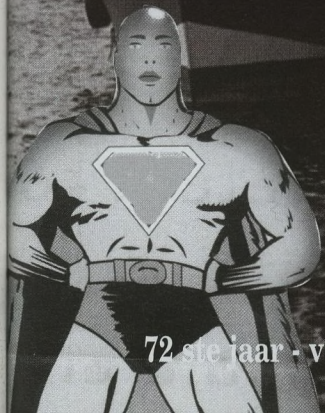


HVB
72
HET VISSERIJBLAD

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

nieuwpoort viert trouwe aanvoerders
dedecker, een superman in de sector
vissers vieren trouwfeest aan boord
EU-grondwet: vissers zeggen nee



VAN VOORDEN-PROMAC



VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

- Scheepsschroeven
- HODI Superior@straalbuizen
- Industrieel gietwerk
- VYPER jachtschroeven

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

- Scheepreparatie
- Occasion schroeven
- Zinkanoden
- Slijtsloffen
- Droogsystemen voor werkkleding

PROMAC B.V.

- Stuurmachines en roeren
- Verstelbare schroeven met reductiekasten
- Boegschroeven
- Speed-up kasten en hydraulische koppelingen
- Brandblussystemen
- Hydraulische dekkranen
- Reddingsboten en davitsystemen
- Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
- Bilgewaterreinigers, IMO-MEPC 107 (49) gecertificeerd
- R.O.-installaties
- Zeewaterpompen
- Verdampers

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN

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

PROMAC

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

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:

gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuis kopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82

e-mail : info@vismijnoostende.be

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

HVB 72

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

Losse nummers 2,50 euro

Colofon

MEDEWERKERS: Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausning (†), Willem Lanszweert, L.K. Merate, Annie Vanhee (tekeningen), Edmond Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).

V.u.: A. Vanhee
Brusselstraat 12, Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:
HVB,
Brusselstraat 12, 8450 Bredene
Tel. en fax: 059/32 55 59
E-mail:
het.visserijblad@telenet.be

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

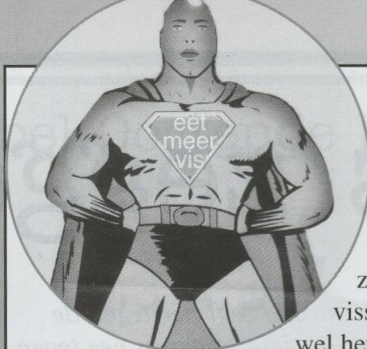
ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 29,75 euro op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

* Jaarabonnement Nederland (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 51,29 euro op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Fortis Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto Guido Walters



superman

AL WIE MET deze sector geconfronteerd wordt zal beamen dat het een kluwen is. De Vlaamse visserij mag dan een voorschoot groot zijn, het is wel het soort voorschoot waarin een kluwen van tradities, zwart & wit, economie, nacht & ontij, menselijke verhoudingen en onuitgesproken bedoelingen de zaak verdonkeremanen. Al wie zich op de kaaien presenteert heeft ten minste een jaar nodig om ook maar iets van deze mix te begrijpen. Wie goed wil weten waarover het gaat moet toch minstens een aantal jaren rond de dokken verkeren. Vandaar ook dat de talrijke, duurbetaalde studies die over de sector gemaakt werden veelal aan de kant blijven liggen. Zij bevestigen alleen maar wat iedereen toch al weet. Bedekt blijft ook in die studies al datgene wat al vele jaren niet ter tafel komt. Om dat kluwen te ontrafelen is er meer nodig dan een portie wetenschappelijke spitstechnologie: je moet ook al eens getafeld hebben met de echtgenote van een matroos, je moet ook al eens een hele nacht in de vis gestaan hebben, je moet vooral leren begrijpen dat reder nummer twee nodig hebt om te weten wat reder nummer één verzwijgt.

Niet zo de flamboyante Oostendse senator Jean-Marie Dedecker. Deze man is van een heel ander gehalte dan de gemiddelde mens. Waarom de sector Jean-Marie niet eerder ingeschakeld heeft is mij een raadsel. Want in twee weken tijd heeft deze politicus omzeggens heel de visserij hervormd. De eerste week legt hij het probleem van de zwarte vis (weliswaar alleen te Oostende) ter oplossing op tafel, een probleem waar iedereen de tanden op breekt, behalve Jean-Marie die uit de sector van de judo stamt.

In de tweede week lost Dedecker het probleem van de dure diesel op. Sinds enige tijd hoeft de sector immers 90% van de bedrijfsvoorheffing (dit is de belasting die werknemers op hun inkomen betalen en die aan de bron afgehouden wordt) niet meer door te storten naar de staat. Dat geld mag gebruikt worden om de vissers een modern sociaal statuut te bezorgen.

Van een reder vernam Dedecker echter dat de vissers zo'n statuut geenszins nodig hebben. Gebruik dat geld dan om er de diesel mee te betalen, zo besloot Jean-Marie vervolgens kwiek & monter. Welke reder zou hem hierin tegen spreken? Tegen zoveel gezond verstand kan niemand optornen.

Mij doet het evenwel denken aan een uitspraak van vakbondssecretaris Ivan Victor. Terwijl hij zich in 2001 volop inspande om de concurrentiepositie van de Vlaamse reders op te vijzelen, liet hij diezelfde reders verstaan dat ze geen twee keer langs dezelfde kassa kunnen passeren. Zelf hebben we vervolgens geargumenteed dat zijn inspanningen daar juist zouden toe leiden.

En kijk. In de sector bevindt zich sinds het in werking stellen van deze nieuwe regeling een pak belastinggeld van de vissers dat de reders als het hunne beschouwen. Zij beschouwen dat als hun geld omdat die vakbondssecretaris hen nooit met zoveel woorden uitgelegd heeft dat dit geenszins het geval is; omdat die secretaris zelfs meende ondergetekende te moeten tegenspreken wanneer deze de lezers daar juist wèl op wees.

Die reders zullen nu niet rusten vooraleer ze zoveel mogelijk van dat geld op zak steken. Als het dit jaar niet is dan zal het het volgende zijn. Want de miserie is bijlange niet ten einde. Nòg zal de dieselprijs stijgen, nòg zal de concurrentiedruk toenemen, nòg zullen de quota dalen, nòg is de 'rat race' niet ten einde. Nòg zal de sector op zoek gaan naar gratis geld om te overleven.

Sinds kort wordt de Rederscentrale in die concurrentiestrijd ook gesteund door de oppermachtige Boerenbond. Zal het dan beteren? Neen. Ik lees in de krant dat het inkomen van de boeren op het laagste peil staat sinds 25 jaar. Er zijn nog nooit zo weinig boeren geweest in dit land en zij die resten verdienen minder dan in 1980. (Maar de Boerenbond is wel machtiger dan ooit.)

Waarom ook die boeren er niet vlug Dedecker bijhalen is dan ook een groot raadsel voor...

de man op de kaai

Vissers zeggen nee

OP ZONDAG 29 mei konden de Fransen zich per referendum uitspreken over de Europese grondwet die momenteel in alle lidstaten ter stemming ligt. Als alles naar de wens van de Commissie verloopt treedt die grondwet op 1 november 2006 in werking.

Op 1 juni was het de beurt aan onze Nederlandse burens om zich er per referendum over uit te spreken. Soortgelijke bevragingen werden ook in Polen, Denemarken, Groot-Brittannië georganiseerd. Neen, naar de mening van de Vlamingen en Walen werd niet gevraagd.

HET ANTWOORD DAT van de Fransen en de Nederlanders verwacht werd was simpel. Het was *ja* of het was *neen*. Maar wij vroegen ons vooral af welke stem de vissers er uitbrachten.

Lode Delputte van het dagblad De Morgen (1) ging het persoonlijk in Frankrijk navragen. Op de kaaien van Boulogne kreeg hij een duidelijk beeld van het stemgedrag van de vissers. Zij die de moeite deden om zich die zondag naar het stemlokaal te begeven hebben daar massaal 'non' gestemd. Om dit 'non' duidelijk te maken hadden de vissers in Boulogne zelfs een betoging georganiseerd. Op het spandoek was te

lezen: *'Europa zegt nee tegen de vissers, de vissers zeggen nee tegen de grondwet'*.

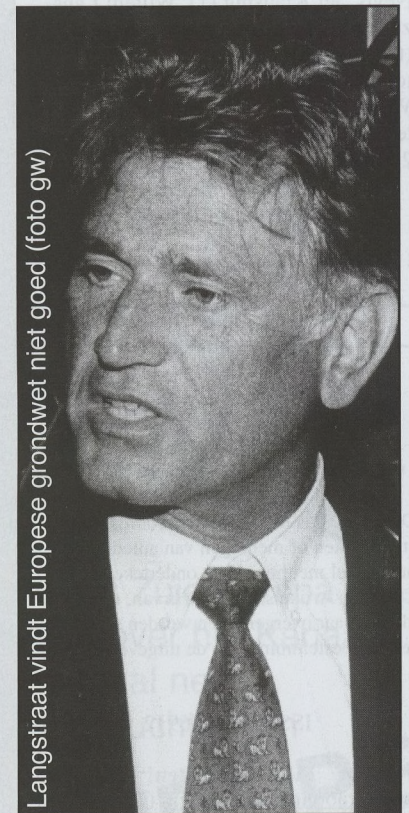
Niet alleen de warmbloedige Fransen, maar ook de nuchtere Nederlanders durven openlijk nee te zeggen. (2) Dat deed in elk geval de inmiddels gepensioneerde Nederlandse visserijlobbyist Dick Langstraat (61). De voormalige voorzitter van het machtige Nederlandse Productschap Vis is ervan overtuigd dat de visserij met de nieuwe grondwet slechter af zal zijn.

Dat komt z.i. doordat de visserij tot de zogenaamde exclusieve beleidsterreinen van de Europese instanties behoort. Langstraat heeft de ervaring dat de landen die zich het fanatiekst opstellen, zoals Spanje, van die instanties ook het meest gedaan krijgen. Zo zijn bijvoorbeeld ook actieve Ierse en Schotse volksvertegenwoordigers er al in geslaagd het Europees parlement aanbevelingen te laten stemmen die zeer nadelig hadden kunnen uitdraaien voor de Nederlandse boomkorvisserij. De grondwet zal dat mechanisme in de toekomst nog aanscherpen, zo weet Langstraat. Landen waar de visserij zeer kritisch bekeken wordt zullen daarbij het onderspit delven. En dat is bijvoorbeeld het geval voor Nederland dat bij de Europese instanties niet zo'n goede faam geniet. Daar moet nog aan toegevoegd worden de grote

tegenstand waarmee de boomkorvisserij in het algemeen al te maken heeft. Volgens Langstraat hadden de Nederlandse vissers er dan ook alle belang bij een duidelijk neenstem te laten horen.

(1) Lode Delputte, *'Als de Franse vissers al stemmen, dan wordt het nee'* in De Morgen, 26 mei 2005.

(2) Dick Langstraat: *'Europese grondwet is niet goed voor onze visserij'* in Visserijnieuws, 20 mei 2005.



Langstraat vindt Europese grondwet niet goed (foto gw)

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Morubel Oostende breidt uit

De uitbreidingswerken van garnaalverwerker Morubel zijn volop bezig. Het bedrijf krijgt nieuwe diepvriesruimte omdat de bestaande opslagcapaciteit niet meer volstaat. De werken, waarin 4,5 miljoen wordt geïnvesteerd, moeten voor het einde van het jaar klaar zijn. Ondertussen is de Zwitserse hoofdaandeelhouder UBS Capital nog steeds op zoek naar een overnemer voor moedermaatschappij Heiploeg Shelfish in Zoutkamp en zijn Oostendse dochter Morubel. (gw)



Z.28 Annie-B verloren

De Z.28 Annie-B die op 29 april een pijler van de stormvloedkering op de Oosterschelde ramde is totaal verloren. Dat heeft onderzoek van het zwaar gehavende eurokotter in Bruinisse aangetoond.

300 vissersvaartuigen gecontroleerd op Oosterschelde

Bij een grootscheepse actie op de Oosterschelde werden 300 vissersvaartuigen aan een controle onderworpen, waaronder heel wat sportvissers. De actie was opgezet om een betere beeld te krijgen van de visserijactiviteiten in het gebied. Voor de grootschalige operatie werden alle betrokken overheidsdiensten ingezet en een politiehelikopter speurde vanuit de lucht naar onregelmatigheden en fuiken op verboden plaatsen. Het resultaat was 17 beslagnameingen, 11 processen verbaal en 8 waarschuwingen voor diverse overtredingen. Alle vistuig zonder vergunningsnummers werd in beslag genomen. Er werden ook ondermaatse kreeften aangetroffen en mensen die wormen puurden op plaatsen waar dat niet toegelaten is.

