarken

De Deense visserijorganisaties zijn tegen de invoering van individuele quota en de kustvissers delen dit standpunt. Het boomkorssegment is voorstander. De verdeeldheid kwam aan de oppervlakte nadat het Deense Nationaal Economisch Instituut voor Landbouw en Visserij de invoering van een systeem van individueel overdraagbare quota onderzocht. De Deense visserijorganisaties voeren aan dat de invoering van individueel omzetbare quota in Noorwegen, IJsland en Nieuw-Zeeland tot speculatie heeft geleid.

Veertig procent vloot-reductie onbespreekbaar?

Eind april zaten de EU-visserijministers opnieuw bijeen in Luxemburg. Een van de agendapunten was de vlootreductie met niet minder dan 40 procent. Voor meerdere Europese lidstaten, o.a. voor Nederland, Frankrijk en Spanje, is een dergelijke forse inkrimping van de visserijvloot onbespreekbaar.

Europees Commissaris Franz Fischler had het cijfer reeds in maart naar voor geschoven bij de presentatie van het 'Groenboek', een discussienota over de toekomst van het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB, zie ook pagina's 11 tot 14 in dit HVB).

De Nederlandse staatssecretaris voor Landbouw, natuurbeheer en visserij, Geke Faber, haalde scherp uit in Luxemburg. "Het visserijbeleid moet niet alleen gericht zijn op sanering, maar vooral op inzetbeperking via zeedagen", riposteerde mevrouw Faber. Waarmee ze niet wilde ontkennen dat er een overcapaciteit bestaat. "Het leidend uitgangspunt in de discussie moet de beschikbare quota zijn."

Fischler kreeg ook felle tegenwind vanuit de Franse en Spaanse hoek, lidstaten die de inkrimping van de vloot met 40 procent evenmin bespreekbaar achten. Fischler en Faber stonden wel op hetzelfde standpunt over de verdeling van de 500 miljoen euro (20 miljard frank) bedoeld als compensatie voor Spanje, na het mislukken van de onderhandelingen over een nieuw visserijakkoord met Marokko. Dat bedrag ligt bijna even hoog als het budget voor het nieuwe akkoord. Faber vindt dat na het mislukken van de onderhandelingen het geld niet automatisch aan de gedupeerde Spaanse vissers toekomt. Franz Fischler houdt er dezelfde mening op na.

Alle dieselmotoren:

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

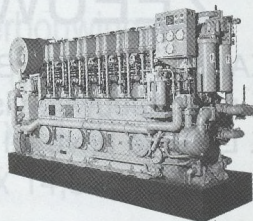
Bureel - werkplaatsen:

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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.





DE LAATSTE vuurtorenwachter



Sire, monseigneur, mijnheer de minister, mevrouw de minister, heren en mevrouwen senatoren en volksvertegenwoordigers, mijnheer de gouverneur en mevrouw de gouvernante, lieve Marie-Jeane, waarde reders, beste burgemeesters, heren en mevrouwen gemeenteraadsleden, heren voorzitters, ondervoorzitters en bijzitters, vissers en vissersvrouwen, werkvolk, kaaihoeren, stempeelaars, uitgeprocedeerde asielzoekers en Ollanders, Heden wil ik u kond doen van 1 gewichtige koerswijziging in dit sectoriële roddelblad, voorheen voor de helft volgeschreven door een karaktergestoorde, gefrustreerde en agressieve katholiekenpester. Voortaan zal HVB de vuile was van de sector nimmer nog buitenhangen. Vanaf heden zult gij in dit persorgaan alleenlijk nog vers gewassen, schone en propere

berichtgeving onder ogen krijgen. Daarmee vervoegt dit tijdschrift eindelijk de leidende krachten in de sector. Murmgeslagen door een sympathieke member van het Sint-Maartenfonds zetten wij voortaan alle zeilen bij om de Vlaamsche vischerij over de onlangs geopenbaarde eeuwwisseling te helpen. Saam marcheren wij heden op van de XX ste naar de XIX de eeuw. En wel achter hetzelfde vaandel. Houzee, driewerf houzee!!! Daarom zullen wij vanaf heden ook de lezersbrieven weigeren te publiceren van rood gespuis zoals deze waaronder de naam staat van Deman G. (dat is de mens die stoorzender is in tal van regeringen), Maertens M. (een senator die betaald wordt door de rood-zwarte zee-eendenlobby), Barbaix R, zijn wijf Liliane. beiden van de onbestaande Vlaamse Vissersbond (een soort vijfde colonne, maar veel er-

ger), uiteraard ook van Desmit T. van de gauchistische groupuscule Vasco en van alle andere karaktergestoorde die we nu even vergeten.

Rest ons alleen nog hieraan toe te voegen dat deze koerswijziging mogelijk gemaakt werd door onze hoofdsponsor, ook actief in de branche van de windmolenparken) **SECTORWASH®** (zie foto) die ons gevraagd heeft u vrijwillig deelgenoot te maken van onderhavige wedstrijdvrage.

Visser, mocht u de keuze hebben tussen 5 kg van onze bekende SECTORWASH® en 10 kg van een soort onbekende brol met blauwe korrels van een concurrent uit de varkenssector, welke doos zou u dan uit het winkelrek carjacken?

