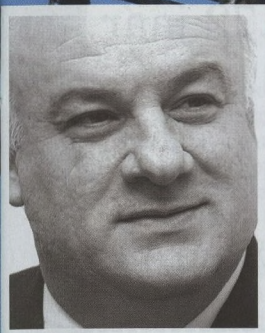
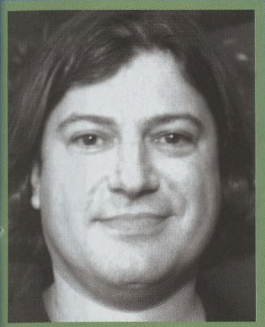
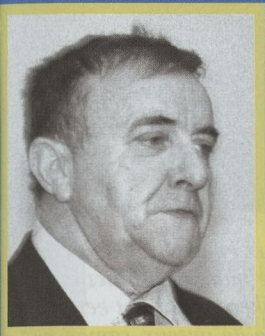
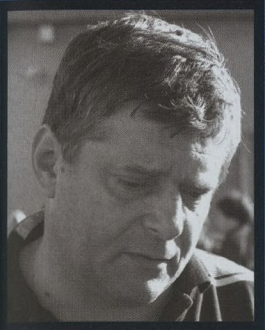
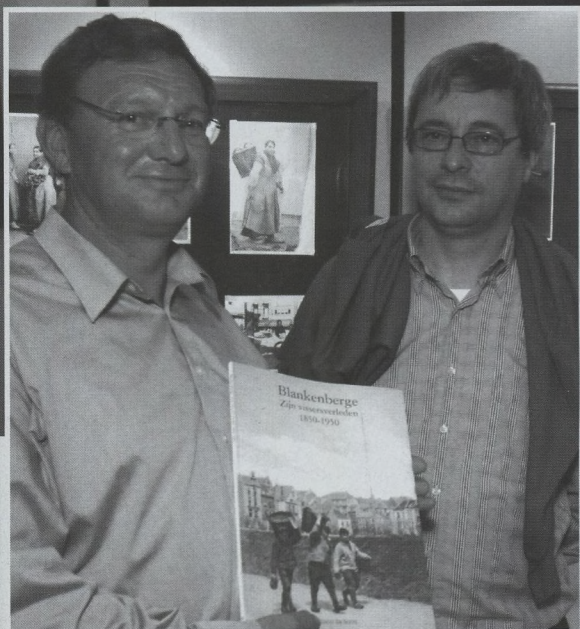
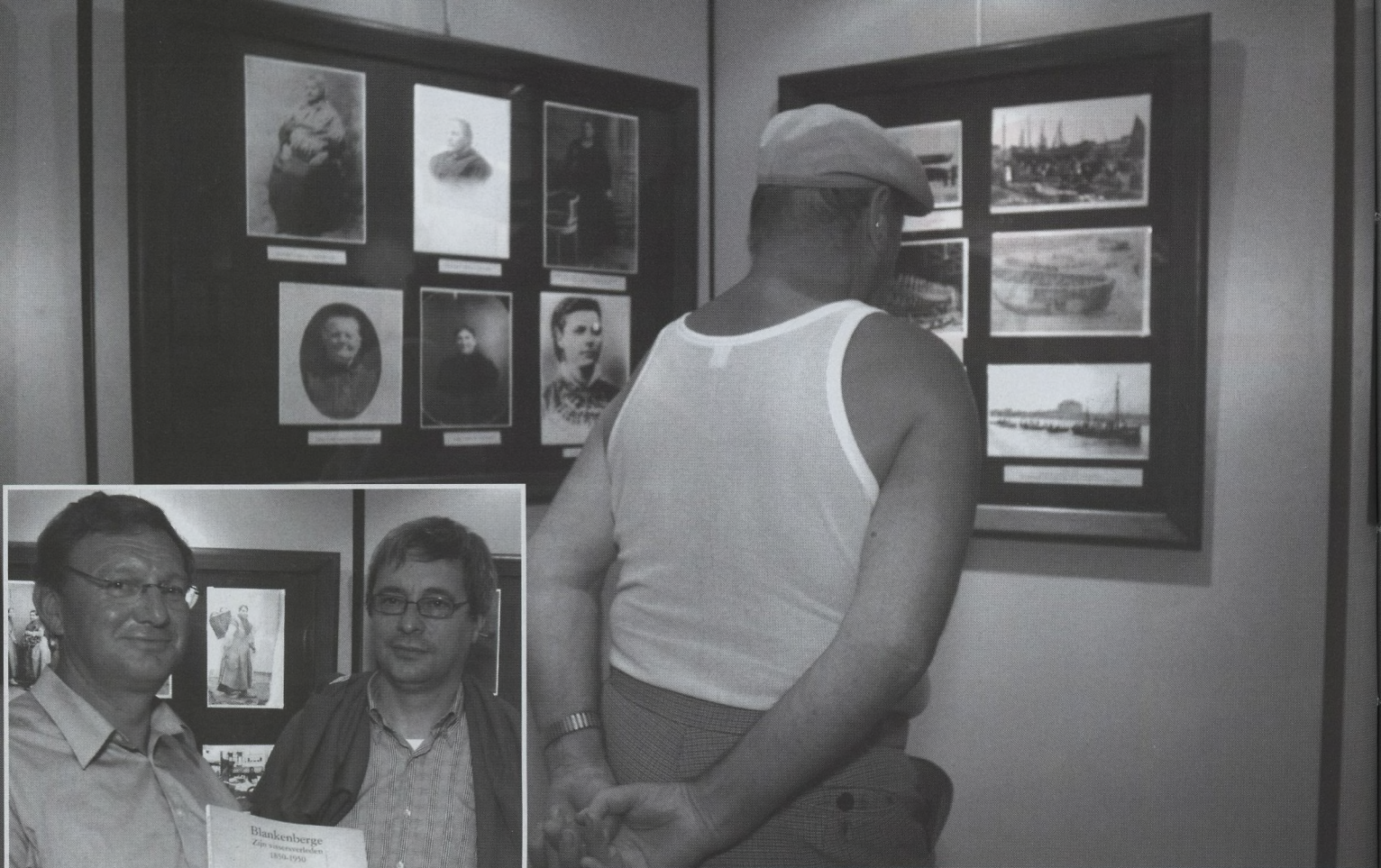


# HVB

72  
HET VISSERIJBLAD

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





*Op de (zwoele) avond waarop Dany Soete zijn nieuw boek over de Blankenbergse visserij presenteerde konden we deze leuke foto maken. Deze man had in het cultureel centrum duidelijk last van de warmte en liet dat ook blijken. Laat het een kleine herinnering aan de nazomer zijn. Op de inzetfoto zien we de auteur, samen met zijn uitgever Herreboudt.*

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 72 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

# HVB 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 Klausing (†), Willem Lanszweert, L.K.Merate, Annie Vanhee (tekeningen), Edmond Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).

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

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en  
alle correspondentie:

HVB,  
Brusselstraat 12, 8450 Bredene  
Pas op: geen fax meer!  
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 (NL)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto Guido Walters

## Barst ook hier de strijd om de olie los?

DE DURE OLIEPRIJZEN blijven de gemoederen beroeren. Het zijn al lang niet meer alleen de reders die daarover klagen. Zij werden bijgebeend door klagende transporteurs, chemische bedrijven, taxichauffeurs, olieleveranciers en klagende particulieren. Een enquête leert ons dat vrijwel alle KMO's (91%) het erover eens is dat de overheid moet ingrijpen en daarvan wil 96% een verlaging van de accijnzen en 92% een verlaging van de taksen op elektriciteit. Maar niet alleen de ondernemers klagen. In Wallonië noteerden we al de eerste stakingen van arbeiders tegen de hoge olieprijsen.

Dat alles is nog maar het topje van de ijsberg. Naarmate de olieschaarste zal toenemen zal ook de maatschappelijke strijd daar rond verhevigen, want olie is tot nader order een basisproduct dat *elk* van ons nodig heeft om te kunnen functioneren. Dat geldt uiteraard voor een boomkorvaartuig dat er dagelijks 5000 liter doorjaagt, maar dat geldt evengoed voor de visser die thuis jaarlijks zijn tank van 2000 liter moet vullen. Dat zal de reder niet kunnen betalen, maar de visser evenmin, laat staan de gepensioneerde arbeider.

Intussen ligt de sector wel op apegapen. Vaartuigen blijven aan de kaai liggen, er zijn faillissementen en er worden zondebokken gezocht. Zo werd de bekende reder Bart Schiltz (zie ook verder in dit blad) door zijn collega's uit de sectortop weggestemd. Daardoor ook vraagt elkeen op de kaaien zich nu af hoe het thans verder moet met de Rederscentrale die van crisis naar crisis blijft sukkelen, waarbij we niet de indruk krijgen dat voorzitter Jaak Gabriëls een deel van oplossing is (eerder een deel van het probleem).

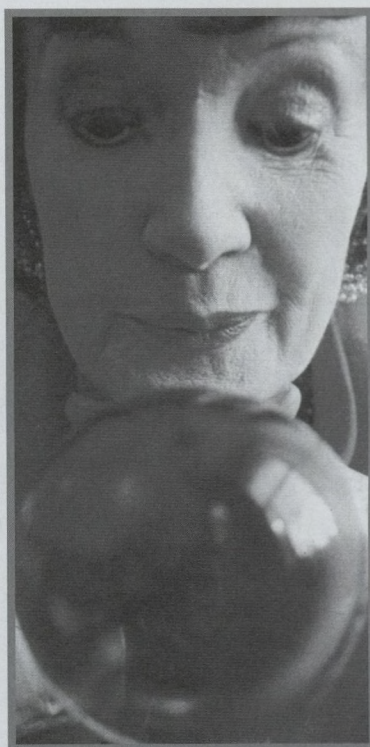
En ja, dat alles is nog maar het begin. Het ziet er immers niet naar uit dat er vlug soelaas komt. In het zakenblad van UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers, lezen we dat 71% van de KMO's een crisis verwacht als de energieprijzen hoog blijven. 89% van de ondervraagden verwacht trouwens dat de olie- en energieprijzen ook de volgende negen maanden minstens even hoog zullen blijven. Bijna negen op de tien ondernemers is er dus van overtuigd dat de energieprijzen binnen het eerste jaar niet zullen dalen. Het gaat dus wellicht niet om

een tijdelijk, maar om een structureel probleem. Zelfs in de Rederscentrale begint men dat nu in te zien.

Dat is niets anders dan wat we in dit blad al vele jaren voorspellen. Hoeveel keren hebben we er de sectortop er niet op gewezen dat het niet in eerste instantie de 'economisch waardeloze' kleine kustvisserij zijn die de ontwikkeling van de Vlaamse visserij belemmeren, maar dat het integendeel de allergrootste boomkorvaartuigen zijn die het voortbestaan van de vissersgemeenschap in gevaar brengen.

Hadden we een glazen bol nodig om dat te zien? Neen, de tekenen waren voor iedereen duidelijk, behalve dan voor degenen die verblind waren door de concurrentiestrijd... die ze hoopten te winnen. Dat althans is de mening van...

*de man op de kaai*



## Lage garnaalprijs maakt vissers boos

DE VLAAMSE GARNAALVISSERS zijn boos omdat ze onvoldoende geld krijgen voor hun vangsten. Daarom hebben ze zich bij de start van het garnaalseizoen in de kijker gewerkt met een protestactie. Begin vorige maand stortten ze kilo's ongepelde garnaal uit voor de deur van de *Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling* en de *Rederscentrale* in Oostende. In één adem klaagden ze ook de oneerlijke praktijken aan waarbij handelaars en grootdistributeurs Vlaamse garnalen aanbieden die niet van onze kustvissers afkomstig zijn. Het ongenoegen was enkele weken geleden reeds voelbaar op de *Dag van de dagverse Vlaamse Garnaal* in Zeebruggen. De bemanningen van de laatste drie Zeebrugse garnaalvaartuigen uitten toen reeds hun ongenoegen over de prijs die ze voor hun schaaldiertjes krijgen.

Vrijdag 2 september verzamelden een vijftienvijftig-koppige groep vissers en reders voor de kantoren van de SDVO in de Ankerstraat. Het moet gezegd dat ondank het gering aantal Zeebrugse kustvaartuigen de Bruggelingen toch het sterkst vertegenwoordigd waren.

Hun woordvoerder, schipper Jan Ackx van de Z.63 *Thalassa*, eist een minimum opvangprijs voor garnaal, waardoor de handel geen vrij spel meer krijgt. Hij wijst ook naar de Nederlandse eurokotters die veel garnaal op onze markt gooien. "Hierdoor krijgen wij am-

### Nederlandse handel wil keurmerk voor garnalen

In Nederland gaat de vraag naar een keurmerk voor garnalen uit van de handel en de milieuvereenigingen. Enkele weken geleden bespraken garnaalhandel, Waddenvereniging en de Stichting Noordzee de invoering van een kwaliteitslabel voor duurzaam gevangen garnalen. Zonder verder overleg met de klasiseke organisaties uit de visserijsector werd gekozen voor een certificering volgens het Marine Stewardship Council (MSC). De Nederlandse Visserijbond waarschuwt dat garnaalvissers er rekening mee zullen moeten houden dat de handel eisen gaat stellen aan hun bedrijfsvoering. De Visserijbond vraagt zich af of de meerkosten die dat met zich meebrengt zullen gecompenseerd worden door een hogere prijs.

"Duurzaam vissen betekent voor ons niet alleen produceren met respect voor de natuur, maar ook dat de visserman op een normale manier zijn inkomen kan verdienen", luidt de reactie van de bond die zich gepasseerd voelt.



Foto boven. Kurt Deman kipt een mand garnaal uit voor de deuren van de SDVO. Foto rechts: achteraf herhalen de vissers hun actie voor de deuren van de Rederscentrale. (foto gw)

per anderhalve euro per kilogram en daarmee geraken we niet uit de kosten." De Zeebrugse visser verwijt de SDVO helemaal niets gedaan te hebben voor de invoering van het vorig jaar beloofde kwaliteitslabel voor de Vlaamse garnaal. "Wij doen aan duurzame visserij en eisen dan ook een minimumprijs voor onze vangsten", betoogt Ackx.