Activiteitenkalender

voor vissers

JUNI

- 1 Start haringseizoen
- 4 Vlaggetjesdag in Scheveningen (Ned)
- 11 Visserijdag in Ouddorp (Ned)
Seafood Russia in Moskou
- 24 Tentoonstelling "Molens in de Zwinstreek", Museum Sincfala, Heist (tot 13 nov.)
- 30 International festival of the Sea in Portsmouth (tot 3 juli)

Oostendse haven ophaalbrug rijker



In en rond de Oostendse Demeysluis wordt duchtig gewerkt aan onderhoud en herstelling van de sluisdeuren en de bouw van een nieuwe wachtkaai ter hoogte van de vroegere Zeevaartschool. Het belangrijkste onderdeel van de verbetering aan de haveninfrastructuur is de bouw van een nieuwe ophaalbrug die vrachtwagenverkeer tussen beide terminals mogelijk maakt.

CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmatten - ankers - herbruikbare materialen - visserijbenodigdheden - 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

Scheepshersteller Bema bouwt op Panesi-ruïne



Scheepshersteller Bema BVBA van de H. Baelskaai legde enkele maanden geleden de hand op de puinen van de vroegere Panesi-scheepswerf aan de Nieuwe Werfkaai. De laatste scheepsbouwer die op die site werkte was Richard Panesi. Toen de 50-jarige huurovereenkomst voor de grond in 1996 afliep legde de 81-jarige scheepsbouwer zich daar niet goedschiks bij neer. Bij het stadsbestuur had de man al de reputatie een dwarsligger te zijn omdat hij jarenlang de liggelden weigerde te storten van vaartuigen die zijn werf bezochten. Richard Panesi bleef ook tot op het einde toe geloven in de werf, waar in 1991 de O.129 Amandine van stapel liep. Hij hield vol dat er ooit nog nieuwe vaartuigen zouden gebouwd worden. Nieuwe activiteit is er evenwel niet meer gekomen.

Enkele maanden geleden werd het puin geruimd en het terrein genivelleerd. Op de cijnsgrond verrees een nieuw atelier dat tegen het bouwverlof moet klaar zijn. De BEMA-vestiging aan de H. Baelskaai blijft bestaan, maar een gedeelte van de werkzaamheden verhuist na de zomer naar de nieuwe werkplaats. Bema BVBA werd in 1987 opgericht door Johan Maes en Ludo Bentein die met hun ervaring in scheepsherstelling en -mechaniek in een eigen bedrijfje investeerden. De twee oprichters hebben al drie medewerkers in dienst en binnenkort komt er een vierde man bij. "Wij zijn van nul begonnen en met hard werken en een goede dienstverlening hebben we een cliënteel opgebouwd waardoor we nu ook de investering aandurfd", zegt zaakvoerder Johan Maes. (gw)

Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

De vismijnen van
Vlissingen
en Breskens
zijn per
1 januari 2005
gefuseerd.
Een sterke
combinatie om U
optimaal van dienst
te kunnen zijn.



ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,

fax: (+31) 117 382 303

F. Lokerse privé tel (+31) 117 380 685 of (+31) 651 314 190

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

Tweemastsloep "Nele" uit zeemanshout gesneden



MET GROEIENDE VERWACHTING heeft het MSO-team naar de dag van de tewaterlating toe geleefd. Na enkele proefvaarten met veel wind in de zeilen wisten de mannen met zeemansbenen het zeker: de Nele vaart op de golven als een zeemeeuw, de rechte boeg schept weinig water en het zeilschip reageert voorbeeldig op zijwaartse krachten die de stabiliteit op de proef stellen. Voor de mensen die vanaf de start, in september 2001, van dichtbij bij het project betrokken waren was het een serieuze opsteker.



Er was op 7 mei een pak volk uitgenodigd voor de tewaterlating vanop de kleine slipway. Het was al een tijdje geleden dat in die omgeving een schip van stapel liep. Dat gebeurde voor het laatst op 1 december 1990 toen het casco van de Z.98 *Op Hoop van Zegen* in het water gleed. De opvolger van Scheepswerf Seghers, de Antwerpen Ponjaert Shipyard (APS), is nooit aan een kiellegging toe gekomen. Daar kwam verandering in begin 2001 toen MSO bekend maakte dat een project met VDAB-cursisten op stapel stond om een replica van een typisch 19de eeuws Oostendse tweemastsloep te bouwen waarvoor de O.134 model stond. Alle problemen ten spijt is het vaartuig er gekomen. Het heeft wat langer geduurd dan in de jaren 1870-1890 toen zo'n platgat na zes maanden timmerwerk zeerijp was. Meer dan 110 cursisten hebben hun steentje bijgedragen, waarvan meer dan de helft uiteindelijk opnieuw aan een job geraakte, wat ook de hoofdbedoeling was van het opleidingsproject. De voorspelling was dat de bouw van de 18 meter lange constructie drie tot vier jaar zou vergen en projectleider André Nolf zat er niet ver naast.

Ook de geraamde kostprijs van 40 miljoen frank, ondertussen in euro's omgezet, klopt en mede dankzij sponsorship is het geld er ook gekomen. Ook scheepstimmerman Georges Verleene leverde een belangrijke inbreng in het welslagen van het project.

Na de doopplechtigheid onder met peterschap van vice-premier Johan Vande Lanotte en het meterschap van de moeder van wijlen Nele Verleene (dochter Georges Verleene) gaat de langsgetuijgde tweemaster een eigen leven leiden onder de vleugels van de onlangs opgerichte zeilchartermaatschappij *Oostende Sailing Vessels*. Groepen, verenigingen en bedrijven kunnen de tweemastsloep afhuren voor kortere (met 27 personen) of meerdaagse zeetrips (met 8 passagiers). Tijdens de manifestatie Oostende voor Anker hebben al enkele honderden opvarenden ervaren dat de Nele uit het goede zeemanshout gesneden is.

Inlichtingen en boekingen: 059-32.32.89, 0476-99.99.54 of 0477-30.22.77.





Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Faxen kan op 059 32 55 59. E-mail gaat naar het.visserijblad@telenet.be. Anonieme brieven gaan de prullenmand in. De redactie behoudt zich het recht voor de brieven in te korten en te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

Mileubeschermers en kruiers

Waar zal dit eindigen? Dat is de vraag die iedereen zal stellen wanneer hij deze brief gelezen heeft. Het betreft een dispuut met de organisaties Aminal en Natuurpunt. Ook omdat Natuurpunt gesteund wordt door 54.000 leden, door het VLIZ en door de Vlaamse regering is het belangrijk dat iedereen in de visserij weet wat er aan het gebeuren is.

Ik citeer hieronder uit een persbericht dat opgesteld werd door Guido Vandenbroucke, provinciaal coördinator van Natuurpunt. Het persbericht verscheen op 1 juni 2001 nadat we met vier 'kruiers' het reservaat 'de Baai van Heist' waren binnengetrokken onder het oog van de zeevaartpolitie, de pers, de politie en de rijkswacht.

Bedoeling was een proces-verbaal uit te lokken om zo doende een einde te stellen aan de rechtsonzekerheid.

Een opziener van Aminal stelde dat proces-verbaal op. Het persbericht van Natuurpunt vermeldt in de titel dat de bescherming van de Baai van Heist noodzakelijk is: *'Dit verbod op het vangen en doden van dieren is zowel ethisch als ecologisch heel gegrond. Net zoals minder aaibare dieren zoals insecten, spinnen en zwammen bescherming genieten in de natuurreservaten aan land, verdienen ook vissen, kreeftachtigen en schaaldieren bescherming op het strand. Natuurbehoud gaat immers niet om het knuffelen van aaibare diertjes maar om het behoud van de biodiversiteit, dit is de verscheidenheid van het leven onder al zijn vormen.'*

'De Baai van Heist fungeert als een belangrijk paai -en kraamgebied van verschillende soorten vissen zoals schol, bot, zandspiering en van kreeftachtigen zoals verschillende soorten Slijkgarnalen. Bepaalde vormen van visserij richten bovendien reële schade aan het strandecosysteem aan: in warrelnetten verdrinken geregeld zeevogels, zehonden en bruinvissen en bij het kruien wordt de strandbodem omwoeld. Bij beide visserijtechnie-

ken worden ook vissoorten gevangen die niet verbruikt worden en bijgevolg volstrekt nutteloos gedood worden.' Tot daar de visie van een topman van een door de overheid erkende organisatie.

Nu volgt hier een citaat uit het vonnis van het Be-roep van Gent dat ons een boete van 1240 euro heeft opgelegd: *'De beklagden betwisten ook ten onrechte dat zij individuele of groepssporten of groepsspe-len zouden hebben beoefend, dat zij de rust zouden heb-ben verstoord, dat zij dieren zouden hebben gedood, ge-jaagd of gevangen of dat zij hun jongen, eieren, nesten of schuilplaatsen zouden hebben gestoord of vernietigd.'* De rechtbank is van mening dat kruien gelijk staat aan vissen met een fijnmazig net, dat een vorm van strandvisserij die als hobby beoefend wordt een vorm van sport is die: *'dieren (grijze garnalen, slijkgarnalen, tal van zeldzame garnalen, ondermaatse platvissen, schol, zandspiering) worden gevangen en / of gedood en dat de rust van deze dieren wordt ver-stoord. Bij het kruien wordt onder water de zandbodem omgewoeld wat ook (storende) gevolgen heeft voor o.a zand- en schelpkokerwormen.'*

Ik laat de conclusie van deze tekst over aan de lezers. Maar als mens en als natuurvriend wil ik nog mededelen dat wij bij het kruien nooit dieren verwonden of doden, indien deze niet geschikt zijn voor menselijke consumptie.

Wanneer gaan de biologen van het departement Zeevisserij van het CLO of van het VLIZ eens de extreem overdreven en eenzijdige visies van deze organisaties weerleggen? Indien dit niet gebeurt wordt de lijn die hen nog scheidt van de dieren-rechtenorganisaties die extreme en gewelddadige acties ontketenen toch wel zeer dun.

Daniël Serie, Knokke - Heist

Vooruitgang en concurrentiestrijd

Het gaat weer goed met de Oostendse vismijn. Als Rotterdammer met een hart voor Oostende ben ik daar ook trots op. Maar sommige Oostendenaars beweren dat de Zeebrugse visveiling binnen de twee jaar opgeslorpt zal zijn. Hierin schuilt een groot gevaar. Want met dat stuivertje wisselen wordt geen vooruitgang geboekt. De vangst veranderd gewoon van plaats. Het is niet omdat Zeebrugge het ene jaar op de één staat en Oostende het volgende dat de visserij vooruitgaat. De Belgische visserij zal zich alleen kunnen bewijzen als de drie vismijnen blijven bestaan. Het is hierop dat de energie zou moeten gericht worden.

Vooruitgang wordt geboekt door de bouw van nieuwe vaartuigen - géén eurokotters - en het weer onder vlag brengen van Belgische schepen die nu onder Nederlandse vlag varen (en die eigenlijk gebruikt worden om de vis-quota slim te omzeilen).

Terloops weze gezegd dat ik zeer blij ben nu men zich nu ook in Nederland keert tegen de overgemotoriseerde eurokotters, want ik herhaal het nog eens: de grote eurokotters in de kust-gebieden en de fabrieksschepen in verre zeeën zijn de vernielers van de vispopulaties vanaf de Noordzeekust tot de kusten van West-Afrika.

Henk de Bruin, Rotterdam

BEMA
doet het!



**Alle industriële en scheepsherstellingen-
mekaniek en plaatwerk.**

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

tel./fax: 059 / 33 22 15.

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

O.51 vist met planken in de bokken

Volgende maanden start de O.51 Stormvogel van de Rederij Ver-sluis-Decuyper met het project *outrigger bordentrawl*. Dat bete-kent dat het boomkorvaartuig met telkens twee scheerbodern in de boomkorstokken (bokken) vist, een techniek die een grote brand-stofbesparing oplevert. De netten, door medewerkers van de Vlaam-se Visserij Coöperatie geconci-pieerd, en de Franse en Engelse borden werden vorig jaar al uitge-test in de proeftank in Hull. De proeven wezen uit dat deze vis-techniek een brandstofbesparing van meer dan 25 procent kan op-leveren. Door het koppelen van de motor aan een econometer om het effectief brandstofverbruik te me-ten (ontwerp Marelec) en het plaatsen van sensoren op de net-ten moeten het rendement van de visserij erbij winnen. Dit project gebeurt in nauwe sa-menwerking met de S.D.V.O en duurt ongeveer 45 dagen waarbij verschillende soorten borden en visserijgronden zullen uitgetest worden.