(Antwoorden op deze prangende vraag kunt u zolang de voorhuid strekt opsturen naar onze redactie. We vragen evenwel aan Deman G., Maertens M., Barbaix R., Spegelaere L., Desmit T. en hun rode kompanen om niet op deze bede in te gaan, teneinde de eenheid van de antwoorden niet in het gedrang te brengen.)

B O E K BESPREKINGEN

Frank Neyts

Over Singapore

De Singapore Shipping Association (SSA) heeft onder de titel 'Singapore Shipping: Past, Present and Future' een wel erg interessant boek uitgegeven. Over de havenstad zijn reeds vele boeken geschreven maar nu zijn het de spelers zelf van het shippinggebeuren die, voor het eerst, voor een *inside view* zorgen.

Het boek gaat terug tot de tijd toen, in 1819, Sir Stamford Raffles met de plaatselijke Malay hoofden een overeenkomst sloot om de British East India Co toe te laten aldaar een handelspost te stichten. 'U kunt er van aan, dit wordt verre uit de belangrijkste handelspost van het Oosten. Wat commercieel belang en strategische waarde aangaat, is Singapore belangrijker dan hele continenten vasteland', zo moet Raffles toen hebben gesproken. Van meetafaan was zijn doel om van Singapore een Vrijhaven te maken (*a Free Port*), toegankelijk voor alle schepen en vaartuigen van elke natie, zonder heffingen en gelijk voor iedereen.

Uiteraard besteedt het boek aandacht aan de SSA, het werd immers uitgegeven ter gelegenheid van de vijftiende verjaardag ervan, toch heeft het een goed beeld van deze wereldhaven. Bovendien, met de recentste evolutie in het Vlaamse havenlandschap, meer dan het aanschaffen waard!

Wie interesse heeft voor het boek kan contact opnemen met de Singapore Shipping Association, 456 Alexandra Road, 09-02 NOL Bldg, Singapore 119962. Fax +65/274.50.79, email: ssa.admin@ssa.org.sg.

Zeilroman

Pieter Baan, bedrijfsleider van een machinefabriek, heeft een *burn out syndroom*. Op advies van zijn dokter gaat

hij voor onbepaalde tijd met zijn zeilboot op vakantie. Hij vertrekt naar zee en doet onderweg het Duitse eiland Spiekeroog aan. Daar stuit hij op een vrouw die ontsnapt is aan haar belagers. Hij verbergt haar en raakt zo betrokken bij een mysterieus complot, waarin Ira-kezen, internationale wapensmokkel en drugshandel centraal staan.

Een spannende roman dat in een ruk uitgelezen wordt. Wie enkele uren maritiem wil wegdromen, moet het boek beslist aanschaffen.

En dat kan in de boekhandel. 'Het Primus Inter Pares Project' (ISBN 90-6013-200-9) is een uitgave van Uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport, telt 176 pagina's en kost 650 frank.

Nelson in Copenhagen

Op 2 april 1801 wierp de vloot van de Britse Royal Navy het anker enkele honderden meter buiten de kust van Copenhagen. Een kort maar bloedig gevecht ontstond met de Denen. De Britten werden geleid door Nelson, de latere held van Trafalgar.

Onder impuls van Paul I van Rusland hadden de Noordse landen zich in de jaren tot 1800 in een gewapende alliantie aaneengesloten. De Britten zagen er een bedreiging in en zonden een vloot naar de Baltische Zee. Volgens Nelson was de slag bij Copenhagen niet alleen een grote gok, het was simpelweg onnodig. Nelson geloofde in een directe aanval op de Russische vloot, maar dat werd hem door de legerleiding in Londen niet toegestaan. Toch kon hij zijn directe overste, Sir Hyde Parker, overtuigen de Deense vloot aan te vallen. Auteur Dudley Pope bestudeert de misrekeningen, de stommitieten en de politieke motieven om een man van meer dan zestig, zonder inzicht in overlogvoering op zee, het bevel van de actie op te leggen boven de jonge, dynamische Nelson. Zo komt de vraag aan de orde waarom Sir Hyde Parker, in het heetst van de strijd, toen de Royal Navy duidelijk de overhand had, het bevel tot terugtrekking gaf en wordt besproken hoe Nelson (op een oog blind) dat bevel negeerde met als argument dat hij toch wel het recht had soms een keer volle-

dig blind te wezen. Een boeiend boek.

Met 579 pagina's is *The Great Gamble. Nelson at Copenhagen* (ISBN 186176 1457), ingenaaid met harde kaft uitgegeven, tegen de prijs van £25, waar voor zijn geld. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever. Chatham Publishing, Duckworth, 61 Frith Street, London W1V 5TA, Tel +44/171.434.4242, Fax +44/171.434.4420.

Containerjaarboek

Bij Informa Publishing Group Ltd, voorheen gekend als LLP Press, verscheen de jongste editie van het standaardwerk 'Containerisation International Yearbook 2001' (ISBN 1-85978-985-4). Dit werk mag zonder schroom als het meest prestigieuze naslagwerk beschouwd worden als het over containers gaat. Een greep uit de onderwerpen: *container industry websites* (er zijn er in het boek meer dan 1.400 opgenomen!), havens en terminals, geboorte diensten (opgedeeld volgens uiteenlopende criteria wat de toegankelijkheid van de informatie sterk ten goede komt), *equipment, container leasing-* en *herstelbedrijven*, register van containerschepen en nog veel meer. Deze tweëndertigste uitgave van het jaarboek telt 800 bladzijden en werd met een harde kaft op groot formaat uitgegeven.