SDVO-voorzitter Ivan Victor mengde zich onder te boze garnaalvissers en vond dat zij voor de verkeerde deur protesteerden. "Het ligt niet aan de SDVO als de opvangregeling al jarenlang een vergoeding van slechts 1,42 euro voorziet. Dat is een verantwoordelijkheid van de Rederscentrale. Binnen de SDVO wordt wel gewerkt aan de invoering van een kwaliteitslabel en aan enkele andere initiatieven om de garnaal

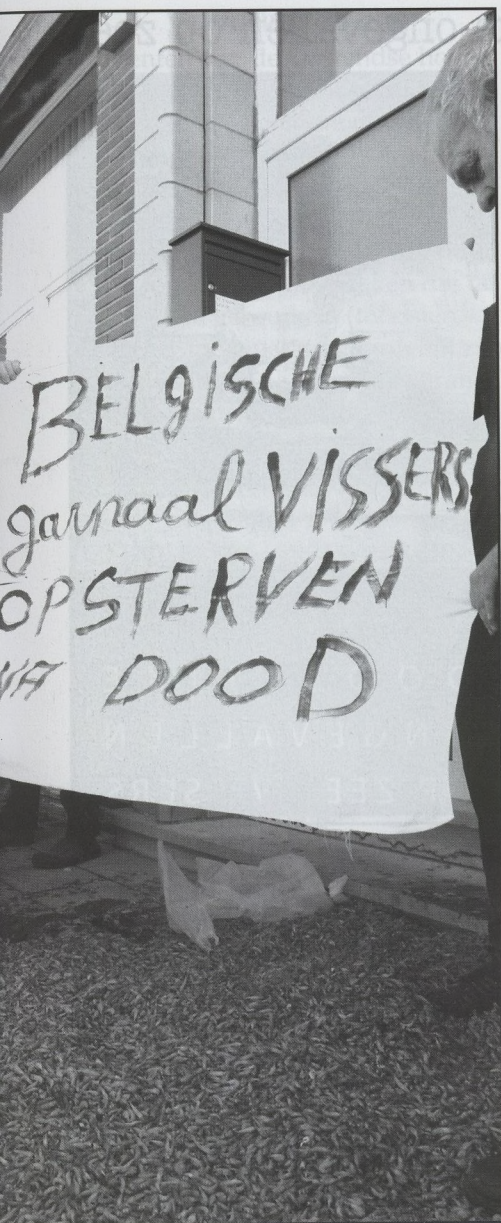
# N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene*

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



dichter bij de consument te brengen. Maar jullie moeten dan ook ophouden met het parallelle circuit waardoor slechts een gedeelte van de aanvoer op de veiling komt," kregen de vissers te horen. Jan Ackx ontkent de beschuldiging van de groothandelaars dat de vissers alternatieve afzetkanalen onderhouden. "De Oostendse garnaalvissers verkopen een gedeelte van hun vangst aan de vistrap en daar is niets mis mee. De Zeebrugse vissers verkopen wel enkele kilootjes aan gepensioneerden op de kaai. Je kan dat toch geen parallelle markt noemen", reageert Jan Axx.

Na deze woordenwisseling trokken de actievoerders richting Rederscentrale waar de toegangstrap eveneens onder een laagje garnalen bedekt werd. Directeur Luc Corbisier kwam tot bij de actievoerders maar vond dat hij hen geen verklaring verschuldigd was. De handelaars verdedigden zich voor de lage prijs omdat het momenteel nog kleine garnalen betreft. Nu zitten er meer dan 850 stuks in een kilogram,

zeggen de inkopers en die zijn voor de pellers ongeschikt. "Als dat aantal vermindert zullen de garnaalvissers ook meer geld krijgen. Vier tot vijf euro voor stukstallen beneden de 600 is een prijs die wij in het verleden ook betaalden. Maar dan moeten ze wel goed gezeefd zijn en al het puf eruit."

Enkele dagen na de actie vond reed overleg plaats tussen de garnaalvissers en de SDVO. Algemeen verantwoordelijk Luc Mellaerts zegt dat de gesprekken over de invoering van een kwaliteitslabel vlot verlopen, maar vindt het nog te vroeg om verder uit de weiden over de voorstellen ter opwaardering van de Vlaamse garnaal. (gw)

## 12de Garnaalpelwedstrijd in Oostende



Nadat de Handelaarsbond van de Oostendse Visserskaai had afgezien van de organisatie van de jaarlijkse garnaalpelwedstrijd heeft de vereniging Jong Horeca Middenkust de wedstrijd gered. Onder een stralende zon greep op de laatste zondag van augustus, te laat voor ons vorig nummer, het evenement voor het eerst plaats op het Sint-Petrus en Paulusplein. 62 deelnemers, waaronder 5 kinderen, zetten zich aan het pellen. Bij de vrouwen haalde Suzanne Dieusaert uit Oostende het beste resultaat. In één uur pelde ze 1,854 kg garnaal waarvan zij netto 0,714 kg overhield. Ber-linda Bruynsteen uit Oostende en Ria Goes uit Bredene volgden op de tweede en



derde plaats. Walter Kyndt uit Bredene verwerkte 1,620 kg en hield er 0,622 kg gepelde garnaltjes aan over. De Oostendenaars Ronny Bruynsteen en Eddy Hendryckx haalden de ereplaatsen. Bij de jongeren haalde een meisje uit Lokeren het beste resultaat. In een half uur pelde Nele Casneuf 0,246 kg garnaal en haalde daarmee een nettore-sultaat van 88 gram.

# CREVITS

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050/ 54 48 33  
 Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85  
 H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13  
 Telefoneren vanuit Nederland:  
 09/ 32 50 54 48 33  
 Fax 050/ 54 79 11

## Handleiding voor nabestaanden van dodelijke ongevallen op zee

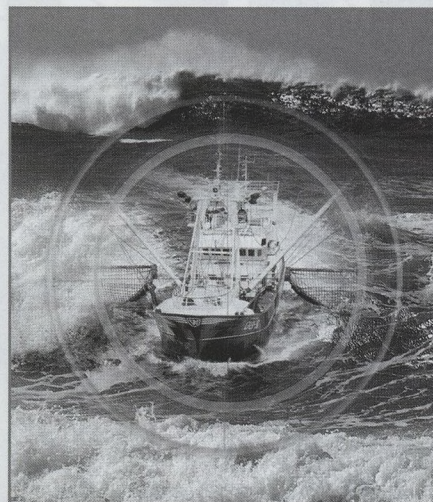
NAAR AANLEIDING VAN de moeizame afhandeling van een aantal recente arbeidsongevallen met dodelijke afloop aan boord van vissersvaartuigen is een analyse gemaakt met alle betrokken diensten. Daaruit bleek dat er nood is aan een document dat sereen en heel concreet uitlegt welke stappen nabestaanden moeten ondernemen in een dergelijke situatie. Het "Draaiboek Dodelijke ongevallen op zee" is voor de nabestaanden een handleiding waarin stap voor stap wordt uitgelegd wat er hen op administratief, financieel en familiaal vlak te doen staat. Het is tevens een werkdocument voor de verschillende diensten waarmee de nabestaanden te maken krijgen.

Het draaiboek kwam tot stand met de steun van het *Zeevissersfonds* en de alle betrokken instanties, waaronder het *Fonds voor Arbeidsongevallen (FAO)*, de *Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer*, de *Scheepvaartpolitie*, het *erkend sociaal secretariaat*, de *preventieadviseur*, de *sociale diensten van de kustgemeenten*, de *aalmoezenier*, de *moreel consulent* en de *vakbonden*. Bij de voorbereiding van het draaiboek werden ook de nabestaanden van enkele recente arbeidsongevallen gehoord. Vice-premier en Minister van de Noordzee, Johan Vande Lanotte, stelde de nieuwe handleiding voor in de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) in Oostende en wees op de essentiële rol die het Maritiem Reddings en Coördinatie Centrum (MRCC) toe-

bedeeld krijgt. Het MRCC krijgt normaal als eerste de melding van een ongeval binnen en moet de reddingsacties op gang brengen en de Scheepvaartpolitie inschakelen. In de afhandeling van een arbeidsongeval aan boord is een cruciale taak weggelegd voor de Scheepvaartpolitie. Naast de vaststellingen nodig voor het onderzoek en de eerstelijns-slachtofferbegeleiding staat deze dienst in voor het informeren van de aalmoezenier, de morele consulent, de sociale dienst van de gemeente van het slachtoffer en het organiseren van een infovergadering voor de bevoegde instanties.

Het draaiboek van 28 bladzijden kan opgedeeld worden in vier delen. Het eerste deel bevat een overzicht van de stappen, vanaf de melding van het ongeval tot de afhandeling van het dossier. In het tweede en derde luik worden die stappen gedetailleerder beschreven. De laatste bladzijden zijn gewijd aan een aantal belangrijke begrippen en diensten waarmee men geconfronteerd wordt bij een dodelijk arbeidsongeval.

Alle vissers worden met een infokaart "SOS-kompas" op de hoogte gebracht van de beschikbaarheid van het draaiboek. De kaart bevat een lijst van diensten waar de vissers en hun familieleden terecht kunnen bij een arbeidsongeval. De brochure ligt gratis ter beschikking bij alle instanties waarmee vissers in contact komen.



D R A A I B O E K  
D O D E L I J K E  
O N G E V A L L E N  
O P Z E E V I S S E R S

### 10de Vissersfeest op 15 oktober

In Oostende organiseren Yvan Fonteyne, Lucien Desomer en Eddy Serie opnieuw hun jaarlijkse Vissersfeest. Daarop worden de *Waakzame Hondenwachtprijzen* uitgereikt aan personen die zich ingezet hebben voor de sector en aan de schipper die het 'duurst aangebrachte zeedier' op zijn naam mag schrijven. De tiende editie gaat door op 15 oktober om 20 uur in de zaal Walrave (domein prins Karel) Nieuwpoortsesteneweg 634 te Oostende. Voor 40 euro per persoon kunt u die avond genieten van het menu, de prijsuitreiking en de danspartij die, zoals elk jaar, ook nu weer zal duren tot in de vroege uurtjes. Wie erbij wil zijn laat het weten door het nodige bedrag over te maken op rekening 380-0051694-64 van het Comité Vissersfeest. Wie eerst nog inlichtingen wilt kan bellen met een van de inrichters op 059 70 66 21 (Desomer), 059 50 21 14 (Fonteyne) of 059 32 54 75 (Serie).

## SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

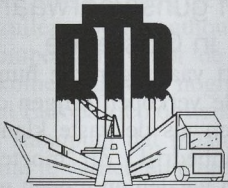
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE  
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73  
E-mail: [info@shipyard-lowyck.com](mailto:info@shipyard-lowyck.com)  
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

## Vervuiling op zee

Studenten van de Oostendse hogeschool bereiden een tentoonstelling voor over afvalpollutie op zee. Zij willen op die manier de vissers sensibiliseren om respect op te brengen voor het milieu waar ze hun brood moeten verdienen. Verder zal de tentoonstelling benadrukken dat tal van andere gebruikers (toeristen...) evenzeer medeverantwoordelijk zijn voor de toestand van zee en strand. De tentoonstelling gaat door van 15 tot 30 november in de stadsbibliotheek van Oostende. Gratis toegang.

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



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor  
Federaal secretaris  
zeevisserij  
Jules Peurquaetstraat 27  
Oostende  
Tel.: 059 55 60 85  
Fax: 059 70 51 33  
E-mail:  
Ivan.Victor@btb-abvv.be

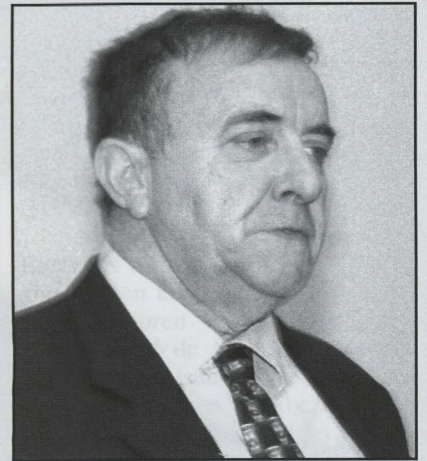
R. Vermote:  
gewestelijk secretaris  
0476 23 40 28  
Heiststraat 3  
Zeebrugge  
Tel.: 050/54 47 15  
Fax: 050/54 42 53  
E-mail: btbzee@pi.be

## Bestuur Rederscentrale stemt Bart Schiltz weg

OP DE GARNAALDAG in Zeebrugge was het reeds duidelijk dat er *een dik haar in de boter* van de Rederscentrale (RC) zat. Ondervoorzitter Bart Schiltz stond op het programma aangekondigd als een van de sprekers, maar bleef tijdens de toespraken in de kantine van de vismijn achter. Een dergelijke houding laat niets aan de verbeelding over. Er waren grote meningsverschillen in het bestuur van de patroonsorganisatie.

Op de eerstvolgende bestuursvergadering wilde Schiltz dat iedereen kleur bekende door aan de sturen op een vertrouwensstemming. Hij koppelde daaraan een aantal voorwaarden waarvan hij vooraf wist dat ze onaanvaardbaar waren. Zo stelde hij zijn veto tegen het aanblijven van enkele bestuurders. Voorzitter Gabriëls heeft nog pogingen ondernomen om Schiltz tot vrijwillig ontslag aan te zetten, maar de Heistse reder ging daar niet op in. Uiteindelijk kwam het op de vergadering van 6 september, onder voorzitterschap van Jaak Gabriëls, tot een stemming waarbij Schiltz met 15 tegen vier stemmen de laan werd uitgestuurd en al zijn mandaten waarin hij de RC vertegenwoordigt ontnomen.