Z.70 start opnieuw met kortlijnen

Na een winteronderbreking start ook de Z.70 Marleen met de twee-de fase van het alternatief project 'vissen met kortlijnen' dat reeds uitgebreid in ons blad werd be-sproken. Waar in het najaar vorig jaar vooral de techniek van de kortlijnen werd uitgetest zullen nu verschillende technieken met de lijnvisserij op platvis worden uitgeprobeerd. Er wordt ook met de handhengel gevestigd op zeebaars en met de joggingtechniek op rondvis. Daar dit passieve tech-nieken zijn moeten deze technie-ken een belangrijke brandstofbe-

sparing opleveren. Indien het rendement (vangst en loonkost) nu ook nog positief uitvallen is er een duurzaam en ecologisch verantwoord alternatief voor de kustvisserij.

Toch garnaalpelwedstrijd

Nadat de Handelaarsbond van de Oostendse Visserskaai had afge-zien van de organisatie van de jaarlijkse garnaalpelwedstrijd wordt het evenement overgeno-men door de vereniging Jong Horeca Middenkust. De 12de Gar-naalpelwedstrijd wordt op zondag 28 augustus georganiseerd in een feesttent op het Oostendse Sint-Petrus- en Paulusplein.

Provinciaal ankerpunt in Oostendse pakhuizen

Gouverneur Paul Breyne opende op zondag 8 mei het Provinciaal Ankerpunt Kust (PAK) in drie ge-renoveerde pakhuizen. In de loka-len krijgen alle diensten van de provincie die specifiek rond de kust werken onderdak. Het gaat om duurzaam kustbeheer, natuur- en milieu-educatie, afvalpreven-tie, grensoverschrijdende en Euro-pese samenwerking, leefbaarheid aan de kust, cultuurhistorisch erf-goed en toerisme. Vijftien ambte-naren zullen er hun intrek ne-men.

Noorzeervis zwemt steeds noordelijker

Bijna tweederde van de vissen die in de Noordzee voorkomen ver-plaatsen zich geleidelijk in noor-delijker en koelere wateren. Dat staat te lezen in het wetenschap-pelijk vakblad Science. Vastge-steld werd dat 21 van de 36 be-studeerde soorten als gevolg van de opwarming van het klimaat hun leefgebied naar het noorden opschuiven.

De Britse onderzoekers van de universiteit van East Anglia in Norwich volgden de migratiepa-tronen gedurende de afgelopen 25 jaar. Volgens de onderzoekers heeft de verschuiving te maken met het versterkte broeikas-effect. Hierdoor is de temperatuur van het zeewater gestegen en zijn tal van vissoorten uitgeweken naar koeler water. Als de trend zich doorzet zullen soorten als kabel-jauw, tong en wijting na 2050 niet meer in de Noordzee voorkomen voorspellen de vorsers. Ondertussen rukken zuidelijke soorten uit de Atlantische Oceaan ook noordwaarts op. Met het ge-volg dat de plaats van commerciële vissoorten binnen afzienbare tijd wordt ingenomen door niet-commerciële soorten zoals zeebar-belen, sardines, kleine pieterman-nen en lipvissen.

Fraude-onderzoek in Urk en Den Helder

De AID (Algemene Inspectie-dienst) en het Openbaar Minis-terie is een onderzoek gestart in visserijkringen in Urk en Den Helder. Het parket in Den Bosch zocht naar sporen van valsheid in geschrift. Eind april kregen twee Urker visbedrijven en Visafslag Urk inspecteurs op bezoek en drie dagen later hebben AID-ambtena-ren drie grote boomkorvaartuigen doorzocht en huiszoeking verricht bij een medewerker van de rederij in Den Helder.

TE KOOP

Sportvisserssloep Micky, ligplaats Nieuwpoort. Motor Alfa Romeo. Lengte 6,5 meter. Kant en klaar voor visserij.
Tel.: 0477 / 46 47 37.

SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73
E-mail: info@shipyard-lowyck.com
Website: http://www.shipyard-lowyck.com

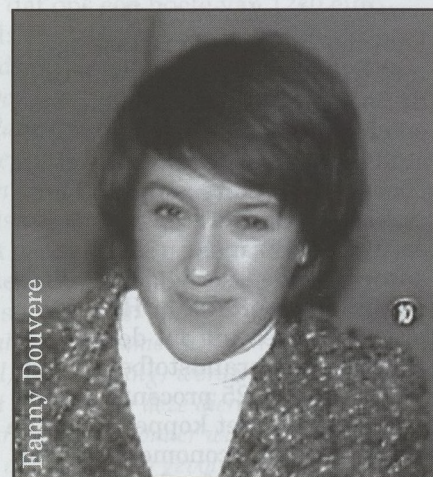
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Vissen moet selectiever

IN ONS VORIG nummer (HVB nr V/2005, 6 mei) brachten we het eerste deel van een recente studie over de visserij. Die werd georganiseerd door het Departement Zeevisserij (DvZ) in samenwerking met de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) en het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) onder het thema "In het oog van de storm: de Vlaamse zeevisserij op de drempel van de 21e eeuw" in het Cultureel Centrum Scharpoord in Knokke-Heist. Tien sprekers brachten er hun visie over de juridische en milieugebonden aspecten van de visserij, het nieuwe Europese visserijbeleid en Beheersparticipatie, visie van de sector en de Vlaamse overheid. We gaan door met samenvatting van de lezingen die in een referatenboek werden gebundeld.

DE RUIMTE VOOR de visserij wordt steeds krappere. De ruimtelijke ordening op zee komt dan ook zo goed als zeker op de agenda van de Noordzeeministerconferentie volgend jaar. De uit Oostende afkomstige licentiate Fanny Douvere van het Maritiem Instituut (Universiteit Gent) wees dan ook op de vermenigvuldiging van de activiteiten op zee en de zeebodem. Naast de vrije doorgang voor de scheep-

vaart en toenemende recreatieve vaart is er ook de activiteit van zandwinning, baggerwerken, lozingen van baggerspecie, aanleg van pijpleidingen en telecommunicatiekabels. Nieuwe gebruikers eisen ook hun ruimte op voor de inplantingen van windmolenparken en de bescherming van natuurgebieden. "Elk van deze activiteiten wordt gedreven door socio-economische motieven, die weliswaar aan fysische en biologi-



Fanny Douvere

sche omgevingsfactoren gebonden zijn en zowel ecologische, geografische als socio-economische consequenties hebben", merkt Fanny Douvere op. "Een intensief gebruik van de zee en zeebodem vraagt om een goed beheer en een geïntegreerde aanpak waarbij de verschillende spelers met elkaar rekening houden en gezamenlijk tot aanvaardbare oplossingen moeten betrachten.

BVBA

LEKENS H.

- * 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

Visserij

In theorie is de visser vrij te vissen waar zijn vaartuig hem kan brengen, maar in de praktijk gebeurt dat in gebieden die visrijik heten te zijn. Daardoor wordt slechts een derde van de Noordzee bevestigd en concentreert de visserij zich voor 80 procent op 30 procent op de bevestigde zones. Ook in die gebieden wordt de bewegingsvrijheid van de visser beperkt door andere economische activiteiten, niet in het minst door de 420.000 routegebonden scheepvaartbewegingen per jaar. Ook zandwinning en de toepassing van de Habitat-richtlijn om de diversiteit van het mariene milieu te beschermen zijn conflictgevoelig. Het Belgisch beleid inzake geïntegreerd kustzonebeheer past in een ruimer Europees kader.

"Het beheer van de kustgebieden is geïnspireerd vanuit een aantal beginselen. Die beginselen gelden niet enkel voor één sector, bv de visserij, maar in het bijzonder voor de interactie en de samenwerking tussen sectoren. Het gaat onder andere over denken op lange termijn waarbij rekening wordt gehouden met de onderlingen verbanden tussen natuurlijke systemen en menselijke activiteit."

Europa adviseert de lidstaten om een strategische aanpak voor het kustbeheer uit te stippelen, gebaseerd op duurzame economische mogelijkheden, natuurlijke hulpbronnen (zoals visbestanden), werkgelegenheid en bescherming van het kustmilieu. Als voorbereiding op de strategische aanpak werd aan de Belgische overheid een nationale inventaris gevraagd.

"De kernboodschap is dat elke sector, zij het nu visserij, zand- en grindwinning, scheepvaart, windenergie enz., slechts één van de talrijke spelers is op zee. Zonder overleg en constructieve samenwerking met de andere spelers, is een goed beheer van onze kust en de Noordzee op lange termijn onmogelijk", luidt het besluit.

Soortselectiviteit

Hans Polet, Ronald Fonteyne en Jochen Depestele (DvZ, afdeling technisch visserijonderzoek) verwijzen in hun referaat naar het Groenboek van de Europese Commissie waarin onomwonden staat dat het Gemeenschappelijk Visserijbeleid heeft gefaald. Ondanks het quotabeleid ligt de visserij-inspanning in de Europese wateren te hoog, de vistuigen zijn niet selectief genoeg en het opleggen en controleren van technische maatregelen is problematisch. Bovendien is de visserijsector geen voorbeeld van economische stabiliteit en rendabiliteit en gaat het met de tewerkstelling bergaf.

De wetenschappers hebben vastgesteld dat de visserij het mariene leefmilieu grondig kan verstoren. De verstoring blijft niet beperkt tot het leven in het wa-

ter (biodiversiteit neemt af en de verhoudingen tussen de soorten verandert waardoor sommige soorten vrijwel verdwijnen en andere sterk toenemen), maar is bv ook merkbaar in de zeevogelpopulaties.

Er zijn dan ook weinig visserijmethodes die geen negatieve milieu-impact hebben. De bodemsleepnetten worden echter in diverse studies als grootste boosdoener aangewezen.

De roadmap van de Europese Commissie laat er dan ook geen twijfel over bestaan dat ingrijpende maatregelen niet zullen uitblijven

Bij gebruik van sleepnetten komen onvermijdelijk allerlei vissoorten in het net. Omdat de quota per vissoort afzonderlijk worden vastgelegd zitten daar ook soorten tussen waarvan het quotum op een bepaald ogenblik uitgeput is en daarom moet marktwaardige vis zonder overlevingskans teruggegooid worden. De visser doet dat met pijn in het hart en in de wetenschap dat het visbestand er geen baat bij vindt.

De zoektocht naar geschikt selectief vistuig is niet nieuw. De Schotten hebben in de jaren negentig al de separator trawl (een bordennet met horizontaal scheidingspaneel) uitgetest om enerzijds kabeljauw en anderzijds schelvis en wijting gescheiden te houden. De experimenten werden stilgelegd toen bleek dat slechts een gedeeltelijke scheiding mogelijk was. Ruim tien jaar later en een pak meer beperkingen zou een selectief vistuig dat kabeljauw laat ontsnappen meer dan welkom zijn. In Schotland is de separator trawl opnieuw een optie om weliswaar met enig verlies aan schelvis en wijting ook van de kabeljauwbijvangsten verlost te geraken. De boomkorvisserij kampt door de kabeljauwbijvangsten met gelijkaardige problemen. *"Selectief vistuig, gericht op een beperkt aantal doelsoorten, zou de visserij minder afhankelijk of zelfs helemaal onafhankelijk maken van beperkingen van andere soorten",* stellen de onderzoekers. *"Het voornaamste probleem met opgelegde technische maatregelen die vistuig selectief maken is dat ze vrij gemakkelijk kunnen omzeild worden en dat de controle moeilijk is",* voegen ze er onmiddellijk aan toe. *"Daarom zou de sector hier niet aan de zijlijn mogen blijven staan en moet actief worden gezocht naar haalbare aanpassingen aan het vistuig. De visserijsector zal hier moeten bewijzen dat hij een betrouwbare partner is in het visserijbeheer en een degelijke zelfcontrole speelt daarin een sleutelrol."*

Ecosysteembenadering

De milieu-impact van het vistuig is een ander probleem dat de toekomst van bepaalde visserijen bedreigt. Het beperken van de impact wordt een steeds belangrijker beleidsthema binnen het globaal

beheer van het mariene ecosysteem. De principes van de zogenaamde ecosysteembenadering zullen steeds vaarder doorwegen in het visserijbeheer. De Europese Commissie heeft trouwens in haar biodiversiteitsplan gesteld dat tegen 2010 concrete stappen moeten gezet zijn om de neerwaartse trend in de biodiversiteit minstens te stoppen en zo mogelijk te keren.