Het boek richt zich in de eerste plaats naar de industrie, maar iedereen die zich voor het containergebeuren interesseert zal de waarde van dit boek weten te schatten.

Voor meer info of bestellen kan bij de uitgever terecht: Informa Publishing Group Ltd, 69-77 Paul Street, Londen EC2A 4LQ, UK, Tel 0044/20.7553.1000, Fax, 0044/20.7553.1106.

Karperzalmen

Bij Tirion Natuur verscheen onlangs een boekje waar alle visliefhebbers tuk op zullen zijn.

Van de hand van Peter en Martin Hoffman werd het boek 'Karperzalmen' vertaald en bewerkt door drs. Peter Heukels. Karperzalmen zijn echte scholenvissen en men ziet ze in menig gezelschapsaquarium. Maar als het op kweken aankomt, worden zij als 'probleemvissen' beschouwd, wat een onverdiende benaming is voor deze prachtige groep. De auteurs beschrijven in het boek de meest verhandelde soorten en ook enkele zeldzaamheden. Het boek vertelt alles wat U moet weten om deze vissen met succes te houden en te kweken. Daarbij gaan Peter en Martin Hoffman diep in op de ecologie en het gedrag van deze dieren.

Karperzalmen (ISBN 90-2510-424-7) telt 96 bladzijden, is geïllustreerd met vierkleurenfoto's en werd gebonden uitgegeven. Verkoopprijs 595 frank. Deze uitgave wordt in België verdeeld door Tirion Uitgevers, Aalst (Tel. 053/70.20.71).

COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap. Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Liliane

Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04



TUSSEN SCHIP & KAAI



Je ziet het regelmatig. Beleidslui op alle niveaus, die met elkaar in de clinch gaan om hun meningsverschil over één of andere strategie verbaal uit te vechten. Wanneer ze daarna dan poseren voor de traditionele persfoto geven ze elkaar breed lachend een hand. Van de verhitte gemoederen op hun zopas afgesloten vergadering is "on the record" niks meer te zien. Niet zelden drinken ze ook wel echt een vriendschappelijk glas, of gaan ze samen eens lekker eten, daarbij de politieke overtuiging terzijde

leggend, keuvelend over koetjes en kalfjes.

Geef toe. Het is een kunst, het onderscheid te beheersen tussen een politieke relatie en een persoonlijke. Het is een gave, die niet voor iedereen weggelegd is. We kunnen trouwens dezelfde lijn trekken tussen het beleid en de journalistiek. Een reporter die de harde waarheid schrijft over een bepaalde handelswijze, of een columnist die zijn mening geeft over een beleidsoptie... Niet iedereen kan dat appreciëren. Ook hier is de lijn soms moeilijk te trekken. Vooral dan voor een zich gevisieerd voelende verantwoordelijke, die de kritiek op zijn handel en wandel onrecht ervaart als een aanval op zijn eigen gevoelige persoon. Maar het leert ons wel iets over de integriteit van sommige mensen. Want wie geen kritiek kan verdragen, geen ander uitgangspunt kan appreciëren, geen afwijken van mening kan accepteren, is gewoon niet geschikt om aan een vergadertafel te zitten.

Naar goede gewoonte zullen sommige verheven, trouwe lezers (in het geniep) van dit gebrandmerkte maandblad al weer op zoek zijn naar de achtergrond van wat hier allemaal staat. Wie probeert die *Froid* nu weer zwart te maken? Wie is kop van jut deze maand? Wie probeert hij in dat roddelblaadje ditmaal te belasteren en van zijn eer te beroven? Wees gerust en zoek niet verder. Naar goede gewoonte belasteren wij niks en niemand. HVB draait om vaststellingen, nooit om laster. Aan de lezer om het tegendeel te bewijzen. Dus denk goed na. Want is het soms uw onvermogen om een onderscheid te maken tussen een persoonlijke en een andere relatie *whatso-ever*, dat u soms in woede doet uitbarsten? Als dát de ware reden is voor uw agitatie, zeg dan dringend uw abonnement op. Want noch in dit nummer, noch in één van de vele volgende, zal deze, in sommige kringen gehate, columnist zich een blad voor de mond nemen. Ook niet als dat impliceert dat er steeds wel iemand anders het hoofd in de nek gooit als ik er aankom. Het gebeurt. Er zijn reders

die mijn bloed kunnen drinken, als ik in bedekte termen *din-*gen insinueer. Heb ik daarom een pik op de reders?