Bart Schiltz reageerde vinnig op de stemming. *"Ik was al enige tijd het onderwerp van een laster- en roddelcampagne en wilde dat niet langer over mij heen laten gaan. Daarom heb ik de bestuurders van de Rederscentrale om een duidelijke keuze gevraagd. Ik heb inderdaad de vertrouwensstemming gevraagd en daaraan voorwaarden gekoppeld die onaanvaardbaar bleken. Men wrijft mij aan dat ik als voorzitter van het Vissersfonds slecht onderhandel met de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling en haar voorzitter Ivan Victor. Een aantal reders wil geld loskrijgen van het Vissersfonds en ik krijg het verwijt dat dat niet lukt. Het is juist dat Jaak Gabriëls nog bemiddeld heeft om mijn mandaat zonder stemming neer te leggen, maar daar ben ik niet op ingegaan."* Bart Schiltz werd eind 1994 voorzitter van de RC. Er heerste toentertijd grote onvrede bij de reders aan de Oostkust waar o.l.v. Schiltz in 1993 een aparte vereni-



ging werd opgericht (Vlaamse Redersvereniging, VRV). Schiltz had toen al eens ontslag genomen, als voorzitter van de RC-oostkust, omdat hij het niet eens was met de houding van de RC ten aanzien van de NV Zeebrugse Visveiling die eind 1988 de Zeebrugse vismijn van de stad brugge afgekocht had. Het was ook Schiltz die toenmalig voorzitter Jef Deroose na een tumultueuze fractiestrijd uit het zadel lichtte. De rangen werden weer gesloten toen Schiltz eind 1994 voorzitter werd, een functie die hij acht jaar vervulde. In 2003 voelde hij zich zwaar aangevalen na een razzia in Zeebrugge waarbij een van zijn vaartuigen betrokken was en stelde hij zijn mandaat ter beschikking. Hij werd begin 2004 opgevolgd door gewezen landbouwminister Jaak Gabriëls (VLD), maar bleef in het bestuur als ondervoorzitter voor de Oostkust. Schiltz was ook voorzitter van het Zeevissersfonds en vertegenwoordiger van de redersvereniging in diverse raden en organisaties zoals het Paritair Comité voor de Zeevisserij, de Provinciale Visserijcommissie, de quotacommissie, het VLIZ e.a. Op vrijdag 7 oktober houdt de Rederscentrale een buitengewone algemene ledenvergadering waarop wellicht de vervangers voor Bart Schiltz en de onlangs overleden Norbert Hennaert (zie elders in dit blad) verkozen zullen worden.

*Verder in dit blad, op bladzijde 18, probeert Flor Vandekerckhove het ontslag van Schiltz in een breder kader te plaatsen.*

## Z.596 in aanving met containerschip



Enkele weken geleden kwam het grote boomkorvaartuig Z.596 De Zwerver in aanvaring met een containerschip. Het ongeval gebeurde nabij de Thornton Bank. Het vaartuig van de Oostendse rederij De Zwerver liep hierbij schade aan het stuurhuis en de reling aan stuurboordzijde op. Door de kracht van de aanvaring brak een van de boomkorstokken door.

## Sluit ZV aan op Oostends veilsysteem Eface?

DE ZEEBRUGSE VISVEILING heeft belangstelling voor aansluiting op het Eface-veilsysteem laten blijken. Dit althans volgens AGVO-voorzitter Miroir. Volgens de Oostendse schepen is hem gevraagd of Oostende daar bezwaar tegen heeft. "Helemaal niet, waarom zouden we", was de reactie van Yves Miroir. "Het is tenslotte slechts een kwestie van tijd vooraleer de ZV toetreedt tot het systeem Aucxis Trading Systems (ATS), waarvan wij mede-eigenaar zijn."

In Nederland zijn reeds acht visafslagen aangesloten op het ATS-netwerk nu ook de UFA-veilingen (Colijnsplaat, Stelendam en Scheveningen) zijn toegetreden. Voorheen werkten de drie afslagen met het Pefa-systeem, evenwel zonder

tot het netwerk te behoren.

Er zijn ook besprekingen, zo zegt Miroir, met de Nieuwpoortse vismijn om aan te sluiten bij het Oostendse netwerk. Het simultaan veilen dat nu gebeurt tussen Oostende en Urk zou dan uitgebreid worden tot de aanvoer in Nieuwpoort.

Ondertussen wordt ook gewerkt aan een systeem met centrale borgstelling en facturatie. Nu moet iedere koper over een borgstelling beschikken in iedere visafslag waar hij koopt. Een koper kan nooit meer kopen dan het bedrag waarvoor bij een bankwaarborg heeft, terwijl het best mogelijk is dat hij bij een andere visafslag nog geld beschikbaar heeft. "Een centrale borg zou dan een aantal probleemsituaties kunnen voorkomen",

zegt Miroir. "Een ander probleem is dat wij de aanvoeders binnen de 24 uur uitbetalen en de kopers dat pas op latere datum doen. Daar staan wij eigenlijk in voor prefinanciering van de aankopen. Dat gaat soms tot twee miljoen euro per week waardoor wij de kosten van een aanzienlijke kredietlijn bij de bank moeten dragen. Met een centrale borgstelling menen wij dat we sneller aan ons geld komen waardoor de kosten van de kredietlijn zullen verminderen."

## Guy Van der Verst weg bij AGVO

Commercieel manager bij AG Vismijn Oostende, Guy Van Der Veurst, heeft het vismijnbedrijf verlaten. De Oostduinkerkenaar kwam begin 2002 in dienst. Hij stond in voor de commerciële contacten in binnen- en buitenland met het oog op het aantrekken van nieuwe trafieken.

## Nieuwpoortse vaartuigen krijgen gunstvoorwaarden in Oostende

Nieuwpoort vaartuigen die hun vangst in Oostende verkopen krijgen dezelfde voorwaarden als de vaste klanten van het vismijnbedrijf. Zij moeten geen kaairechten betalen en mogen gratis op de slipway.

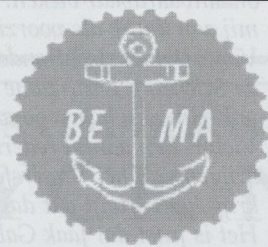
**Z.41 Tornado vastgelopen** – Drie weken geleden is het Zeebrugse vaartuig Z.41 Tornado van de NV Shannon en de BVBA Zearend, maar geëxploiteerd door de BVBA Tornado uit Knokke, bij een uitwijkbeweging vastgelopen voor de Nederlandse kust. Het vaartuig liep daarbij een beschadigde schroef op die ondertussen hersteld is.

**Z.53 Van Eyck tegen kaaimuur** – De Z.53 Van Eyck van de NV Irina's uit Heist liep kopschade op door een aanvaring tegen een kaaimuur. De oorzaak lag bij de slechte werking van de keerkoppeling. De schade werd hersteld bij Padmos in Bruinisse.

## Vismijnproblematiek op tafel burgemeesters

Wilfried Wouters, coördinator van het Actiecomité Zeebrugse Visserij, vreest dat een centralisatie van de vismijnen een gevaar betekent voor het voortbestaan van de Zeebrugse vissersvloot. Het actiecomité meent dat er krachten aan het werk zijn om steeds meer activiteiten over te hevelen naar Oostende. Dat kan op termijn leiden tot de sluiting van de Zeebrugse Visveiling, aldus Wouters. Deze bezorgdheid werd voorgelegd aan burgemeester Lippens van Knokke-Heist die de problematiek op de agenda wil plaatsen van de volgende vergadering van de tien kustburgemeesters.

**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.

Mededingingsregels laten geen brandstofsubsidie toe

## Vlaamse regering geeft steun aan visserij

DE VLAAMSE REGERING HEEFT haar principiële goedkeuring gehecht aan een lijstje steunmaatregelen voor de visserij. Het besluit vangt het bestaande KB en houdt rekening met de beleidsnota van oktober vorig jaar van Minister-president Letermé. Daarin wordt de samenvoeging van motorvermogen, de differentiatie naar een groot, een klein en een specifiek kustvissersegment naar voor geschoven. Het besluit gaat eerst nog voor advies naar het Vlaams Visserijcomité en moet daarna nog het fiat van de Raad van State krijgen vooraleer het in werking treedt.

HET ONTWERP VAN beleidsnota kwam reeds ruim aan bod in dit blad (HVB 5 november 2005). Na de gesprekken van drie weken geleden met Europees commissaris voor visserijzaken *Joe Borg* in Oostende en Zeebrugge, in aanwezigheid van de sectorverantwoordelijken (achter gesloten deuren), werd aan de uitgezette koers weinig gewijzigd. De reders zullen vooral onthouden dat er géén compensaties voor de brandstofkosten komen. Er werd nogmaals benadrukt dat Europa zich onwrikbaar houdt aan het standpunt dat maatregelen om die factuur te verlichten uitgesloten zijn. *“De hoge olieprijs treffen iedereen, dus kan voor de leveringen aan vissersvaartuigen geen uitzondering worden*

*gemaakt”*, luidt de redenering. Desondanks tracht de Franse overheid binnen de beperkte bewegingsruimte fiscale compensaties in te voeren voor de drie zwaarst getroffen sectoren: visserij, landbouw en transportbedrijven.

Lidstaten kunnen natuurlijk op eigen houtje steunmaatregelen instellen, maar die mogen niet in strijd zijn met de mededingingsregels van de EU. De Commissie onderzoekt intussen of Frankrijk met haar garantiesysteem wel aan de voorwaarden voldoet. Borg zei dat alle lidstaten een schrijven ontvingen met het verzoek de Commissie in kennis te stellen van de lopende steunmaatregelen *“Bovendien lost tijdelijke steun voor de dure brandstof op lange-*

*re termijn niets op.”* Dat is niet enkel de overtuiging van de Commissie. Ook specialisten uit de oliesector verkondigen bijna dagelijks in de media dat de hoge olieprijs geen tijdelijk fenomeen is. Ook in HVB wezen we de lezers hierop in een artikel dat luidde: *“De visserij zit in de olie, maar hoelang nog?”* (HVB II/2005).

### Borg

Europees Commissaris Joe Borg is bezig aan een kennismakingsronde in de visserijsectoren van de lidstaten. Na IJsland deed de Maltees de Vlaamse Kust aan en reisde dan door naar Scheveningen voor een werkbezoek aan de Nederlandse visserij. Tijdens zijn tweedaags verblijf aan onze kust maakte hij kennis met het kleinste vlootsegment van de Europese gemeenschap.

Borg legde zijn informatienota *“Economische moeilijkheden van de Europese visserijsector”* op tafel. Het document vormt de basis voor de discussie rond de steunmaatregelen tussen de lidstaten en de Commissie. Europa staat wel open voor investeringssteun in vissersvaartuigen die minder brandstof verbruiken en/of de viscapaciteit beperken. Ook saneringsplannen waarbij vaartuigen uit bedrijf genomen worden

# VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport  
Scheepstransport  
Spoortransport  
Luchtransport



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

# YOUR GATEWAY TO EUROPE

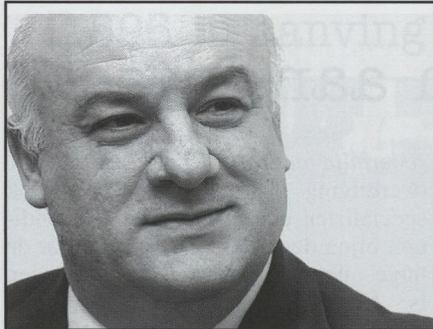
**EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:**  
gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuiskopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

e-mail : [info@vismijnoostende.be](mailto:info@vismijnoostende.be)

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34



Joe Borg, Europees Commissaris voor visserij.

zullen op subsidiëring kunnen rekenen. Wat er uit de bus komt zal later te lezen zijn in zijn *Restructuring Action Plan*. Na de ontmoeting met Joe Borg maakte Yves Leterme bekend dat compensaties voor de dure brandstof evenmin op zijn programma staan. De nadruk ligt op ingrepen die de Vlaamse visserijsector diepgaand zullen herstructureren "*Structurele problemen vereisen structurele oplossingen*", luidt het devies. De grote lijnen werden al opgenomen in de Beleidsnota Zeevisserij waarvan de inhoud eind vorig jaar al binnen sector circuleerde. Het ontwerp bevatte kritische opmerkingen bij de eenzijdige ontwikkeling van onze boomkorfvloot, de

beschikbare visvoorraden en het beheer van de visquota. Een van de maatregelen moet voorkomen dat nog meer vangstquota in handen komen van buitenlandse (lees: Nederlandse) vissers. "*Samen met de administratie werken wij aan een aantal concrete structurele maatregelen. Het besluit inzake vlootbeleid is door de Vlaamse regering principieel goedgekeurd en zal zeker voor het einde van het jaar van kracht worden. De bevraging inzake het quota-systeem is afgelopen, wij zijn aan besluitvorming voor het komende jaar toe en werken aan de modaliteiten voor een sloopactie*", liet het kabinet van Leterme horen.

#### Licenties bevroren

Op 23 september verscheen in het Belgisch Staatsblad een ministerieel besluit waarbij de mobiliteit van visvergunningen tijdelijk bevroren wordt. "*In afwachting van een globaal actieplan en bijhorende maatregelen is er nood aan rust in de sector*", zei Leterme na de ontmoeting met Borg. "*Noodsituaties zijn vaak aanleiding tot het nemen van ondoordachte beslissingen. Van daar het opschorten van de mogelijkheden om visvergunningen, via vaartuigen, over te dragen.*" De Minister-president is ervan overtuigd dat deze tijde-

lijke bewarende maatregel noodzakelijk is om de Vlaamse visserijsector en zijn vangstmogelijkheden op langere termijn te beschermen en te vrijwaren.

De vrees is immers dat er kapers op de kust zitten om vangstcapaciteit uit het land weg te kopen. Zelfs al blijven die vaartuigen onder Belgische vlag, de kans bestaat altijd dat zij meer in het buitenland zullen markten in plaats van onze visafslagen aan te doen.

De Europese Commissie van haar kant zet de subsidiekraan open voor rederijen die overschakelen op minder brandstofverslindende motoren en dito vistechnieken. Dat is een maatregel die rechtstreeks ingrijpt in de structuur van de vloot die bijna voor honderd procent uit boomvaartuigen bestaat.

Leterme heeft ook het probleem van de onproductieve stoomdagen op tafel gelegd. Hij vroeg aan Borg een regeling die de dagen van en naar de visgronden niet in rekening brengt voor het maximaal aantal dagen dat de vissers op zee zijn. Hij vindt dat vissers die een gedeelte van de quota in verafgelegen vangstgebieden moeten halen hier een economisch nadeel ondervinden tegenover vissers die vlak voor hun deur kunnen vissen. Borg heeft beloofd daar de nodige aandacht aan te besteden.

# 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

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

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

Tenslotte liet Leterme weten dat hij uit de onderhandelingen over de quota 2006 die in december vastgelegd worden en waarvan de voorbereiding reeds is opgestart meer wil halen.

### Minimum vitalis

Een nationaal herstructureringsplan met sloopregeling voorziet in het wegsaneren van 15 procent van de vlootcapaciteit (vermogen of tonnemaat), waardoor wellicht opnieuw 15 tot 20 vissersvaartuigen van de vlootlijst verdwijnen. De kosten voor de stopzetting zullen voor de helft door de lidstaat en de andere helft door Europa worden

betaald. Leterme maakt er een punt van dat Europa 70 procent betaalt, zodat voldoende schepen in aanmerking kunnen komen binnen het beperkte Vlaamse budget.