Het Departement Zeevisserij, al sinds begin jaren negentig bezig met onderzoek naar de milieu-impact van de visserij en naar technische aanpassingen aan het vistuig om die impact in te perken, zal dit jaar een vaartuig met aangepast vistuig op de voet volgen. Het vaartuig zal een jaar lang vissen met een boomkor voorzien van een aantal selectieve en milieuvriendelijke aanpassingen. Dit project zou kunnen leiden tot een meer aanvaardbare boomkor die past binnen de ecosysteembenadering.

Op korte termijn zullen ingrepen nodig zijn waardoor sleepnetten minder bodemverstoring veroorzaken en die de bijvangsten van niet commerciële vissoorten en ongewervelden (krabben, zeesteren, schelpdieren) tot een minimum herleiden. Zo kan voor elk type vistuig een ecologisch profiel worden opgemaakt en waarvan het gebruik gebonden is aan bepaalde gebieden en seizoenen.

Ook de onzekerheid over de prijsevolutie van de brandstof en materialen in de sleepnetvisserij moeten in de langetermijnplanning opgenomen worden. Daarom is het van belang dat de toepasbaarheid van alternatieve visserijmethodes in de Belgische situatie wordt bestudeerd.

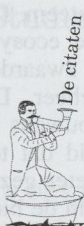
Fanny Douvere, licentiate politieke wetenschappen, is sinds 2001 verbonden aan het Maritiem Instituut, Universiteit Gent. Haar werkzaamheden richten zich vooral op de beheers- en beleidsaspecten van de zeevisserij, zowel op Belgisch, Europees als internationaal niveau. Ze is van nabij betrokken bij onderzoek naar de sociale en economische drijfveren en implicaties van de visserijactiviteiten in het Belgische deel van de Noordzee en de studie van de ruimtelijke impact van de visserijactiviteiten.

Hans Polet (dr. bio-ingenieur), **Ronald Fonteyne** (industriële ingenieur) en **Jochen Depestele** (wetenschappelijk medewerker) zijn verbonden aan het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek (CLO), Departement Zeevisserij, afdeling Technisch Visserijonderzoek en betrokken bij de studie van vistuig en hun milieu impacten, de ontwikkeling van selectieve en alternatieve visserijtechnieken.

Hans Polet is ook betrokken bij diverse EU-projecten ter ondersteuning van het Europees Visserijbeleid, lid van ICES-werkgroepen en van het Internationaal Visserijadviescomité van de Europese Commissie.

Ronald Fonteyne heeft 35 jaar ervaring inzake onderzoek rond vistuig. Hij werkt hoofdzakelijk in het kader van Europese onderzoeksprojecten, waarvan hij er verschillende coördineerde, is Belgische afgevaardigde bij ICES, lid van het Fishing Technology Committee en van diverse werk- en studiegroepen.

Jochen Depestele is lid van de ICES Working Group on Fishing Technology and Fish Behaviour.



De citaten

'De "Duurzaamheid" bedoeld binnen de "Stichting voor Duurzame visserijontwikkeling" wordt meer en meer in vraag gesteld. (...) Blijkbaar beseffen sommige bestuurders in deze fora de ernst van de situatie niet. Ofwel doen ze alsof ze het niet weten. Op de kaaien spreekt men nu al van onwil uit een bepaalde hoek!'

LC in het Informatieblad van de Rederscentrale, mei 2005

'Toen de Zeebrugse Visveiling eind jaren tachtig werd geprivatiseerd (...) had die weinig te vrezen van de Oostendse visveiling. Tot Oostende in 2002, in de slipstram van de nieuwe wind die Johan Vande Lanotte (SPA) door de stad blies, het autonoom havenbedrijf oprichtte.'

Knack, 4 mei

'Het nieuwe kapitalisme heeft de boel nog verder verziekt met de filosofie dat de economie geen werk moet opleveren. (...) Ik ben niet bang voor het terrorisme van Osama bin Laden, wel voor wat ons jongeren gaan uitspoken als ze geen werk meer vinden.'

Freddy Thielemans in DM, 12 maart

'Als we het dit jaar zo goed doen als vorig jaar, worden we even groot als de vismijn van Zeebrugge.'

Freddy Pollet in Knack van 4 mei

'Oostende lokt nu al reders met leningen om hun brandstof te betalen. Als ze met hun vis naar Oostende komen krijgen ze geld.'

Jean-Marie Dedecker, Knack, 4 mei

'Oostende biedt dan ook extralegale voordelen die Zeebrugge zich als private organisatie niet kan veroorloven.'

Bart Schiltz in Knack, 4 mei

'Ik doe nu niets wat ik destijds als directeur van de Zeebrugse Visveiling niet heb gedaan.'

Freddy Pollet in Knack, 4 mei

'Het is veel prettiger een grote vis te zijn in een kleine vijver dan een kleine vis in een grote vijver vol met haaien.'

Jan Verheyen,
ex-programmadirecteur VTM

'Belgen zijn een volk van zagers. Vraag mij niet waarom. Maar wat een klaagcultuur. Als ik jullie kranten lees, lijkt het alsof jullie de slechtste economie, de slechtste politici, enzovoort hebben. Jullie zijn te veel gefocust op het negatieve en verliezen het positieve uit het oog. Belgen zijn verwend. Noren ook. Maar het verschil is: Noren beseffen het.'

Trond Sollied
in Het Belang van Limburg



De nieuwe coördinator van de Stichting Duurzame visserijontwikkeling (links) naast voorzitter Ivan Victor.

Luc Mellaerts coördinator SDVO

De Oostendenaar Luc Mellaerts heeft de taak van coördinator bij de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling overgenomen van Michel Claeyns die enkele maanden geleden ontslag nam na een korte passage in de Stichting. Mellaerts is een beroepspiloot en was tot voor kort afgevaardigde bestuurder bij de chartermaatschappij Sobelair die na het faillissement van Sabena door zakenman Aldo Vastapane werd overgenomen. Mellaerts kwam er in oktober 2003 in dienst en gaf eind vorig jaar zijn mandaat terug. Dat gebeurde enkele weken voor Sobelair failliet ging.

Kort geleden kocht hij de rederij Northern Sky op, eigenaar van de N.73 L'Étaplois, en bracht het kleine vaartuig in april opnieuw in de vaart als N.34 L'Étaplois. Luc Mellaerts, op de foto samen met SDVO-voorzitter Ivan Victor, is zaakvoerder van de rederij, zijn echtgenote mevrouw Demyttenaere treedt op als reder. Bij de SDVO heeft hij nu een voltijdse job als coördinator. (gw)

Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur van hoge drukspuit

300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11

Aanvoer en besomming januari-april

Steeds minder scholaanvoer

DE AANVOER EN besomming van de eerste vier maanden van dit jaar is enkele procenten gedaald, maar ligt nog boven het niveau van 2003. Voor scholaanlandingen was er zelfs een daling van 20,3 procent en er was 9,2 procent minder tong. Desondanks is de gemiddelde scholprijs gedaald? De tongprijs is dan weer lichtjes gestegen.

Vooraf in april werden sterke dalingen vastgesteld voor de meeste platvissoorten, verklaarbaar omdat heel wat vaartuigen aan de kant bleven liggen. In april was zelfs 35 procent minder schol, maar ook bot (-28 %), schar (-14 %), schartong (-45 %), tarbot (-28 %) en griet (-12 %). De aanvoer van tong (+9 %) en tongschar (+46 %) waren dan weer beter.

- In ons overzicht van vorige maand (blz 13) heeft een tikfout voor een verkeerd beeld gezorgd. In de bijdrage was sprake van een daling van de tongaanvoer van -125 % waar -15 % had moeten staan.

Overzicht aanvoer en besomming van onder Belgische vlag gevangen visserijproducten tijdens de eerste vier maanden van het jaar:

AANVOER (ton)	2003	2004	2005
Oostende	1.740	2.723	2.812
Zeebrugge	4.677	4.619	3.998
Nieuwpoort	61	92	55
TOTAAL	6.478	7.435	6.866
BESOMMING (milj.)	2003	2004	2005
Oostende	7,01	10,84	11,55
Zeebrugge	21,09	19,57	17,53
Nieuwpoort	0,29	0,35	0,25
TOTAAL	28,39	30,75	29,34

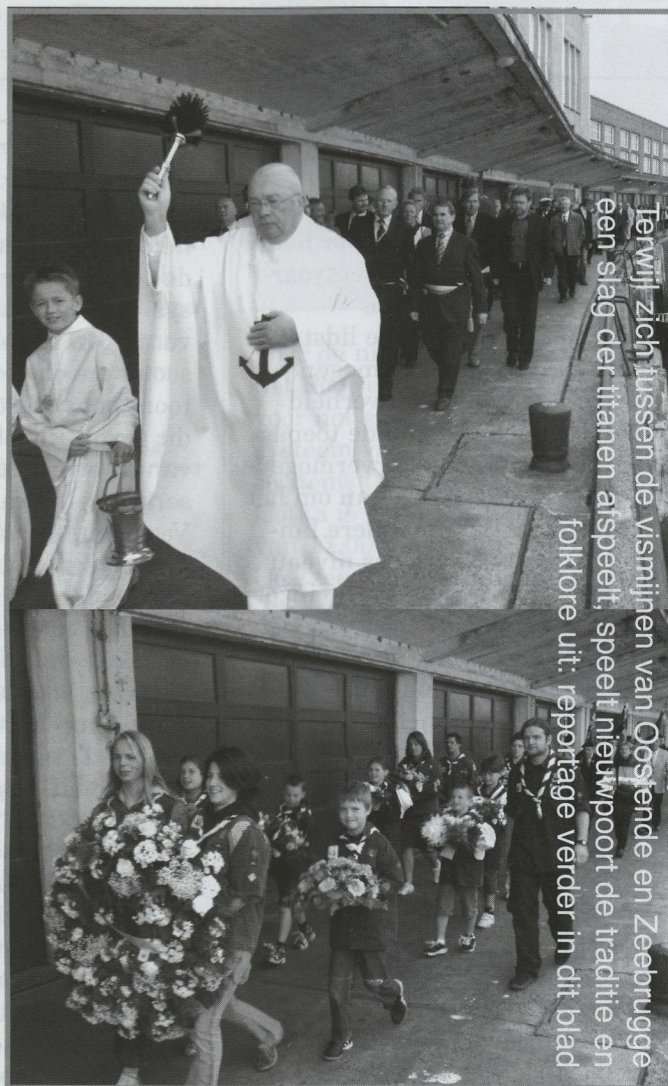
Aanvoer en besomming januari-april

Aanvoer* (in ton)	2003	2004	2005
Oostende	1.740	2.723	2.812
Zeebrugge	4.677	4.619	3.998
Nieuwpoort	61	92	55
TOTAAL	5.237	5.800	5.220

Besomming** (milj)	2003	2004	2005
Oostende	57,01	10,84	11,55
Zeebrugge	21,09	19,57	17,53
Nieuwpoort	0,29	0,35	0,25
TOTAAL	28,39	30,75	29,34

*onder Belgische vlag aangevoerd

** in miljoenen euro



Ferwyl zich fussen de vismijnen van Oostende en Zeebrugge een slag der titanen atspeelt, speelt Nieuwpoort de traditie en folklore uit: reportage verder in dit blad

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

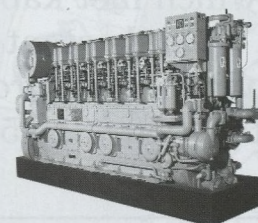
Bureel - werkplaatsen:

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.



SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Sector streeft correct motorvermogen na in Nederland

De Nederlandse kottersector heeft toegezegd om de regels voor het motorvermogen van vissersvaartuigen beter na te leven.

Nederland is een van de lidstaten waar te grote motorvermogen geïnstalleerd zijn. De overheid werkt al enige tijd aan de toepassing van correcte motorvermogens en dringt er tevens op aan om het probleem dat ook in andere landen bestaat op Europees niveau aan te pakken. Ondanks de inzet van de Algemene Inspectiedienst (AID) en het Openbaar Ministerie is de naleving van de regels onvoldoende verbeterd meldde minister Veerman van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit enkele maanden geleden aan de Tweede Kamer. De minister wilde tevens dat de sector zelf haar verantwoordelijkheid opnam.