Hoegenaamd niet. Ik ken die mensen daarom persoonlijk helemaal niet goed genoeg. Maar men moet het relationele onderscheid kunnen maken. Wie recht in zijn schoenen staat, kan dat meestal wel. Anderen niet. Als ik een reder viseer, die uit pure lafheid aan zijn bemanning dingen verzwijgt of voorliegt, of iemand die zijn schipper ontslaat op een manier die getuigt van absolute minachting voor de mens achter die schipper, dan houdt dat een eerlijke waarschuwing in voor de hele sector. Dat wil zeggen dat dergelijke dingen, die occasioneel echt gebeuren, niet meer hoeven gepikt te worden door de vissers. Niet in de 21e eeuw! Maar wie dat zegt wordt prompt een kwaadspreker, tweedrachtzaaier, intrigant... Idem dito worden die dingen verweten aan elkeen die kritiek durft te uiten op het gebrek aan duidelijkheid over de toekomst van de visser. Dat heet niet opbouwende te zijn, en het zou de sector verscheuren.

What a crap. Een zichzelf respecterende sector luistert naar de mening van iedereen die er tot over zijn oren in zit. Dat is trouwens ook het advies die de Europese Commissie uit in haar Groenboek. Ja, ook op het allerhoogste niveau vinden we citaten die boekdelen spreken. We lezen onder andere: "*er is een algemeen bestaand gevoel bij de vissers dat ze niet voldoende bij de besluitvorming betrokken zijn.*" (...)

"*Dit tekort aan een gevoel van betrokkenheid ondermijnt het draagvlak van de instandhouding- maatregelen.*" Of het verslag van de Commissie Visserij voor het Europees parlement betreffende de veiligheid en de oorzaken van ongevalen, waaruit we citeren: "*...vraagt de Commissie tevens dat in samenwerking met de vissers en de reders opgezette informatiecampagnes worden gefinancierd...*" Wat zeg je daar van?! Terwijl men in de allerhoogste regionen van het beleid inziet dat betrokkenheid vanuit het veld noodzakelijk is, zitten op lokaal vlak enkele kniesoren angstvallig te zoeken naar informanten die zogeheten geheime informatie zouden doorspelen aan de vissers. Daarbij leuteren ze lustig over *erecodes* en *deontologie*, en trachten alle vermoede kanalen te blokkeren, ook deze in eigen kamp. Zelfs waar er geen zo 'n kanalen zijn! De grens met het ridicule is hiermee overschreden. Het grappige is dat ondanks al dat kwaad bloed, er steeds wel iemand bereid is om tekst en uitleg te geven. Want niet iedereen geeft blijk van een oeverloze bekrompenheid.

Maar vooral de bemoedigende woorden die we opvangen vanuit de sector, van matrozen, schippers, en zelfs van mensen die reeds de vissersstiel inruilden voor de baggervvaart, geven ons de kracht om door te gaan, en de problemen van de belangrijkste mensen uit de sector — de vissers zelf — op tafel te gooien. Uiteraard zonder daarbij persoonlijke vetes uit te vechten.

Froid

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Een alternatief voor de Vlaamse visserij?

Het gericht vissen op Sint-Jacobsschelpen

DE VLAAMSE VISSERS zoeken momenteel niet echt de visgronden van de Sint-Jacobsschelpen op. Wel kun je Belgische vissersvaartuigen zien varen die schelpendreggen aan boord hebben, maar deze zijn in handen van Nederlandse reders.

De kleine productie die de Vlamingen hier bij ons op de kaai zetten is uitsluitend het gevolg van 'bijvangst' van de boomkorvaartuigen.

ER ZIJN IN het verleden nochtans proeven geweest om te onderzoeken of dat soort schelpenvisserij een alternatief kon betekenen voor de Belgische visserij. Dat onderzoek gebeurde al in 1986. De conclusies waren positief: *'De visserij (op Sint-Jacobsschelpen) kan een uitkomst bieden als alternatief voor de bokkenvisserij op platvis'*, zo luidde toen het besluit. Andere conclusies die toen naar voren kwamen waren ook zeer interessant: aanzienlijke brandstofbesparing in vergelijking met de boomkorvisse-

rij, lagere onderhoudskosten vistuig, minder tijd nodig voor optuiging en reparaties, tijdswinst bij het lossen...

Hoe komt het eigenlijk dat de St.-Jacobsvisserij toen door geen enkel Vlaams schip aangevat werd?