Begin dit jaar was onze vloot 122 vaartuigen groot, waarvan minstens een dozijn inactief. Door het maximale motorvermogen van een vaartuig (nvdr: momenteel 1.300 pk of 957 kW) op te trekken tot 1.500 pk (1.105 kW) blijft het totale motorvermogen ongewijzigd maar daalt het aantal vaartuigen. Niemand gelooft dat er veel grote vaartuigen zullen aangeboden worden om hun

motorvermogen in schijven te verkopen. De gegadigden zullen het eerder zoeken bij de kleinere vaartuigen, voor zover ze niet toetreden tot het specifieke kleine kustvlootsegment dat vijf jaar bescherming biedt.

Zeker is dat de vloot binnenkort minder dan honderd vaartuigen groot is. Intussen is het vlootniveau al lang onder het minimum vitalis van 182 vaartuigen gezakt. Deze ondergrens dateert uit 1993. Vraag is waar de vloot binnen vijf jaar zal staan en of de situatie er voor de overblijvenden er dan beter voorstaat. (gw)

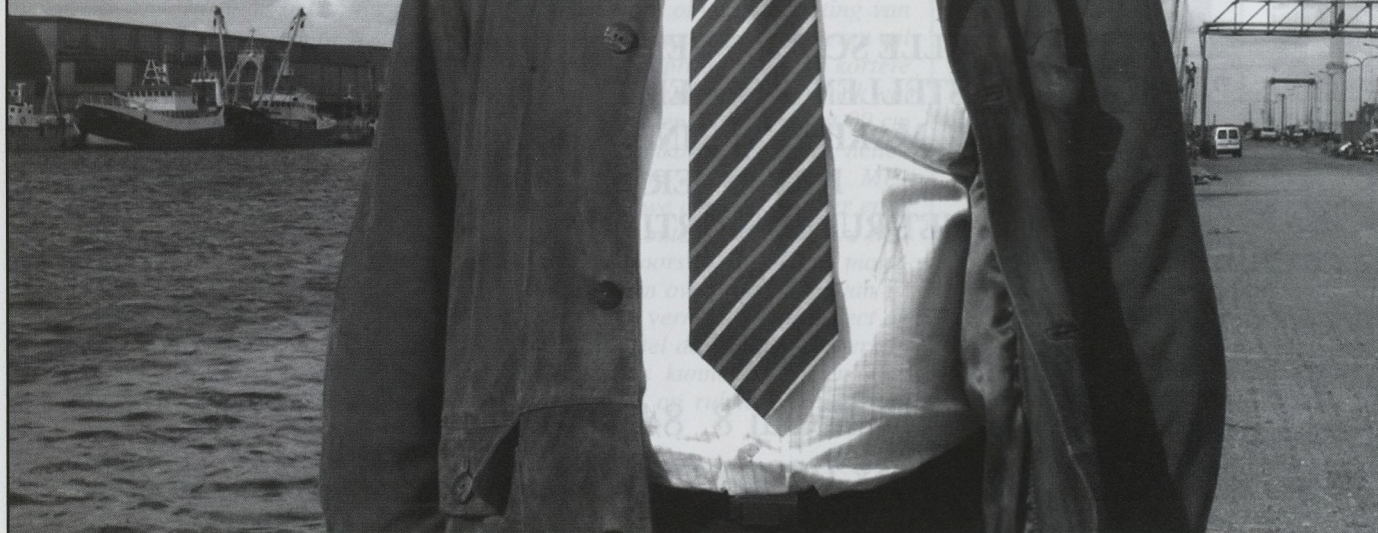
Reder Marc Dezutter (O.124 Fighter):

## “We verdienen niets meer”

NIEMAND HOEFT HET eens te zijn met de maatregelen die in de beleidsnota van Minister-president Leterme zijn opgenomen. Wie daarover een mening heeft kan die steeds kwijt in dit blad. Niet dat reder Marc Dezutter ons daarom gevraagd heeft, maar het had gekund. HVB heeft zelf contact gezocht met de Oostduinkerkenaar die ook denkt aan de toekomst van zijn zoon Peter en schipper van de O.124 Fighter. *“Ik heb altijd gezorgd dat mijn vaartuig goed in orde was. Dat mag wat kosten als er een rendabel schip is. Dat is momenteel niet meer het geval. We varen omdat ik mijn trouwe bemanning in dienst wil houden, maar de rederij houdt er niets aan over. Samen met mijn zoon heb ik acht vissers in dienst. Verschillende bemanningsleden varen al meer dan tien jaar bij mij. Ik heb een uitgebreide bemanning nodig omdat we in een systeem van twee weken varen en een week thuis werken. De vangst wordt steeds in Oostende verkocht.”*

Marc Dezutter is geen front-(pagina)man maar ook weer geen backbencher in de visserij. Volgend jaar wordt hij 60 en staat dan 45

jaar in de visserij, waarvan 28 jaar als schipper. Hij is bestuurder van de Rederscentrale, lid van de Quota-commissie en behoorde samen met Miel Utterwulghe, Benoit Beernaert, John Derudder, Urbain Wenten en Luc Corbisier tot de stuurgroep die Yves Leterme in december vorig jaar bijstond tijdens de onderhandelingen over de nieuwe quota. *“Die betrokkenheid was voor mij een unieke ervaring. In heel mijn loopbaan heb ik nog geen minister gekend die dat toeliet. Het is trouwens niet de eerste keer dat Leterme zijn nek uitsteekt voor de visserij. Ik denk hierbij vooral aan zijn tussenkomst toen de sluiting van de Noordzee en Bristol Kanaal ons boven het hoofd hing.”*



## Plankenvisser

Marc Dezutters wieg stond wel aan de Westkust, maar zijn dichtste binding met de visserij was grootvader die er als paardenvisser op uittrok. Als kind was hij er vaak bij en dat bracht hem in de visserijschool van Nieuwpoort. Vijftien jaar was in 1961 tijd voor de praktijk. "Dat was met de N.762 O.L.Vrouw ter Duinen, een houten vaartuig van Rafaël Vercoutter en zijn zoon Michel. Ik bleef een beetje in de familie aangezien mijn nonkel gehuwd was met Maria Vercoutter, een dochter van Rafaël", verduidelijkt Dezutter. Zijn eerste vaart als schipper beleefde hij met de N.715 Marcel van Maurice Depotter. "Langst heb ik gevaren als schipper op de plankenvisser N.752 Ter Yde van Urbain Legein."

De redersloopbaan van de Oostduinkerkenaar begon samen met Milo Maesen met de O.123 Jami (later Z.123 Eldorado), waarop hij nog vijf jaar als schipper voer. In 1985 liet Dezutter samen met zijn vennoot de O.124 Fighter, een boomkorvaartuig van 33 meter, bouwen op de Scheepswerven Seghers in Oostende, een schip dat hij sinds 1998 samen met zijn zoon beheert. Drie jaar later kochten de vennoten Dezutter en Maesen ook de N.52 Seahunter die op 9 oktober 1998 door een zware grondzee verloren ging en het leven kostte aan de vier bemanningsleden.

## Goeie tijden

"De O.124 kwam in de vaart in een tijd dat er mooie besommingen gemaakt werden. In de jaren negentig is het allemaal veel moeilijker geworden. De lagere quota zorgden voor minder rendement en de invoering van het logboek voor veel administratief werk aan boord. Vanaf 2000 is de toestand nog verslechterd. Vandaag de dag is het niet meer te doen door allerlei beperkingen en bovenop nog een recordprijs voor de brandstof."

"De O.124 is een Kanaalvisser en steeds meer vaartuigen kiezen voor de westkant van Engeland omdat ze er 250 dagen mogen maken (tegenover 154 in de Noordzee). Het resterend tongquotum van het vangstgebied is herverdeeld en mag vanaf 1 oktober opgevist worden. Wie er vist heeft recht op drie kilogram tong per kilowatt-vermogen van het vaartuig. Dat betekent dat wij het moeten doen met 2.900 kg tong tot het einde van het jaar. Wanneer je teveel vangt moet je weglopen of vis overboord gooien. Daarom heb ik besloten daar niet aan mee te doen. Nu iedereen wegtrekt uit de Noordzee gaat mijn bemanning er opnieuw vissen."

"Er zijn trouwens nog andere toestanden die mij dwarszitten. Zo is er het Ices-gebied VIII, het westelijk deel van het kanaal, waar slechts 154 dagen mag gevist worden in het kader van het her-

stelplan voor kabeljauw, terwijl daar tong op overschot is. Ik ken dat gebied zeer goed omdat ik er vroeger vaak gevist heb. We hebben er wel nooit kabeljauw gevangen. Daarom heb ik Letterme gevraagd om werk te maken om deze zone los te koppelen van de Noordzee."

## Betere tijden

"In de huidige situatie moet ik mijn reserves aanspreken om de O.124 in de vaart te houden. In afwachting van betere tijden", zegt Dezutter hoopvol. "De toestand mag niet blijven duren. Onlangs had ik een nieuwe hulpgroep nodig en heb ik een nieuwe ijsmachine geplaatst. De ABC-hoofdmotor is in mei volledig gereviseerd. Na 7 jaar en 46.000 werkuren is dat normaal. Zo'n onderhoudsbeurt waarbij de motor volledig uiteengehaald wordt kost wel vijf miljoen frank. Dat zijn geen luxe-uitgaven, maar noodzakelijk ingrepen om het vaartuig in goede conditie te houden. Ik kan dat echter niet meer betalen van de opbrengst van de vangsten omdat die volledig opgeslorpt worden door lonen en brandstofkosten. Onze brandstoftank heeft een inhoud van 90.000 liter. Het schip verbruikt 'slechts' 4.600 liter per 24 uur omdat we maar 1.200 pk aan boord hebben. Eenmaal bunkeren volstaat niet voor twee tiendaagse reizen. Met een brandstofprijs van maximum 12 frank per liter zouden we rendabel

## 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.



Schipper Marc Dezutter (uiterst rechts) met de eerste bemanning van de O.124 Fighter in 1985: motorist Manfred Jonckheere, matrozen Freddy Larrangé, Johnny Brys, Fernand Ghesquière en scheepsjongen Franky Schreus.

kunnen varen. De laatste keer betaalde ik 18,5 frank per liter. Reken het verschil maar uit."

### Niet te rap beslissen

Dat Letermé werk maakt om een onderscheid te maken tussen vaardagen en visdagen vindt Dezutter positief. "Om vaartdagen uit te sparen werken wij met koeltransporten vanuit Milford Haven. Ook al komt de vismijn tussen voor een tweede container, de eerste lading kost ons altijd duizend euro. We sparen dan wel brandstof uit maar er is wel een agent te betalen, havenrechten en de brandstof is in Groot-Brittannië een halve frank duurder."

Bij het samenvoegen van motorvermogen stelt Dezutter zich meer vragen. "In tegenstelling met sommige andere reders ben ik daar geen grote voorstander van in deze tijd van brandstofcrisis. Als het gebeurt moet je wel meedoen en het vraagt opnieuw een investering. De vraag is of alle reders dat geld nu voorhanden hebben. Ik sta zeker niet te trapelen. We zouden daar beter nog wat mee wachten tot de toestand opgeklaard is", vindt hij.

Reder Dezutter is wel voorstander van de invoering van een sloopregeling. "Het succes zal afhangen van het geld dat er voor beschikbaar wordt gesteld. Dus kunnen we ons daar vragen bij stellen. Intussen gaat Nederland door met de sanering en het verkopen van quota. Reders die hun schip van de hand doen en toch in de visserij willen blijven zullen hier vaartuigen, al dan niet uit faillissementen, goedkoop kunnen opkopen van ondernemingen in moeilijkheden, waardoor nog een stuk onze vangstrechten in hun handen komen. Dan vind ik het beter dat er effectief gesloopt wordt."

Het woord 'duurzaam' in de beleidsnota is ook Dezutter niet ontgaan. "Wat moeten wij doen? Met de perse vissen?", vraagt hij zich met een boutade af. "Ik zie wel iets in het systeem met borden in de gieken zoals de O.51 Stormvogel nu uitprobeert. Tot nog toe bleef dat vaartuig steeds binnen de 12-mijlszone en daar is de bodem vlak in vergelijking met andere gebieden. Zal de vangst tevens goed zijn bij zwaar weer en op de stenen? Ik vrees ervoor. Ik heb jaren met de planken gevist en heb mijn twijfels of het systeem ook op de grootste bokkers bruikbaar is. Bovendien is het weer investeren in materiaal. Je kunt wel 40 procent FIOV-steun krijgen, maar uiteindelijk moet de reder de rest zelf bekostigen. En wat is de brandstofbesparing? Ik wil alles proberen als de kostenbesparing meetbaar is. Zolang ik niet over een econometer beschik speel ik niet mee. Over de econometer, kostprijs ongeveer 8.000 euro per stuk, heb ik de laatste tijd ook niet veel meer gehoord." "Wanneer ik een objectieve meting van de brandstofbesparing kan uitvoeren wil ik nog meer uitproberen. Met kortere boomkorstokken zullen we zeker ook wat brandstof besparen. Ik wil ze met 80 cm of een meter inkorten en mijn netten aanpassen voor enkele reizen. Misschien vangen we dan wat minder en is de bemanning ontevreden. Grotere netmazen in het voorstuk is ook een mogelijkheid. Wij zijn overgeschakeld van 12 naar 15 cm en vermoeden een effect op het verbruik. Stel dat we dat giswerk in concrete cijfers kunnen omzetten, dan kunnen we dat op ruimere schaal toepassen." (gw)

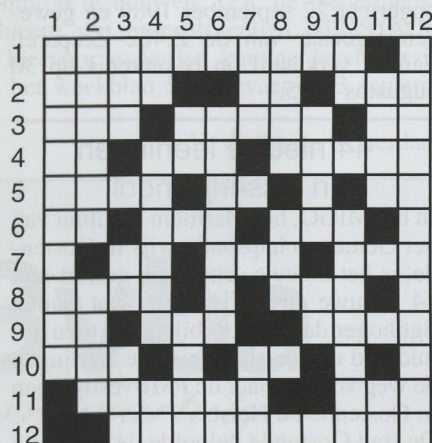
# maritiem kruiswoord RAADSEL

Gebaseerd op de inhoud van het vorige HVB-nummer

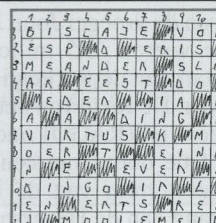
**Horizontaal:** 1 - zijarm van de Schelde (voorafgegaan door het lidwoord) - 2 - lustoord - Griekse letter - cijfer. 3 - uitsparing in een puur - warboel - dwarshout - 4 - omgekeerd voorzetsel - vlaktemaat - in elkaar. 5 - zacht orgaan - voorzetsel - nieuw kwartier (afkorting) - 6 - de twee eerste klinkers van het alfabet - plezierig - katjesdragende boom - 7 - persoonlijk voornaamwoord - bolrond lichaam - stembus. 8 - beengewricht - oosters hoofddekseel - 9 - en omstreken - ter aanduiding van een richting - werkelijke - 10 - kloosterzuster - bestaat. 11 - smelten van sneeuw en ijs - tot op het ogenblik - 12 - milieuorganisatie.