De sector heeft ondertussen concrete stappen ondernomen en zich verbonden verantwoordelijkheid te nemen voor de naleving van de regelgeving. Veerman maakte

vorige week bekend dat de overheid nauwlettend zal toezien op de toepassing van het private systeem om tot correcte motorvermogen te komen. Indien de sector onvoldoende bereidheid toont om actie te ondernemen zal dit gevolgen hebben voor de inzet van de overheid op het gehele visserijterrein, waarschuwde Veerman. De vangstcapaciteit zal dan op een andere manier in overeenstemming worden gebracht met de beschikbare hoeveelheid vis.

De norm voor het motorvermogen van de eurokotters (300pk/221 kW) in de twaalfmijlszone is in de nationale regelgeving vastgelegd op 300 pk/221 kW en voor de grote boomkorvaartuigen op 2000 pk/1.473 kW met de bedoeling de visserijdruk te beperken en het ecosysteem minder te belasten. Indien de motorvermogens van eurokotter die toegelaten zijn tot de twaalfmijlszone groter zijn dan 400 pk, moeten ze op 400 pk

teruggesteld worden en uiterlijk tegen mei 2009 op 300 pk afgesteld zijn. Ondanks deze overgangstermijn zal het private stelsel in de praktijk toch direct al leiden tot een tot een vermindering van het totale motorvermogen van de kottervloot, ook omdat de grote platviskotters hun motorvermogen onmiddellijk moeten terugbrengen (maximaal 2000 pk) naar het vermogen dat op hun visvergunning vermeld staat. Ondernemers die zich niet bij het private arrangement aansluiten mogen op de bijzondere aandacht van de AID rekenen. De meting, afstelling en verzegeling van de motoren zal verricht worden door onafhankelijke en gecertificeerde meetbureau's. De boetes bij vaststelling van overschrijding bedragen 5.000 tot 35.000 euro en overtredingen kunnen leiden tot de schorsing van de visvergunning. (gw)

TE KOOP

Kleine Brusselle viswinch met kabel.

Goede staat

Prijs 750 euro.

Tel.: 050 / 31 45 54

N.V. WILLEMS

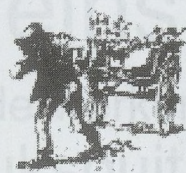
Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66



Nieuw sociaal statuut brengt voordelen voor de reders

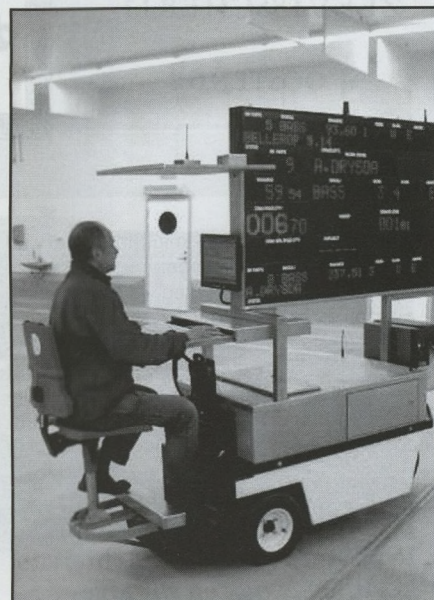
Op 9 mei verstuurde het Zeevissersfonds een bericht naar de reders waarin uitleg gegeven wordt bij de nieuwe CAO die op 24 april afgesloten werd. Daaruit blijkt dat volgende wettelijke verplichtingen van de reders door het zeevisserfonds ten laste zullen genomen worden : het verlies, de beschadiging en de vernietiging van persoonlijke goederen van de zeevisser (art23); het gewaarborgd loon – indien het variabel loon lager is dan dit gewaarborgd loon – kan door de reder gec recupereerd worden van het Zeevissersfonds (art30§3); het gewaarborgd loon bij uitstel van afvaart (art31§1); geneeskundige, heelkundige, farmaceutische en verplegingskosten die nodig zijn in geval van ziekte of ongeval overkomen tijdens de zeereis evenals de verplaatsingskosten die hieruit voortvloeien (art45); het terugbrengen van de in het buitenland ontscheepte zeevisser inclusief logies en voeding (art48); het ter beschikking stellen van de gebruikelijke beschermkledij (art24§1). De ten laste name door het Zeevissersfonds van deze verplichtingen geldt enkel voor de reders die hun verplichtingen ten aanzien van dit fonds, alsook hun wettelijke verplichtingen in het kader van de wetgeving met betrekking tot de sociale zekerheid zijn nagekomen. De brief werd ondertekend door Bart Schiltz, voorzitter van het Zeevissersfonds en door Ivan Victor, secretaris.

Dure visserijgegevens

In 2000 verplichtte de Europese ministerraad alle deelstaten om op regelmatige basis correcte cijfers met betrekking tot de visserij door te geven. De EU betaalt 50% van de kosten van deze informatiegaring. De andere helft dient door de betreffende lidstaat betaald worden. Vlaams Volksvertegenwoordiger Jacky Maes vroeg aan de minister van Landbouw wie er in ons land instaat voor het verzamelen van data met betrekking tot de visserij en hoeveel dat kost. Uit het antwoord van Yves Leterme blijkt dat deze taak momenteel solidair uitgevoerd wordt door het Departement Zeevisserij van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek (voorheen Rijksstation) en de Dienst voor de Zeevisserij. Voor de werkjaren 2005 en 2006 kost het verwerken van dit cijfermateriaal meer dan 900 000 euro, waarvan de helft gedragen wordt door de Europese Unie. Het aandeel van ons land wordt gerealiseerd door de inbreng van loonkosten en eigen financiële middelen van hoger vermeld Departement Visserij. De uitvoerende instanties worden, volgens het antwoord van de minister, evenwel financieel te zwaar belast met deze taken. Hij noemt de toestand zelfs 'onhoudbaar'. Hij onderzoekt dan ook hoe ze kunnen samenwerken met andere onderzoeksinstellingen.

e-commerce

ATS-verkoopssysteem naar Polen



Voor de nieuwe verse visveiling in het Poolse Ustka werd gekozen voor het elektronische verkoopssysteem van Aucxis Trading Systems (ATS) uit Stekene. Ustka is een haven en badstad van 17.000 inwoners aan de Oostzee waar de bevolking gewoon was diepgevroren vis in blokjes aan te kopen in de grootwarenhuizen. Voor de uitbouw van de verkoopapparatuur werd een aanbesteding uitgeschreven waarop ATS intekende. Uiteindelijk heeft de directie gekozen voor het Belgische informatiesysteem. Door de invoering van dit veilsysteem zullen de vissers betere prijzen krijgen voor hun vangsten. Voorheen werd de markt gedomineerd door enkele grote bedrijven. Ustka is de thuishaven van tientallen vaartuigen en basis van de Baltic Fishermen Organisation.

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB is nu *tweeënzeventig* jaar jong.

Geef ons de middelen om...
er nog eens 72 bij te doen.



EEN EEUW
ZEEVISSCHERIJ
te OOSTENDE

Dat het verduldig is dat zei men destijds van papier

(behalve in Nederland, daar zei men dat het geduldig is)

De redactie van HVB krijgt nogal wat oud papier toegestuurd. Wie een oud exemplaar van dit blad heeft liggen, wie een boekje over de visserij ontdekt, wie een foto uit de oude doos opgraaft... doet nog al eens moeite om ons dat te bezorgen. Maar wat doen wij dan met dat oud papier? Wel, we maken een rubriek waarin we het kwijt kunnen. Dit keer over *'Een eeuw zeevisscherij te Oostende.'*

Dat dit werkje uitgegeven werd te Oostende is zeker. Achteraan staat het zwart op wit afgedrukt: Hof's Boek- en Steendrukkerij Kapellestraat, 105 OOSTENDE. Wannéer het gepubliceerd werd is dan weer onzeker, want de uitgevers hadden in die tijd niet de gewoonte zo'n jaartal te vermelden. Het 30 bladzijden tellende boekje laat ons evenwel vermoeden dat het in 1930 uitgegeven werd, want **'Een eeuw zeevisscherij te Oostende'** maakt met betrekking tot de visserij de balans op van 100 jaar Belgische onafhankelijkheid. De auteur is ons eveneens onbekend, maar dat komt alleen doordat het boekje zonder kaft tot ons gekomen is.

Dat de vissers hun steentje bijgedragen hebben tot het welslagen van de Belgische revolutie van 1830 komen we al op de eerste bladzijde te weten. Ene Block kreeg zelfs een **'eeregeveer'** overhandigd voor zijn heldendaden. Hij **'onderscheidde zich, samen met een anderen kameraad-visscher, door in 1830 twee handlangers van het Hollandsch Staatsbestuur in een handomdraai onschadelijk te maken (...).'** Voor de rest is de auteur vol lof over de vooruitgang die de visserij onder Belgisch bewind mocht beleven. Dat heeft niet uitsluitend met politieke maatregelen te maken. Vooral de komst van de stoom- en motorboten onder-

scheidt de Belgische visserij van deze onder het Hollands bewind (die uitsluitend een zeilvisserij was). **'Thans kunnen we groote, en forsich gebouwde schepen bewonderen; de meeste onder hen worden voortbewogen door een motor en hebben een draadloos apparaat aan boord, dat hen bij iedere weersverandering verwittigt (...).'** Maar ook de Belgische staat is voor de sector goed geweest: **'Wanneer men de vroegere lotgevallen op zee herleest, wordt men dankbaar gesteld tegenover al datgene wat verwezenlijkt werd om de visserij her in te richten en te beschermen.'**

Nochtans, merkt de schrijver op, is niet iedereen al die staatsteun genegen geweest. Zo verwijst hij naar een publicatie van de advocaat Lauwers die beweert dat de subsidieregeling waarvan de Oostendenaars genieten de ondergang betekent voor de... Nederlandse visserij. De advocaat spreekt over **'een belachelijk overdreven tegemoetkoming' die 'ten nadeele (speelde) van onze vroegere medebroeders'**. Over welke subsidie het gaat wordt niet beschreven. Wel staat er: **'Holland leed niet weinig bij dezen toestand van zaken: de visschers waren er arm en ongelukkig; ze hadden nauwelijks brood om te eten en lompen om zich te kleeden.'**

Zou het kunnen zijn dat advocaat Lauwers een late Orangist was? Of was hij een voorstander van het liberale laissez-faire dat de Belgische politiek tussen 1848 en 1884 beheerste en dat zich verzette tegen subsidies omdat de onzichtbare hand van de markt toch alles zou regelen? Onze onbekende auteur zelf was evenwel een voorstander van sub-

sidiëring: **'Dank aan dit beschermingstelsel kende de visscherei alhier een tussen de jaren 1840 en 1858 een rijken voorspoed.'**

Maar goed, het boekje wordt geschreven in 1930 en de tijden zijn alweer veranderd. De auteur constateert een klacht die ons niet onbekend in de oren klinkt: **'Het is een onbetwistbaar feit dat de visscherei zich niet verder meer ontwikkelt en dat het zeer moeilijk wordt om nog jonge elementen aan te werven.'** Ook de redenen doen bij ons een belletje rinkelen: het beroep is te gevaarlijk en er ontbreekt een deugdelijk sociaal statuut!