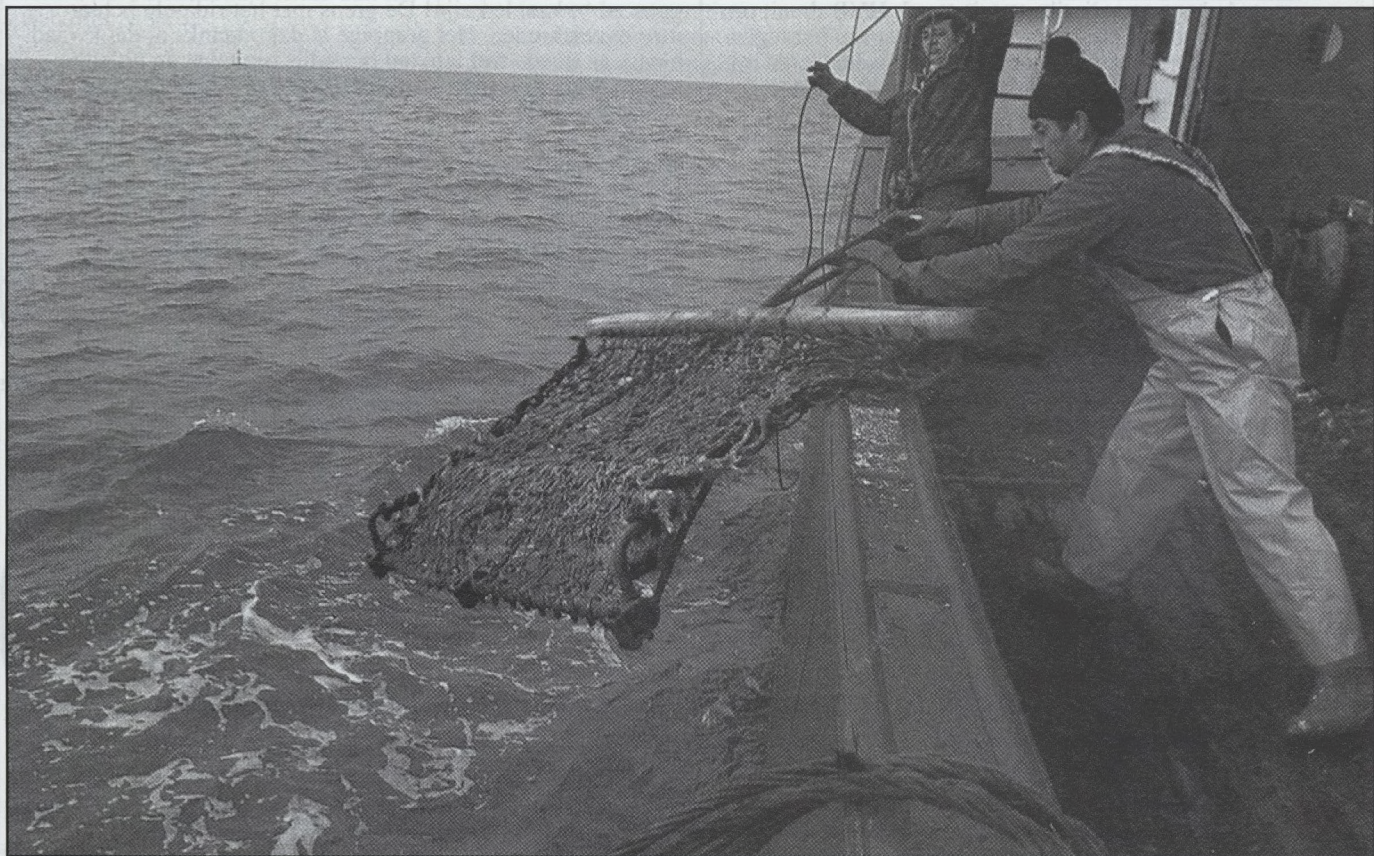
Een antwoord vinden we wellicht bij de nadelen die in de slotconclusies van die studie evengoed vermeld worden: *'Het is voor België een gans nieuwe visserij, de techniciteit van de visserij is groot en ervaring speelt derhalve een*

grote rol'. Wellicht lezen we hier de reden waarom de schelpenvisserij, na het geslaagde experiment, door geen enkele rederij aangevat werd.

Over Franse, Engelse en... Nieuw-Zeelandse dreggen

Voor ons liggen twee studies waarin het typische vistuig (dreggen) voor het vissen van schelpen getest werden.

In het hogervermelde Belgische experiment werd gebruik gemaakt van *'Engelse dreggen'*. Ook is in dat rapport sprake van *Franse dreggen*, maar daar is door de Belgen niet mee geëxperimenteerd, evenmin werd daarvan een tekening in het rapport opgenomen. Onthouden we dat *'de Engelse dreg geschikt is om in rotsachtige bodem te vissen, terwijl de Franse dreg ontworpen is om in zachte bodem te vissen. In de Franse dreg is een duikersplaat ingewerkt waarvan de stand regelbaar is om dieper of minder diep*



in de bodem te gaan, dit met het oog op het verhogen van de visnamigheid.'

De in 1986 door het Belgische 'Rijksstation' uitgevoerde proeven gebeurden dus met de Engelse dreg en leverden bevredigende resultaten op. Het rapport geeft ook interessante details voor wat betreft de ideale manier van werken, diepte, sleepduur, periode enzovoort.

Naast dat Belgische rapport beschikken we over een studie (1996) die de Bredense reder Willy Versluys van een studiereis naar Australië meegebracht heeft. Die studie vergelijkt verschillende types met elkaar. De in de Belgische proeven gebruikte 'Engelse dreg' heet daar de 'Schotse mini-dreg'. De vergelijking tussen de verschillende bestaande dreggen toont inderdaad aan dat het bij de Engelsen en Schotten om kleine dreggen gaat. Bij de Belgische proeven werden dan ook 10 tot 12 van deze dreggen aan een boom vastgemaakt.

Techniek

Uit de Belgische studie leren we: 'Tijdens de experimenten werd met de dreg afkomstig uit Newhaven gevist (...). Zij bestaat vooraan uit een metalen kader dat een plaat bevat met veer, waarvan de spanning door het aan- of losdraaien van bouten kan worden geregeld (...). Op de plaat is de tandenstaaf bevestigd.'