**Vertikaal:** 1 - Scandinavisch land dat flink pak tong meer toegekend werd - 2 - uitgave - dwang van meestal onheilspellende omstandigheden - 3 - vrucht - muzieknoot - bovendien - 4 - radon - sportbeoefenaar - ondernemingsraad (afk.) - 5 - chroom - verzamelnaam voor brandbare stoffen - vissoort waarvan de O 15 een exemplaar van 107 kilo aanvoerde - dubbele klinker - 7 - landengte in Thailand - zijrivier van de Donau - 8 - welgemaakt - woudnimf - 9 - rap - omgekeerd persoonlijk voornaamwoord - 10 nomen nesicio (afk.) - naam van het vissersvaartuig dat op 17 september 1955 te waer gelaten werd te Oostende - 11 - tijdmaten - opere citato (afk.) - 12 - naam van de Vlaamse badstad waar de visserij tussen de twee wereldoorlogen de doodsteek kreeg.

(Met dank aan Michel Billiau)



Oplossing  
kruiswoord-  
raadsel vori-  
ge maand



## Aanvoer & besomming

### Januari-augustus

Totale eigen aanvoer tien procent lager. De voorbije acht maanden werd 10,3 procent minder eigen aanvoer geveild in de drie vismijnen dan vorig jaar. De opbrengst van onder Belgische vlag gevangen visserijproducten liep met 2,6 procent terug. De aanvoerdaling treft alle vismijn. Maar Oostende wist desondanks een betere besomming te boeken dan een jaar geleden.

Verdeeld per haven (januari-augustus):

#### Aanvoer in ton:

Zeebrugge: 6.582 (-14,7 %)

Oostende: 4.896 (-2,5 %)

Nieuwpoort: 128 (-34,4 %)

Totaal: 11.606 (-10,3 %)

#### Besomming in euro:

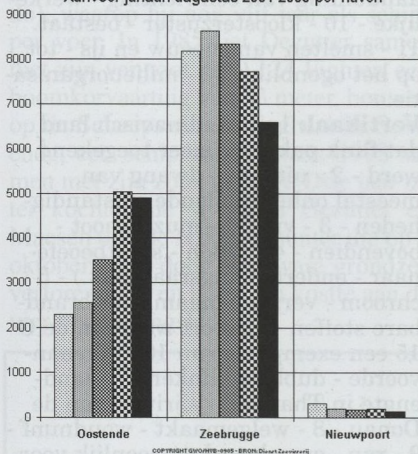
Zeebrugge: 28,31 miljoen (-8,2 %)

Oostende: 19,98 miljoen (+7,7 %)

Nieuwpoort: 0,64 miljoen (-15,3 %)

Totaal: 48,93 miljoen (-2,6 %)

Aanvoer januari-augustus 2001-2005 per haven



## Faillissementen

\* RAMMELOO GEBROEDERS BVBA, Esdoornstraat 46, Knokke-Heist, rederij ter zeevisserij, eigenaar Z.470 Odin. Failliet verklaard op beken-tenis op 25 augustus 2005

\* REDERIJ HET ZEEPARELTJE NV, Zonnebloemstraat 26, Knokke-Heist, opgericht 22 september 1989 en gewezen eigenaar van de Z.462 Zeeparel. Failliet verklaard op beken-tenis op 30 augustus 2005.

## 44 nieuwe leerlingen in visserijschool

In het MIGO, het Maritiem Instituut van het Gemeenschapsonderwijs in Oostende, is het nieuwe schooljaar gestart met 44 nieuwe inschrijvingen. Dat aantal ligt hoger dan de voorbije jaren toen gemiddeld een dertigtal nieuwe leerlingen de weg vonden naar de PMI-vestigingen in Oostende en Heist.

De stad Oostende beloofde de renovatie van de vroeger John Bauwensschool uit te voeren (2,5 miljoen euro), maar de start van de werken is niet meer voor dit jaar. De Raad van het Gemeenschapsonderwijs (RAGO) onderzoekt anderzijds of de bouw van een nieuwe school op het terrein van de basisschool Vogelzang aan de Haverstraat mogelijk is.

## Nederland wil binnenlandse visconsumptie opdrijven

Onder de slogan "Vis op de kaart" willen een aantal bedrijven en organisaties uit de vissector dat vis nadrukkelijker op de kaart voorkomt. Daar is een reden voor want hoe eigenaardige het ook klinkt, de visconsumptie van de gemiddelde Nederlander behoort tot het laagste Europese niveau. Om dit thema te bespelen organiseerde het Nederlands Visbureau een lunchbijeenkomst in de tot restaurant omgebouwde afslaghal van Scheveningen. Meer dan tweehonderd mensen uit de sector namen aan het evenement deel. België was vertegenwoordigd door kaderleden van Fjord Seafood Brugge, zalmrokerij Stolt Sea Farm uit Oostende en VLAM-man Luc Huysmans.

Minister Veermans vervanger, secretaris-generaal Chris Kalden, zei het zo: "De Nederlandse exportcijfers klinken als een klok, maar de sector moet de marketing ook richten op die zestien miljoen consumenten die allemaal binnen een straal van 150 kilometer van de visafslagen wonen. Als het op vis eten aankomt laten wij alleen Oostenrijk en de Oost-Europese landen achter ons."

## Veel belangstelling voor sanering kottervloot

Door het groot aantal vooraanvragen werd de inschrijving voor de saneringsregeling een week later dan voorzien opengesteld. Sinds de openstelling op 12 september werden reeds 34 aanmeldingen (8 garnaalvaartuigen en 26 boomkorvaartuigen) voor sanering ingediend. Het lijkt erop dat de beschikbaar gestelde 38 miljoen euro voldoende is om dit aantal te saneren. Maar dat hangt uiteraard af van welke schepen het betreft. Volgens minister Veerman volstaat het bedrag om een vijfde van de vloot toe te laten om de visserij op een financieel aantrekkelijke te verlaten. Ramingen wijzen aan dat de uitkering voor een gemiddeld vaartuig tussen de 800.000 euro en 1,1 miljoen euro ligt. Van de 38 miljoen euro is 2 miljoen euro gereserveerd voor sociale maatre-

gelen ten gunste van de bemanningsleden van gesaneerde vaartuig.

## Negen Urker kotters willen uitstappen

Negen rederijen uit Urk hebben zich aangemeld voor de saneringsregeling. Het gaat om grote vaartuigen. Dit aantal kan nog toenemen. Uiteindelijk moeten de aanvragen nog goedgekeurd worden door het ministerie. Volgens secretaris Meun van de Producenten Organisatie Oost betekent dit niet dat alle reders definitief uitstappen. "Wij hopen dat zoveel mogelijk ondernemers een doorstart kunnen maken, zodat de vloot zoveel als mogelijk intact blijft. Dat kan door een andere kotter te kopen, op een andere visserij over te gaan of door naar het buitenland te gaan", gaf hij te kennen in Het Urkerland, een weekblad dat op Urk verspreid wordt.

## Minder leerlingen in visserijscholen

Ook in de Nederlandse visserijscholen daalt de belangstelling voor het visserijonderwijs. In de nautische afdeling van het Berechja College in Urk, de grootste van de vijf visserijscholen, waren vorig schooljaar 99 leerlingen. Nu zijn er nog 70.

In Den Helder is het gebouw voor de opleidingen visserij & handelsvaart te groot geworden en aan renovatie toe. De Maritieme Academie is naar een nieuwe locatie verplaatst. Na de jarenlange daling van het aantal leerlingen werd het nieuwe schooljaar gestart met 31 inschrijvingen (niet allen voor visserij) tegenover 20 vorig jaar.

Opnieuw visserijbeurs op Urk  
Volgend jaar wordt op woensdag 24, vrijdag 26 en zaterdag 27 mei opnieuw een Nationale Visserijbeurs georganiseerd op Urk. De vakbeurs zal uitgebreider zijn dan de eersteling vorig jaar en drie dagen toegankelijk zijn voor het publiek. De beschikbare oppervlakte zal aanzienlijk uitgebreid worden waardoor ook de handel en verwerking kan deelnemen.

# 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



**opspraak**

Cees Veerman (56), de Nederlandse minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselveiligheid (en visserij) is in opspraak gekomen na onthullingen over Europese subsidies voor zijn landbouwbedrijven in Frankrijk.

Veerman bezit in Nederland vijf landbouwbedrijven en eveneens vijf agrarische ondernemingen in Frankrijk. Bovendien staat hij als bij de Kamer van Koophandel bekend als directeur van twee bedrijven.

In juli onthulde de Britse zondagskrant The Observer dat de de politicus een subsidie van 190.000 euro ontvangen had, terwijl hij zich in eigen land verzet tegen de afschaffing van Europese landbouwsubsidies. Daarmee heeft hij de schijn van belangenvermenging gewekt is de reactie in Nederland.

**Zeeuwse oesters in Antwerpen**

Foto links: Als de nieuwe oester-oogst uit Zeeland wordt aangevoerd zijn de eindejaarsfeesten niet meer veraf. Op 29 september was het zover. De YE.29, kwam er speciaal voor naar de Rijnkaai in Antwerpen. Schepen Ludo Van Campenhout mocht uit de handen van Kees Sinke het eerste mandje in ontvangst nemen.

Op 31 augustus is de gewezen Oostendse reder Georges Calcoen (79) in Oostende overleden. Hij werd geboren op 22 oktober 1925 in Nieuwpoort. Hij was reder van de O.26 De Parel

Roger Plaetevoet (78), geboren in Nieuwpoort op 26 mei 1927 en echtgenoot van Annette Lahaye, is op 23 augustus overleden in Oostende. Roger Plaetevoet was tot in 1974 reder van het Nieuwpoortse vaartuig N.800 Duc in Altum.

Maria Rassaert, echtgenote van Gilbert Viaene, geboren op 21 februari 1923 is op 22 september overleden. Zij is de moeder van gewezen reder Gilbert Viaene (O.101) en van kustvisser Benny Viaene.

*Brieven*

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. 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.

**Oud boek**

Onlangs heeft iemand mij een boek in leen gegeven, dat werd uitgegeven door Het Visserijblad in 1940. Het was een werk over de *Duin- & Strandverdediging langs de Vlaamse Kust*.

Ik vraag me af of dit en eventueel andere door Het Visserijblad uitgegeven boeken nog verkrijgbaar zijn en waar. Een van mijn hobby's is immers de geschiedenis van de Vlaamse visserij en de Vlaamse Kust. Ik zou het erg waarderen mocht ik daarover meer informatie ontvangen van lezers die er meer over weten.

Daniel Serie, Bondgenotenlaan 73 te 8301 Knokke-Heist. E-mailen kan op daniel.serie@pandora.be

**Nieuwe energie**

Iedereen zal te maken krijgen met nooit geziene hoge energieprijzen. 130 dollar voor een vat ruwe olie zal sneller beriekt zijn dan u denkt. Beroepsgroepen zoals de vissers zullen hun werk niet meer kunnen doen, want als het olieverbruik duurder is dan wat de vangst opbengt betekent dit het einde.

De visserij zal de uitdaging moeten aangaan. Nieuwe energiebronnen zoals de brandstofcel (waterstofeconomie) zouden alle steun moeten krijgen. Het tijdperk van de verbrandingsmotor moeten wij zo vlug mogelijk achter ons zien te laten.

Het komt erop aan zo snel mogelijk een eerste vissersvaartuig met brandstofcellen als krachtbron te bouwen. O.a. de Nederlandse producent van brandstofcellen NEDSTACK zou hiervoor expertise kunnen leveren (zie bvb. het weekblad Schuttevaer dd 3 september).

H. de Bruin, Rotterdam

**Ibis wordt honderd in 2006**

Op 29 april 2006 wordt een oud-leerlingendag georganiseerd. Ibis vraagt aan zijn oud-leerlingen om hun huidige adres over te maken, zodat ze op de hoogte gehouden worden van alle festiviteiten. Neem contact op met koninklijk Werk Ibis vzw, Prinses Elisabethlaan 11b te 8450 Bredene. Telefoneren kan op 059 32 24 84. Mailen kan naar kw.ibis@pandora.be

**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



# Dat het verduldig is dat zei men destijds van papier

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

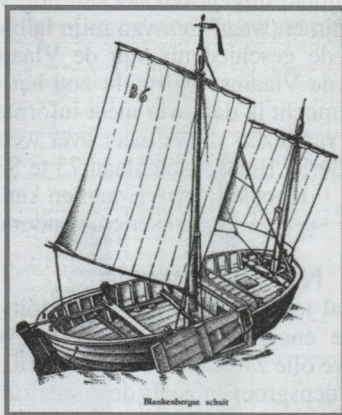
De redactie van HVB krijgt nogal wat oud papier toegestuurd. Wie een oud exemplaar van dit blad heeft liggen, wie een boekje over de visserij ontdekt, wie een foto uit de oude doos opgraaft... doet nogal eens moeite om ons dat te bezorgen. Maar wat doen wij dan met dat oud papier? Wel, we maken een rubriek waarin we het kwijt kunnen. Dit keer wijden we u in in 'Onze oude vissers en hun bedrijf.

In 1950 legt auteur M.A. Derolez zijn herinneringen aan de visserij vast. Tijdens langvervlogen dagen spendeerde hij immers zijn kindertijd in 'een kleine Vlaamse visershaven'.

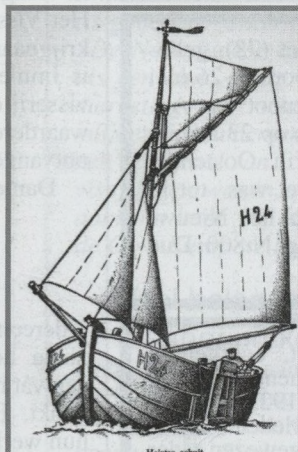
Derolez heeft goed gekeken, dat is wel het minste dat je kunt zeggen. Hij beschrijft o.a. nauwkeurig de verschillende sloopstypes die indertijd voor de visaanvoer zorgden en hij maakte er ook tel-

kens een tekeningetje bij.