Hoe ziet die Oostendse visserij er op dat ogenblik uit? Er zijn nog altijd zeilsloepen aan het werk (in 1929 zijn dat er nog negen), maar de kaaien worden vooral bezet door de motorboten waarvan de auteur er te Oostende meer dan tweehonderd telt (218). Deze explosie in de motorvisserij zorgt tegelijk voor een personeelstekort bij de stoomboten waardoor de neergang van dat type vissersvaartuigen versneld wordt (56 in 1925 tegenover vijftig in 1929). In 1929, het jaar van de crash van de Amerikaanse beurs, komen er dus regelmatig 277 vissersvaartuigen aan de markt... alleen al in Oostende. Na de Grote Krach zal evenwel de Grote Crisis volgen. Ook voor de visserij zal deze crisis veel betekenen, want het spreekwoord zegt terecht: *als het paard dood neervalt hebben de mussen geen haver meer te eten.* Maar daarover kon onze auteur in 1930 nog niets schrijven, dat moest eerst nog allemaal beleefd worden. (fv)

De Belgische visserijvloot (6)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

Z.41 Tornado

Ex-N.41 Ter Streep, ex-Z.41 Ter Streep,

Ex-Z.41 Pieterjan

Lengte: 25,75 m. - Breedte: 6,48 m

Tonnage: 102 bt

Bouwjaar: 1973 - Werf: Béliard-Murdoch, Oost-

ende - Motor: ABC (1973) - Vermogen: 221 kW

Uitusting: bordenvisserij

Eigenaar:

N.41 Ter Streep: Rederij Norfish PVBA,
Oostende

Z.41 Ter Streep (1981): Rederij D. Declerck en

M. Vergadere PVBA, Knokke-Heist

N.41 Ter Straap (1982): Gerard & Everaert

PVBA, Middelkerke

Z.41 Pieterjan (1983): Jozef Rappé-Debuck,

Knokke-Heist

BVBA Tornado, Knokke-Heist(1989):

Z.41 Tornado (1992):

Rederij Tornado, Knokke-Heist

Z.41 Tornado (24.02.00):

Tornado BVBA + Zeearend BVBA

Zeearend BVBA + Shannon NV (10.03.00)

Eltin BVBA (17.10.00)

Shannon NV +Zeearend BVBA (29.10.01)

NV Shannon, Brugge (27.05.03)

Verhuurd aan exploitant sinds 23.05.00

Rederij Tornado BVBA, Knokke-Heist (tot

31.10.05)



COPYRIGHT L Vd C

Z.45 Stephanie

Lengte: 37,78 m.

Breedte: 8,58 m

Tonnage: 388 bt

Bouwjaar: 1996

Werf: De Graeve, Zeebrugge

Motor: Stork (1996)

Vermogen: 957 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

Blue Angel BVBA, Blankenberge

(1996)

Rederij Stephanie BVBA,

Blankenberge (2001)



COPYRIGHT GWO

Z.46 Neptunus

Lengte: 34,90 m.

Breedte: 8,49 m

Tonnage: 273 bt

Bouwjaar: 1983

Werf: De Graeve, Zeebrugge

Motor: ABC (1983)

Vermogen: 957 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

Neyts Leopold, Knokke-Heist (1983)

Olympus NV, Knokke-Heist (1988)



COPYRIGHT GWO

[Uit Het Visserijblad van 3 juni 1955]

Is de bouw van een garnalmijn te Oostende gerechtvaardigd?

Een nutteloze geldverspilling van miljoenen
Binnen vijf jaar geen garnaalvisserij meer te Oostende

Toen de vorige gemeenteraadsverkiezingen al in hun hevigheid woedden, hadden sommige mandatarissen gemeend aan de bevolking van de Visserskaai te moeten beloven, dat de garnaalvissersvaartuigen in stad zouden blijven verkopen en ...dat er dus aldaar een nieuwe garnalmijn zou gebouwd worden.

Het bleef ditmaal niet bij kiesbeloften en onze vrome gemeenteraadsleden wedijveren sindsdien alle om ter meest om het ontwerp van garnalmijn goed te kunnen keuren zonder dat ze de toekomst bekeken. Aldus worden eens te meer nutteloze miljoenen uit de stadskas gehaald omdat geen enkel hunner het vraagstuk heeft ingestudeerd en nog veel minder beseft hoe het met de visserij en in 't bijzonder met de garnaalvisserij, gesteld is. Men heeft het zelfs niet nodig geoordeeld de wijze raad van de bevoegde ambtenaar in deze aangelegenheid te vragen die, we zijn er van overtuigd, als besluit van zijn verslag zou gemeld hebben, dat het bouwen van een garnalmijn aan het Montgommerydok een nutteloze geldverspilling is.

Zo we het goed voor hebben is zelfs nooit zijn raad of advies gevraagd. Men heeft als argumenten voor het bouwen aangehaald dat het een toeristische attractie is, dat al de café's en restaurants van

de kaai van de kustvisserij leven; dat het de dood van de Visserskaai zou betekenen, moesten de vissersvaartuigen verdwijnen, enz.

Waar het argument van toeristische attractie enigszins kan weerhouden worden, dient toch opgemerkt, dat een veel groter toeristische attractie zou kunnen tot stand gebracht worden moest men regelmatig het publiek naar de nieuwe vissershaven trachten af te leiden, waar het ganse complex de moeite waard is bezocht te worden.

En als men dan bedoelt door attractie, dat het zicht en de ligging van onze kustvaartuigen voor de toeristen aantrekkelijk is, dan kon men eenvoudig de kustvissersvaartuigen hun garnaal laten verkopen in de grote vishalle en na de verkoop kunnen zij, die willen in het Montgommerydok komen liggen, zoals er thans na de verkoop aan deze zijde van de haven, er een 20-tal zijn die in het tijdok van de nieuwe vissershaven gaan liggen ofwel aan de oude Tilburylandingsplaatsen recht over de Yachtclub en de rest in het Montgommerydok blijft schuilen.

Dit dok zou meer en meer door yachten ingenomen worden en moest het plan van Dr Ed. Moreaux, onze vooroorlogse burgemeester verwezelijkt worden, dan zou een prachtige sluis ter hoogte van de huidige ingang toegang verlenen niet tot een tijdok dat voor de yachtsmen ver van aangenaam en aantrekkelijk is, maar tot een vlotdok waar het in een paar jaar tijd zou wemelen van mooie grote en kleinere yachten met al de voordelen er

aan verbonden voor restaurateurs en handelaars van de Visserskaai. Want het is verkeerdt te beweren dat de café's van de kaai leven van de garnaalvisserij.

Hoeveel vissers wonen nog aldaar? Nu de sprot en ijle haring ook in de nieuwe vismijn verkocht wordt, bestaat er geen enkele reden meer om dit argument als een reden voor het behoud van de kustvisserij in het Montgommerydok te aanzien.

Er is meer! Dank zij de verkoop van de garnaal in de nieuwe vismijn, zouden de prijzen doorengerekend 2 fr per kgr hoger zijn, zou de vis welke de garnaalvissers thans soms aan spotprijzen verkopen, veel meer geld opbrengen omdat ze levend vers is en zou het arm bestaan van onze garnaalvissers-reders wat verbeterd kunnen worden.

De Oostendse garnaalvisserij verdwijnt!

Er gaat geen maand voorbij of een Oostends garnaalvissersvaartuig wordt verkocht naar Zeebrugge of Nieuwpoort. Van de 66 bestaande, zijn er 41 van minder dan 50 p.k. en economisch niet meer leefbaar, 27 zijn meer dan 25 jaar oud, 6 meer dan 20 jaar en de rest of 35 dateren van tijdens de oorlogsjaren toen vlug een sigaren-kist ook aaneengetimmerd werd om dienst te doen als vissersvaartuig.

Sedert de oorlog werd er te Oostende geen enkel garnaalvissersvaartuig meer gebouwd en moesten de 65 reders van de bestaande Oostendse vissersvaartuigen hun scheepjes voor 40 % van hun waarde

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

*Deze maandelijkse
rubriek is gebaseerd op
HVB van 1955.*

kunnen verkopen, ze zouden het onmiddellijk doen, daar ze zelfs niet meer in staat zijn zich te verzekeren en geen bemanning meer krijgen.

De Oostendse garnaalvisserijvloot sterft uit en binnen vijf jaar zullen de 27 vaartuigen van meer dan 25 jaar oud niet meer tot de visserij toegelaten zijn. Wat zal er ondertussen geworden van de 35 tijdens de oorlog gebouwd? Hoeveel zullen er afgekeurd, onttafeld of verkocht zijn? En hoeveel zullen er nog met een motor van 50 pk. en minder hun kost verdienen?

Wij menen dat vooraleer op onbezonnen wijze tot de bouw van een nieuwe garnaalvisserij overgegaan wordt, men de daarvoor bestemde miljoenen nuttiger zou kunnen gebruiken en als men werkelijk onze vissers in het Montgommerydok uit oogpunt van folklorie wil laten liggen, dat men ze doet verkopen in de nieuwe vismijn, maar geen miljoenen uitgeven voor een gebouw dat geen praktisch nut meer heeft.

In de nieuwe hallen zullen ze veel beter prijzen bekomen; de stad zal er van profiteren en de handel zal

een grote dienst bewezen worden.

Nu moeten de 20 vaartuigen welke aan de nieuwe vissershaven liggen en deze aan de Cockerillkaai ook na de verkoop van hun garnaal naar die ligplaats varen.

We herhalen het: binnen vijf jaar is de Oostendse garnaalvisserij praktisch niet meer bestaande en zal men van de nieuw te bouwen mijn, een museum kunnen maken omdat

men maar al te gemakkelijk de werkelijke toestand uit het oog heeft verloren. Vooraleer het te laat is, menen we op onze stedelijke overheid beroep te moeten doen om de kwestie nog eens in overweging te willen nemen in het belang van de stad en die van onze kustvissers zelf.

P. Vandenberghe

Staking bij sloopherstellers breidt zich uit

De onzinnige staking, welke vorige week begonnen is bij de Industrielle des Pêcheries, heeft zich heden, Donderdag, uitgebreid tot de sloopherstellingswerf Seghers. Slechts een gedeelte van het personeel der werf Seghers is in staking, de kleine helft heeft het werk normaal voortgezet, terwijl de meeste stakers enkel het werk hebben stilgelegd uit solidariteit met hun kameralen, waar ze veel liever voort zouden gewerkt hebben. De geruchten doen de ronde als zou de staking zich nog verder uitbreiden tot de andere sloopherstelbedrijven te Oostende.

Folkloristische visfeesten te Oostende

Wordt dit jaar een traditie ingezet die zal uitgroeien tot een toeristische attractie in het teken van de vis en de visserij? We hopen het en durven het zelfs verwachten. Op initiatief van de V.T.B. afdeling Oostende, wordt dit jaar op 3 juli, ter gelegenheid van de Zeewijding te Oostende en met medewerking van het stadsbestuur een folkloristisch Neptunusfeest in Oud-Vlaamse stijl gehouden dat heel zeker honderden bezoekers zal trekken. Het feest staat in het teken van de vis. Een grote visbraderij wordt gehouden waar meer dan 300 Kgr gebraden vis kosteloos zal uitgedeeld worden, bovendien 500 liter bier en talrijke andere verrassingen. Het visbedrijf mag hieraan niet onverschillig blijven en dient in zijn eigen belang zijn volledige medewerking te verlenen tot het welslagen van dit feest.

Z.511 Normandiegedoopt – Zondag 5 juni 1955 werd de Z.511 Normandiegedoopt van Frans Ackx en Albert Creyf in Zeebrugge ingezegend.

Z.476 Noorderblikgedoopt – Zondag 12 juni 1955 werd de Z.476 Noorderblik van Louis Depaape gedoopt in Zeebrugge



BOEKEN

FRANK NEYTS

Wegwijzer in de Europese havendossiers

De Europese Commissie is de laatste jaren zeer actief geweest op het vlak van havens en vervoer en het is niet altijd even eenvoudig om alle dossiers te blijven opvolgen. Begin 2004 heeft de Vlaamse Havencommissie daarom een boekje uitgegeven dat voor een aantal belangrijke Europese haven- en vervoerdossiers meer uitleg verschaft. Voor iedereen die op één of andere manier met havens te maken heeft en die wil weten waar de Europese Unie mee bezig is, werd voor een reeks onderwerpen telkens een korte samenvatting gemaakt van de actuele stand van zaken. Tevens werden de belangrijkste documenten in een lijstje weergegeven. Intussen zijn we één jaar verder en werd het boekje geactualiseerd: "Wegwijzer in Europese haven- en vervoerdossiers – Editie 2005". Het aantal besproken onderwerpen werd uitgebreid tot 29. Elk onderwerp werd herzien of aangevuld. De auteurs, Jean-Pierre Merckx en Dik Neyts, hebben nooit de bedoeling gehad om een encyclopedisch naslagwerk op te stellen. Daarvoor bestaan er diverse boekwerken en websites.

Belangrijk is ook dat ook deze nieuwste editie wordt geruggensteund door de website van de Vlaamse Havencommissie. Voor wie dit boekje heeft is er, via een paswoord, dezelfde informatie beschikbaar als in dit boekje, maar dan geactualiseerd. Ook kunnen de in het werkje genoemde documenten worden geraadpleegd of gedownload: www.serv.be/vhc.

De wegwijzer kost 15 euro. Bestellen kan via de genoemde website van de Vlaamse Havencommissie of telefonisch bij Mevr Martine Muylle : +32(0)2.209.01.89.