'Als tijdens het vissen rotsen vóór de dreg komen, kan de staaf achteruitscharnieren waardoor haperen aan de rotsen wordt vermeden en waardoor de hoeveelheid stenen die wordt meegevangen tot een minimum wordt herleid. Het instellen van de juiste veerpanning, zodat de schelpen uit de bodem worden geharkt, doch zonder veel stenen te vangen of aan de rotsen te haperen, kan slechts geschieden door een geoefende hand.' Vooral dat laatste blijkt belangrijk te zijn, zoals we verder nog zullen constateren. Want in Australië ging men verschillende dreggen met elkaar in de praktijk vergelijken. Maar laat ons eerst kijken hoe de Engelse dreg functioneert: *'De tandenstaaf van de Engelse dreg is tachtig centimeter lang en*

bevat negen tanden die 11,5 cm lang zijn. De tanden zijn over een lengte van 4 cm aan de staaf gelast waardoor de tanden 7,5 cm diep in de bodem kunnen gaan.' *'Door het harken van de tandenstaaf in de sedimenten komen tijdens het slepen de schelpen in de achterliggende zak terecht. De onderzijde van deze zak bestaat uit een geheel van stalen ringen; de bovenzijde ervan bestaat deels uit een stuk netwerk, deels uit stalen ringen. Op het uiteinde van de zak bevindt zich een stalen staaf. In tegenstelling tot de Franse dreg moet de Engelse dreg uitgekijpt worden om de inhoud ervan op dek te kunnen lossen.'* *'De breedte van de Engelse dreg is 0,80 m. De totale lengte belooft 1,55 m en het totaal gewicht is 82 kg.'*

De 'Schotse dreggen' die in het Australisch onderzoek gebruikt werden zijn blijkens de beschrijving vergelijkbaar met deze die in het Belgisch onderzoek gebruikt werden.

Kwaliteit

Nu wordt de Australische studie voor ons interessant. Daarin wordt de Britse dreg immers vergeleken met vijf andere types. Dat is belangrijk omdat dreggen over het algemeen een slechte naam hebben voor wat betreft de doeltreffendheid, de vernietigende werking op de schelpenbedden die ze bevissen, en omdat ze gevaarlijk zijn om mee te werken. Merkwaardig is dat de alhier Britse dreg in de Australische vergelijkende studie bijzonder slecht scoort. In alle proeven hinkt hij als laatste, achter de andere dreggen.

Voor wat de veiligheid betreft wordt hij ver voorbijgestoken door de Australische 'box dredge'. Zoals de naam het zegt is dit een dreg die in een soort constructie (doos) aan boord opgevangen wordt. Boven water komt deze dreg in een slee terecht van waaruit de vangst zonder gevaar gemanipuleerd kan worden. Voor wat de veiligheid van de vissers betreft staat dit soort dreg bijgevolg ver voor de andere onderzochte types.

Voor alle andere aspecten (bepere-

ken van de bijvangst, beperken van de beschadiging van de schelpenbedden, doeltreffendheid bij de visserij op schelpen) is het de Nieuw-Zeelandse dreg die het beste scoort (en is het weer eens onze Britse dreg die achteraan in het lijstje hinkt).

Vandaar ook dat de onderzoekers een aantal pistes uitgewerkt hebben die de voordelen van de 'box dredge' en deze van de Nieuw-Zeelandse dreg (verder NZ-dreg) met elkaar proberen te combineren. Concreet hebben ze geprobeerd om de NZ-dreg dusdanig aan te passen zodat hij, net als de 'box dredge', aan en van boord gehesen kan worden, in en uit een slee, die de manipulatie van de vangst gemakkelijker en vooral minder gevaarlijk maakt. Een en ander resulteerde in hetgeen de studie met een hele mondvol omschrijft als de 'Verder Aangepaste Verbeterde Nieuw-Zeelandse dreg'

Conclusies

Op het eerste gezicht lijkt het erop dat iemand die vandaag beslist op Sint-Jacobsschelpen te gaan jagen er goed aan doet om zo'n 'Verder Aangepaste Verbeterde Nieuw-Zeelandse dreg' naar hier te krijgen. Maar in zoverre deze nog in een experienteel stadium verkeert (wat op het ogenblik van de publicatie van de studie inderdaad nog het geval was) zal de visserij ermee wellicht niet commercieel lonend zijn. Deze optie kan dan ook alleen maar aangehouden worden als deze Aangepaste Verbeterde Nieuw-Zeelandse dreg inmiddels al met succes gecommercialiseerd werd. Dat is eens te meer nodig omdat dit vistuig hier volledig onbekend is en we bij ons momenteel zelfs niet over gedetailleerde tekeningen beschikken van de slee waarin de dreg aan en van boord gehesen zou moeten worden. Er is evenwel ook een andere denkpiste mogelijk. De Australische onderzoekers hadden vooral problemen met de (overigens bijzonder efficiënte) NZ-dreg omdat de bestaande Australische schepen niet aangepast waren om dit systeem te gebruiken. Wie van een nieuw schip vertrekt zou



er ook kunnen vanuit gaan dat, voor wat de schelpenvisserij betreft, de optuiging van de NZ-vaartuigen gecopieerd wordt. In dat geval kan de uitgebreid geteste - en bijzonder goed bevonden - NZ-dreg in zijn oorspronkelijke constructie gebruikt worden. Ten slotte dienen er enige kanttekeningen bij de Australische studie gemaakt te worden die de bruikbaarheid ervan nuanceren. In de Belgische studie wordt er uitdrukkelijk op gewezen dat het aan- en ontspannen van de bij de Britse dreg typische veer, een geoefende hand veronderstelt. Het is dan ook zeer goed mogelijk dat de slechte 'Australische resultaten' van de Britse dreg daarmee

te maken hebben. Het is niet ondenkbaar dat er in Australië geen dergelijke geoefende hand aanwezig was; de Britse dreg is voor de Australiërs immers een exotisch instrument. Tweede kanttekening betreft de gronden die in het Australisch experiment bevestigd werden. Wellicht kunnen alleen proeven op de gronden die door de Vlamingen bevestigd worden uitsluitend brengen over de vraag of de 'Australische bevindingen' ook voor 'onze' visgronden geldig zijn.