Wij kozen er voor u een aantal uit. Verder rest ons alleen u aan te raden om op rommelmarkten goed uit te kijken naar dat boekje dat ons ondanks (of misschien wel dankzij) de schoolmeesterachtige aanpak van Derolez, een goed beeld geeft van het leven op de kaaen rond de (vorige) eeuwwisseling.



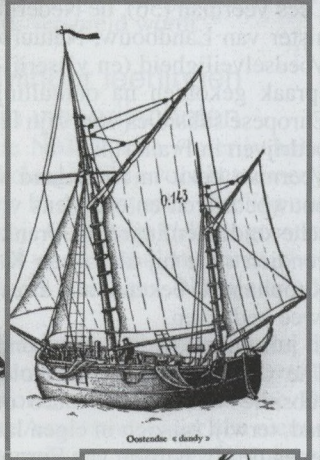
Blakenbergse schuit



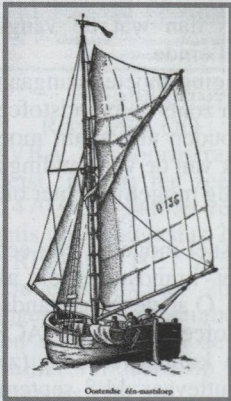
Heiste schuit



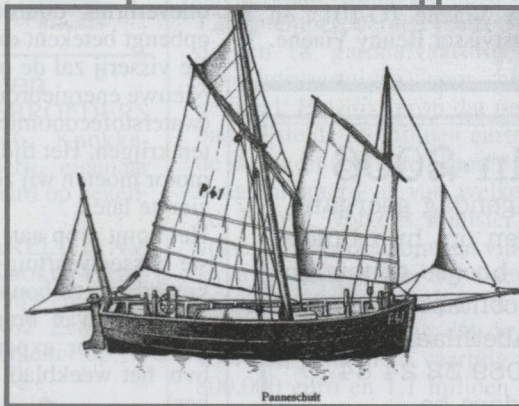
Kotte



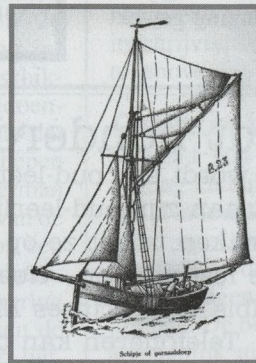
Oostende « dandy »



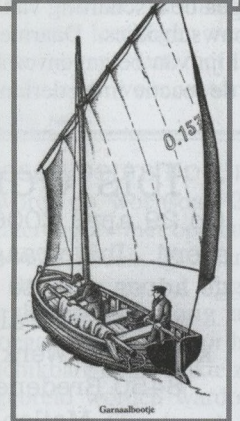
Oostende « maatsloop »



Panenschuit



Schip « of » spandier



Guraalbootje

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

## Scheepsdiesel Service

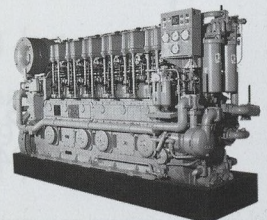
**SDS** n.v.

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



In memoriam

## Norbert Hennaert (54) overleden

OP DONDERDAG 22 SEPTEMBER is de 54-jarige Oostendse reder Norbert Hennaert overleden aan de gevolgen van een hersenbloeding. Norbert lag sinds begin augustus in de coma in het Oostendse Henri Serruysziekenhuis. Met zijn overlijden verdwijnt opnieuw op veel te jonge leeftijd een man die van jongsaf met beide voeten in de visserij stond. Zowel zijn vader Pedro als zijn moeder Germaine Rubben kwamen uit een sterk vissersgeslacht dat van de Westkust in Oostende neerstreek.

NORBERT WAS DE jongste zoon van Pedro Hennaert (1912-1990), een visser die in Oostende veel aanzien genoot. Hij werd in Oostende geboren op 25 februari 1951. Na een opleiding aan de Vrije Visserijschool Paster Pype monsterde hij op 16-jarige leeftijd aan als scheepsjongen op de O.198 Juhel, het vaartuig dat zijn vader en oom Emile in 1967 op de scheepswerf van Henri Deweert in Oostende lieten bouwen. Eerst verwierf Norbert het part van zijn oom en als vader Pedro uit het bedrijf stapte kwam de rederij Juhel volledig in zijn handen. In de daaropvolgende jaren heeft Norbert zich een zeer ondernemend reder getoond. Hij liet voor eigen rekening drie nieuwe vaartuigen bouwen. De kroon op zijn levenswerk was de O.231 Den Hoop die hij vier jaar geleden, samen met zoon Johan als schipper, in de vaart bracht. Het is een zware klap voor de familie dat Norbert hen in deze moeilijke tijd ontvalt. Begin augustus keerde hij samen met zijn echtgenote Raymonda Delbol terug uit een vakantie in Spanje. In Frankrijk voelde Norbert zich onwel worden aan een 'péage' nabij Parijs liet hij het stuur over aan zijn echtgenote. Eenmaal in Oostende werd hij met verlamningsverschijnselen opgenomen in het ziekenhuis. Wekenlang leefde de familie in de

grootste onzekerheid en uiteindelijk is Norbert aan de gevolgen van de hersenaandoening bezweken. De uitvaartplechtigheid vond plaats op donderdag 29 september in de Sint-Antoniuskerk op de Oostendse Vuurtorenwijk. Honderden mensen hebben daar afscheid genomen van de bekende reder, nadat de lijkstoet voorbij de vismijn getrokken was en voorbij de O



231 Den Hoop.

Norbert was een sterk en dynamisch man die geen uitdaging uit de weg ging en vocht voor de visserij. In de twintig jaar tussen 1981 en 2001 heeft hij drie nieuwe vaartuigen gelegd. De O.231 St.-Carolus, gebouwd in Langerbrugge en afgewerkt door Scap, kwam er als eerste. Het was toen vijf jaar geleden dat er nog een nieuw vaartuig (de O.33 Marbi) in Oostende werd gedoopt. De jonge reder-schipper die Norbert toen nog was wilde met deze investering zijn geloof in de visserij uitdrukken. Het waren toen immers ook moeilijke tijden voor de visserij en vader Pedro stond sceptisch tegenover de beslissing van zijn zoon om nu nog zo'n groot boomkorvaartuig te bou-

wen. Norbert ging de zware investering niet uit de weg en bracht het schip in de vaart met als eerste bemanningsleden Bernard Dierckens (motorist), Glenn Kyndt (stuurman), Franky Sys (hulpmotorist), Stefaan Ferrant, Sylvain Dasseville (matrozen) en Danny Vanraefelghem (scheepsjongen).

In 1989 liet Norbert een tweede vaartuig bouwen. De opdracht voor de bouw van de eurokotter O.187 St.-Antonius werd toevertrouwd aan de scheepswerf IdP in Oostende. De beslissing viel opnieuw in een prangende sfeer. De vlootcapaciteit werd aan banden gelegd en de laatste bouwvergunning voor een nieuwbouw ging naar de Oostendse reder. *"Daarmee wil ik de problemen rond de quota en de daaruit voortvloeiende stilligperiodes voor zijn. Je weet maar nooit wat de toekomst brengt"*, zei Norbert toen in een interview met HVB. De eurokotter werd tien jaar later verkocht en daarna werd ook de St.-Carolus uit de vaart genomen om plaats te maken voor een vervangingsnieuwbouw. Het grote boomkorvaartuig O.231 Den Hoop kwam in de plaats en behoort met de Z.18 Soetkin, Z.60 Blue Angel, Z.296 Mooie Meid, Z.483 Jasmine en Z.510 Dennis tot de laatste generatie moderne vissersvaartuigen van 37 meter die in

bedrijf kwamen.

Norbert Hennaert was ook actief in verschillende sectororganisaties en in de politiek. Hij is gewezen voorzitter van de rederscoöperatieve Hand in Hand en de coöperatie Scap, bestuurder van de Onderlinge Visafslag en afgevaardigde van de werkgevers in het Paritair Comité Visserij. Bij de gemeenteraadsverkiezingen van 1988 kwam hij op als kandidaat op de lijst van de Volksunie. Hij zetelde als VU-gemeenteraadslid van september 1990 tot eind 1993 en stapte toen over naar de CVP waarvoor hij tot eind 2000 in de Oostendse gemeenteraad zetelde (gw)

REDERS IN DIT BLAD hebt u het kunnen lezen: Bart Schiltz, de machtige voorman van de reders wordt door zijn collega's niet langer gevolgd. Schiltz werd de voorbije maand kordaat uit de top van de patroonsorganisatie weggestemd.

Mij doet het terugdenken aan het interview dat ik van dezelfde Schiltz afnam, nadat hij in 1994 voorzitter van de Rederscentrale geworden was. Toen ik de recorder had afgezet zei ik nog ten afscheid: *'Bart, je weet toch dat de voorzitters hier wel met open deuren ontvangen worden... maar dat ze veelal ook met slaande deuren vertrekken.'* Hij beseftte dat, zo zei hij toen, en het zou hem niet overkomen, want tegen die tijd zou hij zelf al lang opgestapt zijn. Mis dus.

Maar wat is er eigenlijk aan de hand met onze reders? Waarom maken ze er daar eigenlijk een sport van om voortdurend in eigen voet te schieten? Flor Vandekerckhove, onze polemist ter zeevisserij, ging eens in de visserijgeschiedenis neuzen en kwam tot de vervelende conclusie dat het van kwaad naar erger gaat: telkens de wacht afgelost wordt gaat de sector een flink stuk... achteruit.

En weer zijn de teerlingen geworpen en weer heeft de sector zichzelf in de voet geschoten.

Bart Schiltz weggestemd

Wat is er  
eigenlijk aan de  
hand met de  
Rederscentrale?

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

DE REDERS TER ZEEVISSERIJ zijn altijd al machtige mannen geweest. Vroeger waren ze dat wel meer dan vandaag, maar ook nu nog wordt op de kaaien aandachtig toegekeken hoe de reders de bakens verzetten. Van hun beslissingen hangt immers veel af voor derden. In de eerste plaats hangt daar veel vanaf voor de vissers en voor hun partners & kinderen. Maar er hangt ook veel vanaf voor de leveranciers, de viskopers, de staat, de visveilingen, het onderwijs, de streek, de visvoorraad, de natuur, de vissersgemeenschap, de toekomst...

**V**ERGETEN WE NIET dat de visserij voor de hele gemeenschap van groot belang is. Terwijl wij hier op onze vierkante meter proberen te overleven vergeten we het al eens: de vissersgemeenschap is producent van voedsel en van welvaart, en verdient dus ook die grote aandacht. De visserij heeft in de streek voor welstand gezorgd, ten eerste natuurlijk in de reders- en schippersfamilies, maar niet alleen daar. Rond de sector ontstond een netwerk dat de economie, het welzijn en de cultuur van de streek mee ging bepalen. Wat we zeggen willen: de visserij is een van de bouwstenen van dit land. Er zijn zelfs tijden geweest dat de vissersgemeenschap het hele land voor ondervoeding kon behoeden. Dat was met name het geval tijdens en na de 2de wereldoorlog, toen de 'wonderbare haringvangst' de burgers de voedingsstoffen verschafte die ze nodig hadden om de algemene schaarste letterlijk te kunnen overleven.

Vandaar dat de stappen van de redersorganisaties heel de visserijgeschiedenis door nauwlettend bekeken, becommentarieerd en... gecontesteerd werden en vandaag nog altijd worden. Vanaf het ogenblik dat de eerste Belgische stoomtrawler (in 1884) ter visserij ingezet werd is de sector tegelijk ook 'inzet' van maatschappelijke discussies en strijd.

De reders hebben die bemoeienissen nooit graag gezien. Zij vinden dat anderen zich niet te moeien hebben met wat zij denken hun zaken te zijn. In dat opzicht verschillen de hedendaagse reders in niets van hun voorgangers.

Op veel andere vlakken zijn de verschillen wel groot. De Rederscentrale verbleekt als het ware als we ze vergelijken met de reders die haar historisch voorafgegaan zijn. Wie een blik werpt op de Vlaamse visserijgeschiedenis, zoals wij dat hieronder zullen doen, kan overigens niet anders dan besluiten dat de invloed, de productie, de macht of samengevat, het maatschappelijk gewicht van de sector generatie na generatie afneemt.

Vanuit dat perspectief is het ontslag van Schiltz niets anders dan een nieuw dieptepunt in die afgang. In die zin is dat ontslag een slechte zaak voor de sector, want de generatie die na hem komt heeft alweer minder maatschappelijk draagvlak dan de vorige. Dat ziet er dus echt niet goed uit.



### De danspiste ter zeevisserij

**V**ANDAAG VOEREN DE Vlaamse vissersvaartuigen in eigen havens geen twintigduizend ton vis meer aan. In 1975 was dat nog het dubbele (bijna veertigduizend ton) en in de vroege jaren zestig meer dan vijftigduizend.

De afname van het maatschappelijk belang wordt nog duidelijker als we nog verder in de tijd terugblikken. In de jaren dertig werd er jaarlijks in Oostende alleen al méér vis aangevoerd dan vandaag over de hele Vlaamse kust.

Nog tot het midden van de vorige eeuw, dus tot in de jaren vijftig, werd het uitzicht van die visserij bepaald door tal van grote kapitalistische ondernemingen waar machtige mannen de scepter zwaaiden. De P.V., de NV Motorvisserij, Decrop, Baels, Bauwens... Het zijn namen die nu nog met respect uitgesproken worden. De sector was toen zo belangrijk dat ze haar kinderen (Lilian Baels!) tot in het koningshuis kreeg.

Daar tegenover stond een proletariaat dat door zijn toenemend aantal (de Romeinse term 'proletariërs' wil zeggen 'kroostrijken': zij die alleen maar kinderen hebben) ook een macht gaat vormen. Dat proletariaat dat in de Oostendse 'garren' samenkomt — soms met z'n twaalf in één kamer — wordt door de socialist Anseele en de zijnen uit de diepste miserie getrokken. Tegenover dat machtige patronaat groeit dan ook een machtige socialistische vakbond. De klassenstrijd die uit dat tegenstelde koppel van kapitaal en arbeid ontstaat leidt de Vlaamse visserij regelrecht naar het toppunt van haar kunnen. We krijgen op die manier gaandeweg een visserij die de moderniteit waardig is.