Een maritieme natie

Bij Adlard Coles Nautical verscheen onder de titel "Maritime Britain, A Celebration of Britain's Maritime Heritage" een buitengewoon interessant boek.

Groot-Brittannië is een eiland. Zijn geschiedenis en karakter werden bepaald door de zee. De volledige maatschappij, zijn cultuur en kunstuitingen zijn dan ook doorweven door 'het maritieme'. Auteur Paul Heiney slaagde er met "Maritime Britain" in een overzichtsgids samen te stellen met meer dan zeshonderd maritieme musea; historische schepen en kustattracties. Zijn het nu de vuurtorens van Cornwall, het geboortehuis van Lord Nelson of de Schotse visserijsector, noem maar op, alles wat hoe dan ook iets met het maritieme te maken heeft zal men in de gids terugvinden.

Een korte beschrijving, eventueel interessante contacten, de openingsuren worden voor iedere bezienswaardigheid opgegeven.

Groot-Brittannië is de bakermat van de moderne zeevaart. De zee is er nooit ver weg. Wie van die zee houdt zal in deze gids alles vinden om een bezoek aan het Albion een nautische koers te geven.

"Maritime Britain" (ISBN 0-7136-7091-6) werd op een handig formaat uitgegeven en telt 296 pagina's. De tekst werd met honderden kleurenfoto's verlucht. De kostprijs, £12.99, is goedkoop te noemen, rekening houdend met de kwaliteit van dit werkje.

Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij, Adlard Coles Nautical, 37 Soho Square, London W1D 3QZ, UK. Tel. +44.20.7758.0200, Fax +44.20.7758.0222.

Globalisering ter zee

Bij Evangelia Selkou, verscheen het boek "Globalisation, Policy and Shipping. Fordism, Post-Fordism and the European Union Maritime Sector".

De internationale scheepvaartsector is de grootste 'logistics provider' en is verantwoordelijk voor ongeveer 95% van alle goederentransport ter wereld, inclusief een belangrijk deel politiek-gevoelige ruwe olie. Dit boek biedt de allereerste hedendaagse analyse van de belangrijkste met elkaar verweven thema's betreffende de interantionale scheepvaartindustrie en haar ontwikkeling in het kader van de toenemende globalisering en internationalisering. Het boek toont de groeiende verwevenheid van de spelers in een supra-nationale context.

Specifiek onderzoekt auteur Michael Roe de rol en de invloed op deze evolutie van supra-nationale organisaties zoals de Europese Unie en de rol die de individuele lidstaten hierin spelen.

"Globalisation, Policy and Shipping" (ISBN

1-84376-934-4) telt 256 pagina's en kost £59.95.

Aanschaffen via de boekhandel of bij Edward Elgar Publishing Ltd, Glensanda House, Montpellier Parade, Cheltenham, Glos GL50 1UA, UK. Tel. +44.1242.226934, Fax +44.1242.262111.

De praktijk van de charteren

Bij Informa Professional verscheen onlangs de zesde uitgave van "Shipbroking and Chartering Practice". Het boek vormt een praktische gids voor de wetgeving en de praktijk van het vak van internationale 'shipbroker'. De auteurs (Lars Gorton, Rolf Ihre, Arne Sandvørn en Patric Hillenius) leggen de principes uit samen met de praktische toepassing. Deze zesde uitgave werd grondig geactualiseerd en gemoderniseerd waarbij de jongste wetgeving ter zake, de nieuwste chartering gebruiken en de meest recente standaardcontracten (Baltic Code 2000 en FONASBA Time Interpretation Code 2000) werden opgenomen. Een onmisbaar werkinstrument voor allen die met chartering te maken hebben, een niet te missen leerboek voor allen die zich in deze eigen materie willen inwerken.

"Shipbroking & Chartering Practice" (ISBN 1-84311-332-8) telt 480 pagina's. Aanschaffen bij een gespecialiseerde boekhandel of bij de uitgeverij, Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, London W1W 7RE, UK. Tel +44/20.7017.5000.

Handbook voor radiocommunicatie

Bij Informa Professional verscheen onlangs de vierde uitgave van "Handbook for Marine Radio Communications". Graham Lees en Willie Williamson tekenden als auteurs.

Het boek geeft uitleg over communicatiesystemen aan land, de huidige satelliet systemen en de vereiste certificaten voor gebruikers. Specifiek worden de GMDSS regels besproken; de regelgeving en de procedures. Het boek biedt ook de regels afgeleid van de International Telecommunication Union (ITU). "Handbook for Marine Radio Communications" is dan ook een nuttig leerboek betreffende de GMDSS-materie en wordt binnen de maritieme sector algemeen erkend als het standaardwerk ter zake.

"Handbook for Marine Communications" (ISBN 1-84311-368-6) werd als hardback uitgegeven en telt 450 pagina's. Het boek kost £65.

Aanschaffen bij een gespecialiseerde boekhandel of bij de uitgeverij, Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, London W1W 7RE, UK. Tel +44/20.7017.5000.

Transportovereenkomsten

Bij Informa Professional verscheen onlangs de geactualiseerde uitgave van "Contracts of Carriage by Land and Air". Het boek werd geschreven door Malcolm Clarke en David Yates.

Dit werk is onmisbaar voor al wie betrokken is bij het voorbereiden, het onderhandelen of het adviseren van transportovereenkomsten over land of via de lucht. De voornaamste internationale conventies ter zake worden stap voor stap diepgaand besproken samen met de meest gebruikte internationale standaardcontracten. Zoals de titel al laat vermoeden komen zowel de binnenvaart, het weg- en het spoorvervoer als het luchtvervoer in dit boek aan bod. Hierbij werden telkens de meest recente wetgeving en regels ter zake opgenomen.

"Contracts of Carriage by Land and Air" (ISBN 1-84311-330-9) telt zo'n 500 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Aanschaffen bij een gespecialiseerde boekhandel of bij de uitgeverij, Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, London W1W 7RE, UK. Tel +44/20.7017.5000.

Verzekeringen

"Marine Insurance, Law and Practice" een uitgave van Informa Professional, van de hand van Professor Francis Rose, biedt een duidelijke en actuele analyse van het onderwerp in het licht van de traditionele principes en regels van de handelswetgeving terzake. Bovendien wordt de invloed van de rechtspraak aan de hand van klare voorbeelden uit de praktijk toegelicht. Ook het spelen van de verzekeringsmarkt en algemeen gebruikte standaardclausules bij mari-

tieme verzekeringen komen aan bod. Het boek legt daarbij uit hoe verschillende elementen van de wetgeving gezamenlijk reageren.

"Marine Insurance, Law and Practice" (ISBN 1-84311-368.6) werd als hardback uitgegeven. Het boek telt ruim 820 pagina's.

Aanschaffen bij een gespecialiseerde boekhandel of bij de uitgeverij, Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, London W1W 7RE, UK. Tel +44/20.7017.5000.

MARITIEM KRUISWOORDRAADSEL

(Gebaseerd op het meinummer van HVB)

HORIZONTALAAL: 1. Z 39 - Oeverdam. 2. Vorderen (tot voorwaarde hebben) - IJzerhoudende aarde - Slee. 3. Dubbele klinker - Radon - Hoekpilaster. 4. Verenigde naties - Vissoort. 5. 3,1416... - Lichaamsdeel. 6. Denkbeeldig gebied Waar bepaalde geestelijke waarden thuishoren - Romijns Imperium - Hert. 7. Europese taal. 8. Daar - Meetstok - Oosters hoofddeksel. 9. Opstootjes - Katjesdragende boom. 10. Brugs toprestaurant (twee woorden). 11. Beslist vrouwelijk van aard. 12 Oostendse stedelijke visserijschool (twee woorden).
VERTIKAAL: 1. Wie onlangs een sociaal statuut mocht zien - 2. Ajuinen - Verlos. 3. Bestaat - Door middel van - Speelgoed voor kinderen. 4. Veenmodder - leder. 5.



Voegwoord - Vrouw van Jacob. 6. Zeehond - Nummer (afkorting). 7. Niet in het bezit van - Meisje. 8. Dubbele klinker - Ale twee. 9. Aan het genoemde - Eenhoevig zoogdier. 10. Achter - Muzieknoet - Oude Italiaanse munt. 11. Voornaam verslaggeefster Radio 2 - Teken. 12. Oorlogsgod - Ratelpopulier - Kop om uit te drinken. (Met dank aan Michel Billiau)

Oplossing kruiswoordraadsel mei

V	I	S	P	R	O	D	D	U	C	T	E	N				
I	S	E	R	E				N	A		L	E				
S								S	C	H	I	P	H	O	L	
								E	T	A	G	E			G	E
O	M	A										O	D	E		
M	A	R	I	T	I	E	M									
B	R	O	O	D	W	I	N	N	E	R						
R																
E	R	E	N													
D	E															
E	U	R	O	K	O	T	T	E	R	S						

Vissershuwelijk aan boord van Z.526



winderige dek van het boomkorvaartuig. In samenspraak met het paar was de huwelijks-ceremonie niet in een hand-draai geklaard. Met gelegenheidsteksten en de inzegening van broden en vissen werd inhoud gegeven aan het huwelijksritueel. Na de plechtigheid trok de familie met een antieke touringcar naar Sint-Anna Ter Muiden voor de feestmaaltijd. Gwenny (20) is de dochter van Ingrid Luick. Kevin Degroote (23) is de zoon van gewezen reder Daniël Degroote van de Z.123 Eldorado, uit Heist. Na een huwelijksreis naar Cyprus is Kevin intussen weer aange-monsterd en vertrokken voor de visserij in de Golf van Biscaje. (gg)

EEN HUWELIJK AAN BOORD van een vissersvaartuig is zeker geen alledaagse gebeurtenis. Het was echter de wens van Gwenny Vlaeminck om aan boord te trouwen met visser Kevin Degroote, bemanningslid van de Z.526 Vaya con Dios. Gwenny is dan ook de kleindochter van Marie-Louise Luickx-Flitser, moeder van reder Geert Luickx. Tweede probleem was het vinden van een priester die het huwelijk buiten de kerk wilden inzegenen. Uitkomst bracht de vereniging "Rent a Priest" uit Tielt. De dissidente en gehuwde priester Norbert Bethune heeft het jonge paar aan boord in de echt verbonden. Alle genodigden scheepten in voor de plechtigheid op vrijdag 6 mei op het



De gehuwde priester Bethune zegent het vissershuwelijk in.

Visafslagen Urk en Harlingen onderzoeken fusie



Urk

DE VISAFSLAG VAN Urk en de Visveiling Insula te Harlingen, een kleine honderd kilometer uit elkaar gelegen, onderzoeken de mogelijkheid om te fuseren tot een superveiling. Beide bestuursraden hebben dat vorige maand tijdens de jaarlijkse ledenvergadering van de Beheerscoöperatie Urk bekendgemaakt. Met een omzet van 101 miljoen euro is Urk met ruime voorsprong de grootste visafslag van Nederland. Na IJmuiden (44 miljoen euro) komt Harlingen (40 miljoen euro). Urk veilde vorig jaar 35.000 ton vis, Harlingen 13.000 ton. De Friese visveiling Harlingen, eigendom van de Coöperatieve Producenten Organisatie Oost, heeft echter een bijzonder slecht eerste kwartaal achter de rug met een terugval van 33 procent. Urk heeft een marktaandeel van 35 procent, samen met Harlingen hebben ze de helft van de markt is handen.

De bestuurders van beide visafslagen hebben hun goedkeuring gegeven om het fusie-onderzoek te starten met de intentie om tot een daadwerkelijk samengaan te komen. De besprekingen draaien rond de randvoorwaarden en de

timing waaronder de fusie gestalte moet krijgen. De onderhandelaars moeten voor 1 januari 2006 hun besluiten voorleggen.

De samenvoeging van beide afslagen is ingegeven door een krimpende markt in de platvissector. Door een fusie kunnen ze hun positie versterken, hun rendement verhogen en de kosten drukken.