Volledigheidshalve wijzen we er ook op dat rond Australië niet op Sint-Jacobsschelpen gevist wordt, maar op andere schelpensoorten.

Een alternatief?

Is de visserij op Sint-Jacobsschelpen een alternatief voor de visserij? Daar waar de oudere Belgische studie nog onomwonden spreekt over een te overwegen alternatief zijn er vandaag helaas alweer andere stemmen te horen. Frank Redant van het Departement Zeevisserij (van het CLO) onderzocht in 1997 de visgronden voor de Sint-Jacobsschelpen. Dat gebeurde elf jaar nadat de eerste Belgische studie aangetoond had dat de visserij op Sint-Jacobsschelpen voor de Belgische vissers interessant zou kunnen zijn. Maar elf jaar is een lange tijd in de visserij. Zijn conclusies: *'If the current overexploitation of the scallop stocks continues, the EU may be compelled to set precautionary TAC's to protect them. In that case, the Belgian fisheries may well be pinned down to very low or even zero TAC's in a number of fishing areas, which would put a serious constraint on the development of any specialized scallop fisheries'* (Als de huidige overbevissing van de schelpenvoorraden voortgaat, kan de EU ertoe gedwongen worden voorzorgsTAC's in te stellen om ze te beschermen. In dat geval kan de Belgische visserij vastgepind worden op zeer lage of zelfs op zeroTAC's in sommige visgebieden, hetgeen een ernstig beletsel zou vormen voor de ontwikkeling van een gespecialiseerde schelpenvisserij.)

Tekst Louigi L'amoroso,
foto's Serge Lucas.

Meer info over de visserij op Sint-Jacobsschelpen vindt u in: 1984, Lucas S., Pêcheurs, Gallimard, Paris.

1986, Anonimus, Verslag van de proefnemingen 'Schelpenvisserij', technisch verslag van het Beheerscomité 'Visserijprojecten', Ministerie van Landbouw, Oostende.

1996, McLoughlin et al, Development of improved and environmentally sensitive scallop harvesting gear, final report, Fisheries Research and Development Corporation, Australia.

1997, Gorman, T., Fishing gear technology, scallop dredge appraisal, in Fishing Boat World, II, 1997.

1997, Redant, F., The Belgian Mollusk Fisheries, p. 101-114. In U.S.Dep.Commer., NOAA Tech. Rep. NMFS 129.

2000, Vandekerckhove F., Een alternatief vaartuig voor de Vlaamse vissersvloot, eindrapport van de COGITO-werkgroep.

Veranderingen in de officiële lijst der vissersvaartuigen januari - maart 2001

Terug opgenomen (allebei geschrapt op 28 december 2000):

Z.48 WODAN, eig.: NV Dolfijn,
Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Roepnaam: OPBV; LOA: 32,50 m.; BOA: 8,08 m; bt: 246 - nt.: 74; Werf: Westvlaamse Scheepswerven NV, Oostkamp; bouwjaar: 1983; staal; motor: ABC, bj. 1998, kW: 883 Aangifte: 2 januari 2001

Z.137 TWILIGHT, eig.: BVBA Rederij Veerman, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist Roepnaam: OPFG; LOA: 32,50 m., BOA: 8,08 m.; bt: 247 - nt: 74; Werf: Westvlaamse Scheepswerven NV, Oostkamp; bouwjaar 1984; staal; motor: Stork-Wärsilä, bj. 1993, kW: 750. Aangifte: 2 januari 2001

- Nieuwe motor:

Z.206 VOLHARDING, eig.: NV Artimon, Uitkerkestraat 34, 8370 Blankenberge. Motor: Caterpillar, bj. 2001, kW: 221. Zeebrief: 11 januari 2001

- Nieuw vaartuig:

O.554 GODELIEVE, eig.: BVBA Damco Marine, Vaandelpad 2, 8930 Rekkem Roepnaam: OPVX; LOA: 21,53 m.; BOA 6,90 m.; bt: 133 - nt: 39; Werf: NV SKB, Roverssluis, Kaai 48, Antwerpen (werf aan Zwaaidok, Oostende); bouwjaar: 2000; materiaal: polyester; motor: Caterpillar, bj. 2000, kW: 302. Zeebrief: 23 januari 2001

O.231 DEN HOOPE, eig.: BVBA Rederij De Viertorre, Ravelingenstraat 15, 8400 Oostende Roepnaam: OPIW; LOA: 37,83 m.; BOA: 8,56 m.; Bt: 389 - nt: 116; Werf: Scheepswerf Van der Werff & Visser, Irnsum (Ned.); bouwjaar: 2001; motor: ABC, bj. 2001, kW: 937 Zeebrief: 7 februari 2001