### Nooit de kleintjes uit het oog verliezen

**M**AAR HIERMEE HEBBEN we nog geen volledig beeld van de sector geschetst. Het koppel kapitaal & arbeid leidt wel de dans, maar zij zijn niet de enigen op de danspiste ter zeevisserij. Er zijn ook nog de bootjessjouwers, een stedelijk plebejisch zootje

ongeregeld dat ook vandaag nog steeds moeilijk te controleren valt. Daarnaast blijven er overal aan de kust (bijvoorbeeld in Heist en in De Panne) ambachtelijke vissers aan het werk die volgens principes werken die sterk afwijken van wat we in die grote, kapitalistische redereien te zien krijgen. Er is hier geen sprake van een proletariaat dat de stoomschepen bemant, noch van plebs (zoals de bootjessjouwers) dat in Oostende zijn vaartuigjes de havengeul binnentrekt, maar van een soort keuterboertjes die met eigen volk, met familie (desnoods met vrouw en kind!), met burens en aanverwanten de zee optrekken. Het gewaarborgd weekloon dat de vakbond op de stoomboten afgedwongen heeft, wordt hier vervangen door een kom warme soep. De liefdadigheid die er via 't Zal Wel Gaan (1ste versie) van paster Pype georganiseerd wordt moet de klassenstrijd uit de vissersviken weghouden.



### De vermaledijde vaders

**W**AT WE HIERBOVEN als de periode van het 'grote kapitaal ter zeevisserij' kunnen omschrijven blijft echter niet bestaan. De beurskrach van 1929, het aflopende verhaal van de stoomkracht, het breukpunt van de oorlog, foutieve overheids- en bedrijfsbeslissingen, de afnemende visvoorraad... laten het grote kapitaal uit de visserij wegvloeien. In 1951 maakt de NV Oostendse Reederij (de 'rode vloot') haar dertigjarig bestaan rond. De onderneming die wellicht meer dan wat ook bijgedragen heeft tot de ontwikkeling (zeker op sociaal gebied) van de sector wordt in dat jaar geliquideerd. In 1964 verlaat het laatste stoomschip, de O 298 Van Dyck, uitgereed door de NV Motorvisserij, de vloot: een tijdperk heeft opgehouden te bestaan. Tegelijk met het kapitaal heeft ook het proletariaat de sector verlaten. Wij vinden het terug op de maalboten van de RMT, in het loodswezen, in staatsdienst in de havens, bij de dokwerkers, in de bouw, in het transport, bij de baggeraars, in de sector van het toerisme... in al deze andere sectoren die na de oorlog even goed heropgebouwd moeten worden.

De grote kapitalistische redereien zijn in de visserij uitgeschakeld. Maar de bootjessjouwers en de kleine eigenaars blijven uiteraard wel actief. Voor de eersten maakt het geen verschil, want naar het 'zootje ongeregeld' zal nooit geluisterd worden. Maar het middenveld wordt wel ingepalmd door de hardwerkende en straf sparende 'keuterboertjes' uit de dorpen. Deze van de oostkust hebben zich inmiddels gaandeweg ge-

centraliseerd te Zeebrugge en die van de westkust zijn naar Oostende afgezakt. Door de vissers uit de stad worden ze neerbuigend de 'puizeschieters' genoemd omdat ze in hun spaarzin zelfs de stromt aan boord in een 'puts' ofte slagemmer bewaren om het achteraf op hun stukje land als mest te gebruiken.

Waar de kleine reders (oorspronkelijk half boer, half visser) eerst marginaal waren in de sector, komen ze er nu centraal in te staan. De leiding van de sector is vanaf dan niet meer in handen van kapitalisten en evenmin in handen van de ondernemende sociaal-democraten uit de rode vloot, maar ze valt in de schoot van de hardwerkende 'puizeschieters'.

Maar laat het duidelijk zijn: de reders die daarmee de dienst gaan uitmaken zijn maar een schim van wat hun voorgangers ons konden laten zien. Hetzelfde geldt trouwens voor het volk dat de vaartuigen van die 'nieuwe' reders bemant. Solidariteit is er vervangen door liefdadigheid, de vrije stadslucht door de bekrompenheid van het parochialisme, het trotse opeisen van wat je recht is werd vervangen door de vaderlijke toegeeflijkheid van de reder, het gewaarborgd weekloon is vervangen door zwart geld, de macht van het aantal is gebroken doordat de vissers verspreid worden over vele tientallen, piepkleine ondernemingen. De spaarpot neemt de plaats in van het kapitaal, het risico van de vooruitgang wordt verdronken door de valse zekerheid van het conservatisme (behoudsgezindheid) van de kleine burgerij.

Het is deze conservatieve leiding die vanaf de jaren zeventig met de energiecrisis geconfronteerd zal worden. Zij zal het moeten opnemen tegen de uitdagingen die de Europese Unie voor de visserij meebrengt, zij is het die zal moeten constateren dat de vis vervaarlijk schaars wordt.

De oplossingen die deze leiding naar voor schuift vormen een spiegel van haar sociale samenstelling: *risico's zijn uit den boze; het streven naar consensus belet dat er 'avonturen' ontstaan; de visserij zal overleven, zo meent men, als we halsstarrig blijven doen wat we altijd gedaan hebben; het komt erop aan vast te houden wat we hebben; veranderingen worden slechts ingevoerd nadat die van Urk bewezen hebben dat eraan verdiend kan worden, de sector richt de blik naar binnen....* Verschillende generaties reders en schippers worden zodoende opgevoed in een conservatisme waarmee hun opvolgers het in de jaren negentig bijzonder moeilijk zullen krijgen.

## Ruim baan voor de managers

**M**AAR DE VISSERIJ is geen eiland. Je kunt de sector niet onveranderd laten als heel de wereld erom heen wel verandert. RC-directeur Fred Wittevrongel mocht zijn troepen dan wel goed onder controle houden in een vaderlijke, strenge, rechtvaardige en kalmerende greep; hij had uiteraard geen enkele controle over de rest van de wereld. En die wereld kwam opeens op het deurtje van de sector kloppen.

We leefden toen in de stormdagen van het *neo-liberalisme*. Het *zgn. libertarisme*, een soort overtreffende trap van het *liberalisme* maakte school. Filosofen, politici, economen (en dus enige tijd later ook reders) gingen plots beweren dat er niet zoiets bestaat als een 'gemeenschap', dat er alleen maar 'individueen' zijn. 'Privatisering' werd een sleutelwoord in het 'afslanken' van de staat. De overheidsbezittingen (bv vismijnen) die de visserij in het verleden grootgemaakt hadden moesten zo vlug mogelijk in handen van het kapitaal gebracht worden, zo hadden *Ronald Reagan* en *Maggie Thatcher* het geleerd.

Omdat er dus koopjes te doen waren besloten enkele kapitalisten dat het ook weer eens tijd werd om in de visserij te gaan investeren. De *NV Zeebrugse Visveiling* werd in 1988 operationeel en zou voortaan het gezicht van de sector in sterke mate bepalen.

Wij zijn er zelf getuige van geweest hoe de kleine eigenaars die toen via de RC de visserij leidden zich nog probeerden te verzetten tegen deze inval van 'kapitaal van buiten de sector' waartegen ze altijd al geageerd hadden. Had hun ervaring niet geleerd dat zo'n kapitaal even rap uit de sector kon verdwijnen als het erin toestroomde?

De kapitalisten van de ZV vonden dat verzet wel belachelijk, maar ze konden er toch niet om lachen. De allereerste directeur die er aangesteld werd mocht enkele dagen later alweer vertrekken omdat hij vond dat ze het daar toch beter een beetje kalm aan moesten doen met hun plannen om alles naar zich toe te trekken.

Maar dat er hervormingen nodig waren was evenwel ook duidelijk voor een nieuwe generatie reders die door dat conservatisme van de ouderen ook zelf gekortwiekert werden. Op de kaaien begon zich een progressieve (naar verandering strevende) vleugel af te tekenen die zich samen met de Z.V. tegen het conservatisme van de toenmalige leiding ging verzetten. Via manoeuvres die veel weg hadden van een halve paleisrevolutie werden de ouderen vervolgens aan de kant gezet. Hun plaats werd ingenomen door jongeren die het paternalisme van vadertje Rederscentrale zouden vervangen door de 'coole' manoeuvres van de managers.

De jonge, intelligente reder Bart Schiltz

verzekerde zich van de steun van de ZV (of was het omgekeerd?), van andere progressieve reders (zoals Willy Versluys), van intellectuelen (zoals sectoradvocaten) en van vakbondssecretarissen (zoals het duo Claes-Victor dat inmiddels geen duo meer is) om de vastgeroeste sector weer op gang te trekken. Tegenover de conservatieve, parochiale 'boertjes' van weleer zagen we op de kaaien een nieuwe generatie opdagen die blaakte van zelfvertrouwen. De klompen waren vervangen door Italiaans schoeisel, de visserssjaal door de 'plastron'. Zij hadden geen onderwijzers nodig om hun papierwerk in orde te krijgen. Dat werk superviseerden ze zelf wel. Zij hadden de vakbondssecretarissen niet nodig om tegen te *foeteren*, zij gebruikten die mannen om in Brussel het lobbywerk te organiseren dat de veranderingen zou financieren. Zij moesten niet ageren tegen 'vreemd kapitaal', maar dat juist helpen opdat het zou groeien. Zij hadden geen boodschap aan ellenlange vergaderingen met mensen die niet echt meewilden, maar aan korte telefoontjes om de zaken vlug af te handelen. Zij hadden geen tijd meer om te wachten op de consensus, integendeel. Wie niet mee was, was 'gezien'. Schiltz legde op vastberaden wijze zijn programma voor: de machtsverhouding in de RC aan de realiteit aanpassen; doorbreken van de 1200 pk-grens; individuele quota; onrendabele eurokotters aanpakken; het smeren van de as ZV-RC... Kortom, hij streefde naar een kleine, snelle visserij, ontdaan van al het ballast aan klein grut (zowel in vismijnen als in schepen) dat de vooruitgang bemoeilijkte. Wie niet meekon moest eruit. We kwamen (uiteraard ook omdat de Europese Unie hetzelfde wilde), in een systeem van 'downsizen' terecht dat ons langzaam maar zeker onder de leefbaarheidsgrens zou duwen. Waarna de sector in de vrije val terecht kwam waarin ze thans nog steeds verkeert.

De prijs die de sector voor dat managersgeweld zou betalen was inderdaad veel te groot. De sector heeft de vissersgemeenschap (die in de neo-liberale perceptie niet eens bestond) uitgespuwd en achtergelaten. Maar die gemeenschap reageerde wel degelijk!

Velen hebben ook meteen voorvoeld dat dit zou gebeuren. De cultuur van de consensus (het streven naar algemene overeenstemming) had de vergaderzalen immers al verlaten samen met enkele invloedrijke, oudere, ervaren reders die van dat jonge geweld niets wilden weten. Zij ontmoetten op hun terugweg de Oostendse *bootsjouwens* die dit keer niet van plan waren zich te laten passeren door deze nieuwe afwisseling van de wacht. Zij richtten hun eigen organisatie op: de *Vlaamse Vissersbond*.

Schiltz had blijkbaar een stok in het hoenderhok gegooid. De kippen die al vele jaren al te vast hun stok hadden omklemd begonnen van de weeromstuit wild in het rond te fladderen... en ze bleken achteraf niet meer op hun stok te



willen neerstrijken. Waar we uit een periode kwamen waarin iedereen nederig zweeg eens de consensus uitgesproken was, kregen we nu een visserij waar de RC héél de tijd tegengesproken werd, zowel binnen de sector (bv. de kustvissers) als erbuiten (bv. de Maritieme Ombudsdienst), zowel uit rechtse (Geert Deman) als uit tegenovergestelde hoek (ondergetekende), zowel door oude, gevestigde reders (Hertsens), door schippers (Godfroid), door kaderleden (Verhamme), door matrozen (Devriendt) als door vissersvrouwen (Christine Debruyne). Hoe zou je dat anders kunnen noemen dan reacties uit de (dan blijkbaar toch bestaande) gemeenschap?



### Intussen in de rest van de wereld

SCHILTZ BLEEK NIET bereid (en dus niet in staat) deze debatten te voeren. Hoe meer hij de polemieken probeerde te fnuiken hoe krachtiger ze terugkwamen. Het moeizame werk waarbij een leiding iedereen op dezelfde lijn probeert te krijgen werd dan maar verder uitgehold door het lobbywerk waar de as RC-ZV zo goed in was. Er vormde zich zodoende een kleine toplaag in de sector die 'alles onder elkaar bedisselde'. Zij vonden dat ze dat goed deden, maar de sfeer op de kaaien werd er nog grimmiger door, want daar wantrouwde men de afspraken die 'in de fauteuils geritseld' werden. Bij de reders zag men het bijvoorbeeld niet altijd graag gebeuren dat de vakbondsman en de topman van de reders elkaar kameraadschappelijk op de rug sloegen. Vissers namen het dan weer niet dat ze op de schaarse informatievergaderingen waartoe de vakbond hen uitnodigde met de top van de RC geconfronteerd werden. Plots was er niet alleen meer het *plebs* van de Vlaamse Vissersbond dat zich als een ongecontroleerd projectiel ging gedragen, ook op de grote boomkorvaartuigen begonnen schippers en matrozen hun vakbondsleiders te interpellieren (we herinneren aan het korte bestaan van VASCO, de oppositiebeweging op de grote boomkorvaartuigen); politici lieten het blaadje van de RC rechts liggen en lieten zich voortaan leiden door wat HVB te melden had; de brievenrubriek van ons blad draaide op volle toeren; het werd zelfs zo 'erg' dat de sectortop het nodig achtte ministers, ambtenaren en parlementsleden af te raden HVB nog te lezen (waarna het aantal abonnementen onder dat soort volk meteen steeg). Naar aanleiding van een sollicitatie legde toenmalig minister van landbouw, Jaak Gabriëls (!), de verko-

zonen des volks uit dat Flor Vandekerckhove, redacteur van HVB en opposant van de sectortop, iemand met 'karakteristieke problemen' is! Hij deed dat godbetert in de senaat! Een andere topman (waarvan nochtans verwacht wordt dat hij het goede nastreeft) wachtte dan weer op het geschikte ogenblik om Vandekerckhove bij de RVA aan te dragen. Dat was zo'n beetje de sfeer op de kaaien toen de wereld opeens wéér hard op het sectordeurtje kwam kloppen. De CVP, de politieke partij waarmee de sectortop al jaren goed zaken deed bleek door de bevolking uit de regering weggestemd te zijn! Schiltz werd nu geconfronteerd met ministers die tot de VLD behoorden (en dus ook in contact stonden met z'n plaaggeest Geert Deman die op blauwe kabinetten tewerk gesteld werd) en later zelfs — nog erger! — met de groenen van madame Vera Dua! Het lobbywerk van de ZV-RC stakte, want het nieuwe politieke personeel was hen onbekend! En als ze daar al iemand kenden dan was niet bepaald hun vriend. Tot ergernis van de groep rond Schiltz slaagde Rudy Barbaix van de Vlaamse Vissersbond er dan ook nog eens in om een front te vormen met de *milieubeweging*. En de stem van de bootsjouwiers klonk, *o weel!*, opeens luider over het land dan deze van het goed geoliede koor van de sectortop. De RC bleek inmiddels zo verzwakt dat ze niet meer in staat was de stem van de piepkleine Vlaamse Vissersbond te overschreeuwen. Wat een afgang voor de managers!