Na de fusie begin dit jaar van Breskens en Vlissingen tot Zeeuwse Visveilingen BV (weliswaar met behoud van de twee locaties) telt Nederland nog tien visafslagen. De Stuurgroep Nijpels en ook vismijndirecteur Teun Visser van Urk hebben eerder dit

jaar al aangekaart dat er vanuit economisch perspectief te veel visafslagen zijn. Volgens de Urker zouden drie of vier veilingen volstaan. De visafslagen Stellendam, Scheveningen en Colijnsplaat die binnen het samenwerkingsverband United Fish Auctions (UAF) werken onderzoeken eveneens de mogelijkheid om de fuseren met de Hollandse Visveiling IJmuiden. De vier afslagen haalden vorig jaar een gezamenlijke omzet van 87 miljoen euro. De visafslagen van Den Helder/Texel, Lauwersoog en Den Oever hebben zich in het fusiedebat nog niet laten horen. (gw)



Harlingen

“Toekomst Nieuwpoorts visserij ligt in handen van de sector”

HET PINKSTERWEEKEINDE, in Nieuwpoort al jaren de dagen van de Landbouw en de Visserij, stond opnieuw volledig in het teken van de visserij. De landbouwsector komt volgende maand aan de beurt. Niet dat de Nieuwpoortse visserij weer in grote doen is. Verschillende sprekers hebben nogmaals hun bezorgdheid geuit over de tanende activiteit in de vismijn. Ook de handelaars voelen zich niet meer zo aangesproken door het slinkende aanbod. Vraag blijft of het stadsbestuur nog meer kan doen dan het al doet. De vismijntaks afschaffen, zoals gemeenteraadslid Alain Coulier (VLD) voorstelt? Burgemeester Crabbe denkt dat een schrapping van een minieme taks geen ommekeer teweeg brengt.

Tijdens de druk bijgewoende opening drukte schepen André De Zaeyer zijn bezorgdheid uit. *“De vraag dringt zich op waar we in Nieuwpoort naar toe willen met de maritieme rijkdom en dit belangrijk onderdeel van onze lokale geschiedenis. Ik denk hierbij aan een combinatie van traditie en folklore, twee factoren die bijzonder sterk aanwezig zijn aan de Westkust. De uitdaging is echter te zorgen dat zowel de traditie als de folklore een toegevoegde waarde kan zijn voor de visserij van morgen”.* Vishandelaar Romeo Rau, voorzitter van Promovis Nieuwpoort, stelde eveneens de vraag of het goed gaat met de Nieuwpoortse visserij en gaf meteen het antwoord. *“Nee, maar het gaat momenteel nergens goed in de visserij.”* Maar hij gelooft erin: *“Wars van alle negatieve uitlatingen in de pers waarin tendentius geschreven wordt hoe slecht het wel gaat met de Nieuwpoortse visserij blijven wij bij Promovis geloven in de slaagkansen van de Stedelijke Vismijn.”* Rau vraagt wel enkele maatregelen om de verloren zonen terug naar Nieuwpoort te halen. Promovis zal ook in de toekomst de Nieuwpoortse vis blijven promoten. *“Nergens kan de vis vergelijking doorstaan met onze dagverse vis.”*

Tijdens de plechtigheid aan het Vissersmonument benadrukte burgemeester Roland Crabbe dat de toeristische impact van de visserijgebonden activitei-

ten in Nieuwpoort niet uit het oog mogen verloren worden. *“Als stadsbestuur zijn we ons terdege van bewust dat de kustvisserij het de laatste jaren hard te verduren krijgt. Het stadsbestuur heeft de voorbije jaren belangrijke financiële inspanningen geleverd om de plaatselijke visserij in stand te houden en een samenwerkingsovereenkomst gesloten met Promovis om nieuwe impulsen te geven. Jammer genoeg moeten we vaststellen dat deze inspanningen niet altijd het gewenste resultaat opleveren”*, betreurde de burgemeester. *“Als stedelijke overheid moeten we er over waken dat de forse investeringen met gemeenschapsgeld lonend zijn. We moeten ook ten volle kunnen rekenen op de medewerking en participatie van de visserijsector willen we de toekomst van onze vissershaven niet in het gedrang brengen. De verdere ontwikkeling van onze vissershaven heeft slechts kans tot slagen als de sector zelf voldoende vertrouwen in de toekomst heeft. Wij als overheid kunnen slechts de middelen aanreiken, de initiatieven moeten vanuit de sector zelf komen.”*

Econometers

Yvan Victor, voorzitter van de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) mocht als gastspreker de werking van de stichting toelichten. Hij maakte het bestaan van een internationaal forum bekend met Nederlandse,

Franse, Engelse en Belgische vertegenwoordigers die een gezamenlijke strategie zullen ontwikkelen tegen het vaak irrationele Europese visserijbeleid. Hij wees ook op enkele concrete initiatieven die bij toepassing op ruimere schaal een substantiële brandstofbesparing moeten opleveren. Het gaat om een proefproject met rolsloffen waardoor het vistuig over de bodem rijdt en de aanpassing van een boomkorvaartuig dat de visserij met borden uittest.

“Om het effect op het energieverbruik te kunnen meten moeten we de vaartuigen van econometers voorzien. Alleen al de installatie van die meters heeft ons geleerd dat tot tien procent op de brandstof kan bespaard worden. Voor de totale energiefactuur van het grote vlootsegment zou dit op jaarbasis een kostenbesparing van 2,5 miljoen oude franken kunnen opleveren.” Voorzitter Victor zegt dat de SDVO nagaat of het mogelijk is om de hele vloot van econometers te voorzien en kijkt uit of hiervoor FIOV-steun mogelijk is.

Victor maakte ook bekend dat er een bevraging gestart is van alle reders om een alternatief te vinden voor het mislukte systeem van dagplafonds waardoor de rederijen de quota rendabeler kunnen opvissen.

Naast genoemde initiatieven heeft de SDVO de bijscholing op het vlak van veiligheid voor de bemanningen en de kwaliteitszorg niet vergeten. *“SDVO voelt zich geroepen om modules tot stand te brengen om de bijscholing mogelijk te maken”*, zegt de voorzitter. Tenslotte wees hij op een onderzoek in samenwerking met het Departement Zeevisserij in Oostende naar de mogelijkheden voor de kweek en de afzet van week- en schelpdieren, een domein waarin heel wat Nieuwpoortse know how steekt en dat ongetwijfeld een goed alternatief zou kunnen worden in de sector. (gw)

SKB - Life Saving Equipment nv

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

E-mail naar
skb.lse.ost.@village.uu.net.be



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Aanvoer in Nieuwpoort met 40 procent achteruit

In de periode januari-april lag de aanvoer in de Nieuwpoortse vismijn 39,7 procent lager dan vorig jaar. Vooral de scholaanvoer ging er onderdoor. De Nieuwpoortse reders vinden ook dat zij geen eerlijke prijs meer krijgen voor hun vangst. Als ze goed gevangen hebben wenden ze de steven naar Oostende of Zeebrugge. Dat doet het aanbod geen goed dat hierdoor verder verschaalt en waardoor de kopers zich wel op een andere markt moeten bevoorraden.

De cijfers januari-april liegen er niet om (cijfers in kg):

	2004	2005	Vershil
Kabeljauw	2.451	1.140	-53,5 %
Schol	26.14	9.176	-65,0 %
Tong	28.084	21.948	-21,8 %
Rog	6.045	1.604	-73,5 %
Bot	17.055	11.715	-31,3 %
Schar	2.330	2.049	-12,1 %
Totale aanv.	91.674	55.194	-39,8 %

Tijdens de eerste vier maanden bedroeg de besomming in Nieuwpoort 248.752 euro of 28,6 procent minder dan vorig jaar. Tong was goed van 76 procent van de besomming (188.515 euro). Het aandeel van tong zou nog hoger liggen als de betere platvis de zelfde prijzen haalt als in de andere vismijnen. De cijfers tonen aan dat dit niet het geval is. Merkwaardig genoeg werd (gemiddelde) meer betaald voor de meeste scholsorteringen meer in

Nieuwpoort dan ik andere havens.

Gemiddelde prijzen tong (in euro) januari-april 2005:

	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
Tong 1	11,40	11,32	9,29
Tong 2	12,09	11,64	9,94
Tong 3	10,45	9,96	8,84
Tong 4	9,68	9,92	8,57
Tong 5	8,54	8,32	7,20

Gemiddelde prijzen school januari-april 2005:

	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
Schol 1	1,70	1,74	2,76
Schol 2	1,49	1,50	2,48
Schol 3	1,35	1,38	1,72
Schol 4	1,49	1,47	1,15



Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

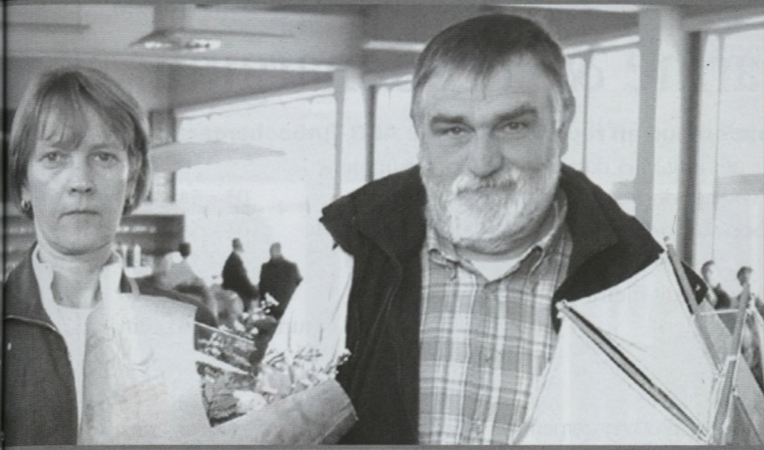
ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN
PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)

KRAANVERHUUR
MAGAZIJN MET RUIM ASSORTIMENT WISSELSTUKKEN

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel.: 059/32 28 75 - - Fax 059/ 32 56 59 - MOBIL: 0477 / 362 562.

Nieuwpoort viert trouwe aanvoerders



Scheepswerf Idp bouwt vlotters voor drijvend zwembad in Parijs



De Oostendse scheepswerf IdP kreeg de opdracht voor de bouw van twintig vlotters die het drijvend zwembadcomplex van 4.000 ton op de Seine in hartje Parijs moeten dragen. Voor de constructie was tientallen ton staal nodig, genoeg om een middelgroot vissersvaartuig te bouwen. De verdubbeling van de staalprijs tussen opmaak van de prijsofferte en de uitvoering van het werk veroorzaakte een probleem. De prijsherzieningsclausule in het contract dekte immers de niet te voorziene prijsstijging niet. *“De enige oplossing was een gedeelte van het werk in een goedkoper loonland laten uitvoeren. Door de omstandigheden verplicht werd dan ook de helft van de opdracht naar Roemenië overgeheveld”,* zegt projectleider Philippe De Vestele. Intussen is de opdracht afgewerkt en zijn de enorme vlotters met diepladers naar de haven van Rouen gereden waar ze aan caissons bevestigd worden en met duwbotten naar Parijs gevaren. *“Het project van de vlotter lijkt een eenvoudige opdracht, maar de technische en kwaliteitseisen lagen echter zeer hoog. Bovendien moest alles demonteerbaar zijn om vijfjaarlijks onderhoud toe te laten. De helft van ons personeel heeft van september tot maart met de bouw bezig geweest en na het aanbrengen van een dikke beschermende epoxycoating was het werk af.”*

Idp maakt als enig Belgisch bedrijf deel uit van het consortium dat in opdracht van de stad Parijs een drijvend complex van 15 miljoen euro bouwt nabij de Pont de Bercy. Het complex omvat een zwembad met openschuivend dak; cafetaria, zonneterras, fitnesscentrum en sauna en opent halfweg volgend jaar de deuren. (gw)

‘New look’ bestuursgebouw van de vismijn te Oostende



Het nieuwe uitzicht met glazen bovenbouw van het bestuursgebouw van de Oostendse vismijn ligt al vast. De kantoren van AG Vismijn Oostende worden op de benedenverdieping ondergebracht. Op de verdiepingen met uitzicht op de havengeul komt een vergaderzaal en de controlekamer voor de begeleiding van het scheepvaartverkeer. Het gebouw is eigendom van de stad Oostende en werd in erfpacht doorgegeven aan AG haven Oostende die de bovenste verdieping verhuurt aan de Afdeling Scheepvaartbegeleiding van het AWZ. (gw)



ABB Marine & Turbocharging

Uw adres voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers

U kunt ons 24 uur per dag, 365 dagen per jaar bereiken voor onderhoud, reparatie en verkoop van originele ABB-onderdelen. Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen.

Telefoonnummers:

- Service: 03 - 5443033
- Onderdelen: 03 - 5443025
- 24-uurs dienst: 03 - 5443030
Fax: 03 - 5443020
E-mail: turbo@be.abb.com

ABB Turbocharging

Luiithagen Haven 2 / Unit H, 2030 Antwerpen
www.abb.be