- Geschrapt:

O.231 ST-CAROLUS, eig.: BVBA Rederij De Viertorre, Ravelingenstraat 15, 8400 Oostende Geschrapt: 12 februari 2001

- Wijziging eigenaar, geschrapt en doorhaling in register der zeeschepen:

Z.207 VERWACHTING, eig.:

BVBA Rederij Verwachting, Tj-dokstraat 3 B1, 8380 Zeebrugge eig.: NV Argo, Zeedijk 122-125, 8301 Knokke-Heist. Aangifte: 19 januari 2001. eig.: NV Argo en BVBA Rederij Brandon Star, Westkapellestraat 86 A2, 8301 Knokke-Heist

Aangifte: 26 januari 2001 eig.: NV Argo, BVBA Brandon Star en BVBA Rederij Lorvan, Vismijn 71, 8400 Oostende aangifte: 26 januari 2001 eig.: NV Rederij Noordpas, Visserstraat 17, 8380 Zeebrugge, BVBA Rederij Brandon Star en BVBA Rederij Lorvan aangifte: 26 januari 2001 eig.: NV Argo, NV Rederij Noordpas en BVBA Rederij Lorvan

aangifte: 15 februari 2001 eig.: NV Argo en NV Rederij Noordpas aangifte: 15 februari 2001 eig.: NV Argo, Zeedijk 122-125, 8301 Knokke-Heist aangifte: 15 februari 2001 Geschrapt: 26 januari 2001

Doorhaling register der zeeschepen: 15 februari 2001 (registratie in Nederland)

- Doorhaling in register der zeeschepen:

Z.84 DE KLAUWAERT, eig.: BVBA Rederij De Klauwaert, Heistlaan 169, 8301 Knokke-Heist Doorhaling: 22 maart 2001 O.211 CHRISTOPH, eig.: BVBA Christoph, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge

Doorhaling: 22 maart 2001

- Einde exploitatie:

O.738 NOVA CURA, eig.: BVBA Caroline, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist Exploitant: BVBA Rederij Lorvan, Vismijn 71, 8400 Oostende Stopzetting exploitatie: 31 januari 2001

- Verandering tonnemaat:

Z.575 HEIN SENIOR, eig.: BVBA Rederij De Toekomst, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist tonnemaat: bt 102 - nt 30 Zeebrief: 6 maart 2001.

- Adreswijziging:

Z.79 THORN, eig.: BVBA Ravelingen, Tj-dokstraat 34, 8380

Zeebrugge

Zeebrief: 7 maart 2001

Wijziging aangifte:

O.455 CELTIC, eig.: BVBA Vermote, Vingerlingstraat 28, 8400 Oostende

Zeebrief: 5 januari 2001

SCHELDEVLOOT

- Nieuw vaartuig:

BOU.4 ZEEVALK (ex-O.536 Zeevalk), eig.: C.P. Verwijs, Noordstraat 144, 9961 Boekhoute Roepnaam: OPAD; LOA: 17,65 m.; BOA: 5,40 m.; bt: 46 - nt: 13; Werf: Declerck, Kruispolderhaven (Ned); bouwjaar: 1963; motor: Cummins, bj. 1991, kW: 205 Aangifte: 23 januari 2001

- Nieuw vaartuig, niet ingeschreven in register der zeeschepen:

A.17 SNIP, eig.: NV Visserij Stern, Kazerneplein 12, 2040 Lillo-Antwerpen Roepnaam: OPAO; LOA: 9,86 m.; BOA: 4,12 m.; bt: 7 - nt: 2; Werf: Van Raemdonck Emiel, Antwerpsesteenweg 120, 9140 Tielrode; bouwjaar: 2001; staal; motor: Volvo, kW: 129

- Voorlopig geschrapt:

ex-A.17 SNIP (bouwjaar 1997), eig.: NV Visserij Stern, Kazerneplein 12, 2040 Lillo-Antwerpen Geschrapt voor verkoop in Nederland

- Aanvraag roepnaam:

BOU.5 ASTRELLA, eig.: BVBA De Verre Visserij, Schoolstraat 51, 2820 Bonheiden Roepnaam: OPAE.

**Het eerst-
volgende
HVB in uw
brieven-
bus op
6 juli.**



Power to control your service

Power, control en service zijn de drie kernwoorden voor ABB Marine & Turbochargers. Zij geven exact weer wat wij willen leveren voor uw schip: de ultieme krachtbron, verfijnde controle en vergaande service. Samen maken zij ons tot wat we nu zijn. Het adres voor

alles wat uw schip nodig heeft, dag in dag uit. Want daar was het toch om te doen, úw dienstverlening aan uw klanten? Daarin ligt de toegevoegde waarde van ABB Marine & Turbochargers. Power to control your service.

ABB Marine & Turbochargers



Nederland: Marten Meesweg 5, 3068 AV Rotterdam. Tel.: +31 10 4078 888. Fax: +31 10 4078 444.
België: Noorderlaan 81, 2030 Antwerpen. Tel.: +32 3544 3233. Fax: +32 3544 3239.