### Het front aan de achterhoede

WAT WE VERVOLGENS zagen gebeuren was even dramatisch als voorspelbaar. De progressieven van eertijds bleken tot de conservatieven van vandaag uitgegroeid te zijn. De jonge turken die vanaf 1988 open en bloot voor verandering stonden en in 1994 de macht overnamen, stelden in het begin van de XXIste eeuw alles in het werk om het verleden te restaureren: Dua moest weg, de CVP, thans CD&V, moest terug op Landbouw komen. Alles in de sector werd ondergeschikt gemaakt aan die vreemde prioriteit. Schiltz en de RC stonden daarin niet alleen. Ze vervoegden een front met alles wat in dit land conservatief en reactionair was. De Boerenbond, minister Gabriëls, de nucleaire lobby, middenstandsorganisaties, het havenbedrijf, de chemische industrie, sigarettenfabrikanten, de Amerikaanse lobby in België, organisatoren van autoraces, ja zelfs de fabrikanten van chocoladesigaretten en deze van tandpasta vonden elkaar in een gezamenlijk achterhoedegevecht tegen de groenen in de regering. Alles wat uit het kabinet op de sector losgelaten werd, werd op de Baelskaai afgeschoten. Zelfs minieme pogingen tot hernieuwing werden vakkundig geaborteerd. In plaats van zich aan te passen aan een veranderende wereld, zoals hij dat destijds wel gekund had, stond Schiltz nu in de positie van degenen die

hij enkele jaren ervoor naar huis gestuurd had. In plaats van opnieuw het open terrein van de maatschappelijke verandering te ontdekken besloot hij zijn troepen in te graven. Het middenveld van de sector kwam in de loopgraven terecht... Waarin de reders zich vandaag helaas nog steeds stevig verschansen, zelfs nu Vera Dua al lang weg is. Waarom? De olie raakt op!

Zij ervaren nu dat de *dreiging* dat de visserij fundamenteel moet veranderen wil ze overleven niet vasthangt aan een of andere minister (*Dua* of *Leterme*), maar dat die *dreiging duurzaam* aanwezig is in de gemeenschap. Die *dreiging* zal als een boemenrang in de sector terug blijven komen. In hun reactie op dit besef gaan de reders zich nóg verder ingraven, dit keer zelfs verder dan Schiltz het wenst. De leerlingen overklassen de meester. En ze laten hem dat nu ook weten! Exit Schiltz.

Velen zullen beweren dat wat hier boven beschreven wordt larie en apekool is. Zij zullen zeggen dat het door de tijdelijke kostprijs van de olie komt, door het imago, door de concurrentie, door de roddels, door afrekeningen en andere kleinmenselijkheden die altijd met dergelijke crisissen gepaard gaan, maar wij antwoorden dat dit alles slechts het schuim is dat hoog opwaait als de sectorbakens verzet worden. Nadat het schuim weer gaan liggen is blijkt wat er ècht gebeurd is.

En wat is dat dan dat daar gebeurd is? Weer werd een nieuwe generatie reders afgeleverd die gevormd werd in een kwalijk visserijconservatisme, want herinneren we nog even aan de strategie van de oude 'puizeschietters': *het komt erop aan, zo meenden die toen helaas ook al, vast te houden wat we hebben; veranderingen worden slechts ingevoerd nadat die van Urk bewezen hebben dat eraan verdiend kan worden.* In de nieuwe RC-stijl heette dat aan het begin van de XXIste eeuw: *We worden belaagd door vogelaars die alleen oog hebben voor de zwarte zee-eend en er zit meer vis in de zee dan ooit.* HVB heeft de Rederscentrale tot treurenstoe verwittigd: wie op die manier tegen de werkelijkheid aankijkt is voor de toekomst verloren.

Het gebeurt wel meer dat de jonge progressieven, zoals Bart Schiltz, op latere leeftijd conservatief worden, of dat ze tekortschieten in het omgaan met nieuwe waarden die zich aandienen, maar het resultaat van dit ouderdomsverschijnsel (dat uiteraard ook een klasseverschijnsel is) op onze kaaien is wel dat we twintig jaar in de tijd teruggesmeten worden. Weer wordt een jonge generatie reders achterlaten die opgeleid werd in de doodlopende loopgraven van dat visserijconservatisme; een opleiding die voorzitter Jaak Gabriëls ongetwijfeld graag zal voltooien.

(reageren kan op florvandekerckhove@telenet.be)

[Uit Het Visserijblad van 27 oktober 1955]

# Waakt op uw toekomst!

De verschillende landen die de Noordzee bevissen, en er zijn er dertien, hebben onmiddellijk na deze oorlog besloten te vermijden wat na de oorlog 1914-18 gebeurd is, namelijk dat na enkele jaren de visserij weinig renderend meer was, ten gevolge van de roofvisserij.

Men heeft overwogen dat de visserij in deze jaren na 1945 nog drukker dan ooit te voren zou uitgeoefend worden en dat de gevolgen van deze roofbouw zich nog spoediger zouden laten voelen hebben.

Reeds in 1946 werd bijeen gekomen en werden maatregelen voorzien om dit te vermijden. Het heeft tot in 1954 geduurd vooraleer ieder land de nodige schikkingen getroffen had en intussen stelden men maar al te ras de gevolgen vast van de overbevissing: minder vangsten, gedaalde opbrengsten, groter uitbatingkosten.

De maatregelen waren tweevoudig: minimumma-

ten voor de vis en minimumnetmazen. Dat de netmazen te groot waren, heeft men pas in 1954 kunnen ondervinden, nadat ze zouden toegepast worden voor de visserij.

Voor de ronde vis heeft dit geen belang, immers, hoe groter de vis is die men vangt, hoe meer waarde die heeft.

Voor de tongvisserij is dit wat anders.

Men heeft tijdig de vergissing ingezien en als tussenmaatregel de netmazen van 75 mm. aanvaard.

Ook nu werd de netmaas van 75 mm. voor een jaar verlengd en zal intussen een ernstig onderzoek ingesteld worden door de wetenschapsmensen om te zien of deze netmaas niet kan verkleind worden voor de tongvisserij. Hierbij komt nog dat de beroepsbelangen van de betrokkenen niet

zullen worden over het hoofd gezien, vermits de bedrijfsmiddelen zullen geraadpleegd worden vooraleer nieuwe maatregelen te treffen.

Het is natuurlijk hard voor de visser thans met grote mazen te vissen, vooral als de visvangst vermindert.

Maar die vermindering moet tevens voor hem een vingerwijzing zijn dat het nodig is grotere mazen te gebruiken wil hij vermijden dat er binnen afzienbare tijd geen vis meer te vangen is en wat dan?

Temeer de tongvangst vertoont ernstige storing, vooral door de roofvisserij die sedert 1949 gehouden wordt op de Witte Bank.

Men heeft, spijtig genoeg, pas te laat de maatregelen genomen die moesten genomen worden. Toch is er een goede zaak in alles: dat alle landen hier nu aan meedoen. Dat het verplichtend is voor de visser om voor zijn eigen toekomst te zorgen, om hem te beletten de visserij uit te moorden, om hem te verplichten met grote netmazen te vissen en geen ondermaatse vis aan te brengen is een garantie dat het overal zal nageleefd worden.

Het is echter spijtig dat men moet overgaan tot de verplichting en dat er weinigen zijn die het zich tot een erepunt maken de maatregelen in het belang van allen getroffen, stipt na te volgen. Er zal een verstrenging komen van de maatregelen en het toezicht. Op de jongste bijeenkomst te Londen heeft men de



## **Z.561 Heideroosje te water op**

**Scheepswerf Seghers** – Op dinsdag 18 oktober 1955 werd de Z.561 Heideroosje te water gelaten op de Scheepwerf Seghers in Oostende. Het was van voor de tweede wereldoorlog geleden dat er aldaar nog een schip van stapel liep. Opdrachtgever was reder Henri Demaecker uit Heist, voorheen eigenaar van de Z.484 Madeleine-Louise. De stalen Z.561 is overmeten 17,40 m. lang en werd voorzien van een ABC-motor van 150 pk. Het nieuwe vaartuig wordt gevoerd door de 22-jarige rederszoon Gilbert Demaecker.

## HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

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

vraag gesteld of alle landen bereid zouden zijn mede te werken aan een internationale controle. Dit zou bijgevolg betekenen dat de vissers van de landen der conventie kunnen gecontroleerd worden – op zee en in de havens – door de overheid van gelijk welk land dat de conventie ondertekend heeft. Strafmaatregelen zullen dan getroffen worden in het eigen land zelf.

Dit betekent een geldboete en in beslagname van de netten.

Op de omslag geven we opnieuw de foto van een visservaartuig dat in Lowestoft is binnengelopen deze zomer en zijn netten met te kleine netmazen, alsmede de ondermaatse vis zo maar te drogen hing in het gezicht van de Engelse vissers, die verplicht zijn, op grote straffen, de maatregelen van de conventie na te leven en die ze ook ernstig naleven. Op dergelijke manier gaat het niet meer. Men moet er zich niet over beroemen dat men meedoet aan de uitmoording van het eigen bedrijf. Denk zelf eens op Uw toekomst: wat het zal zijn binnen enkele jaren, als er niets meer zal te vangen zijn. Dan zal het scheepje veel te klein zijn om nog een renderende visserij uit te oefenen, dan zal de toestand, die niet al te rooskleurig is nu, er nog veel slechter en onhoudbaarder uitzien. Dan zal men wel geen gebrek hebben aan vissers als men verplicht is tientallen schepen binnen te houden wegens gebrek aan vis. Laat de kleine vis leven, want ge zult die toekomend jaar moeten vangen om uw brood te verdienen.

# HET VISSERIJBLAD

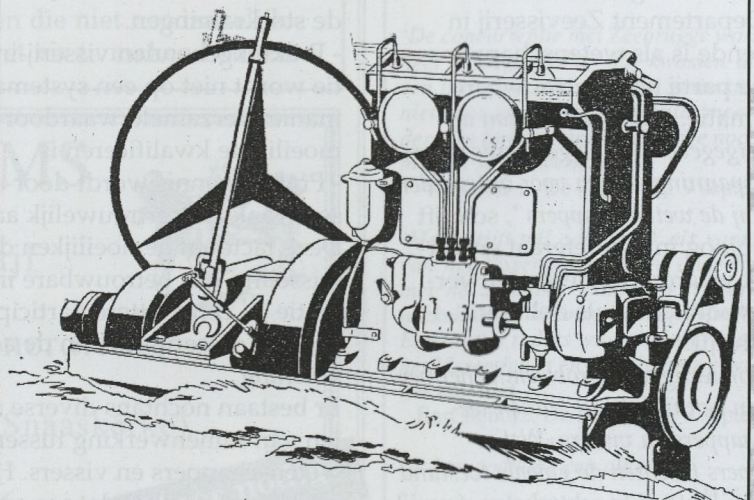


Kleine netten en kleine vis,  
wekten te Lowestoft verontwaardiging  
van Engelse vissers

Intussen wordt ernstig gewaakt over Uw toekomst door mensen die het goed menen. Doe gij dan mee aan de algemene maatregel: vis niet

met te kleine netmazen, gooi de kleine vis dadelijk over boord, dat ze nog kan voortleven. Liever te grote vis aan boord dan te kleine vis uitmoorden.

## MERCEDES-BENZ DIESEL



SCHEPSPOTOREN VANAF 25 TOT 2.500 P.K.

# "Vertrouwen & samenwerking"

IN VORIGE NUMMERS bracht HVB al enkele afleveringen over de behandelde thema's op de studiedag, georganiseerd door het Departement Zeevisserij (DvZ) in samenwerking met de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) en het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) onder de noemer "In het oog van de storm: de Vlaamse zeevisserij op de drempel van de 21e eeuw". Dat gebeurde op 17 maart 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.

MET DE OPRICHTING VAN DE RAC's (Regionale adviesraden, Regional Advisory Council) lijkt de samenwerking tussen de wetenschappers, vissers en andere belanghebbenden in een hogere versnelling te geraken. In het verleden waren de partijen niet altijd tevreden over elkaars werk. De vissers vinden dat de procedure voor de stockramingen en vangstprognoses te omslachtig is en de kennis waarover zij als praktijkmensen beschikken niet wordt benut. De vraag naar meer transparantie en inspraak bij de opmaak van de beheersplannen voor de visbestanden is een oud zeer.

Marien bioloog Daan Delbare van het Departement Zeevisserij in Oostende is als wetenschapper vragende partij naar betrouwbare informatie. "De kwaliteit van de vangstgegevens en de geleverde visserij-inspanning zorgen voor ontevredenheid bij de wetenschappers", schrijft de bioloog in zijn referaat en verklaart waarom hij de samenwerking voorzichtig als delicaat omschrijft.

"Het onderliggend probleem is het verschil in kenniscultuur tussen wetenschappers en vissers. Wetenschappers trachten de globale toestand van een bestand te achterhalen, terwijl de vissers kijken naar de subtiele veranderingen in het habitat en het gedrag

van de vissen. Door ervaring kan de visser kleine veranderingen in de omgeving en de visstocks opsporen, die mede het succes van zijn vangst bepalen.

Deze kennis is essentieel bij het naja-gen van vissen, en leidt ertoe dat vissers verhoudingsgewijs een groter belang hechten aan deze waarnemingen dan wetenschappers. Ondanks haar meerwaarde, is deze praktijkkennis moeilijk te vertalen in een vorm die bruikbaar is bij de stockramingen."

Er zijn heel wat redenen waarom de vissers de door hen aangeleverde informatie niet meer terugvinden in de modellen en adviezen van de visserijbiologen.

- Praktijkkennis is moeilijk te vertalen in een vorm die bruikbaar is bij de stockramingen.
- Praktijkgebonden visserij-informatie wordt niet op een systematische manier verzameld waardoor ze moeilijk te kwalificeren is.
- Praktijkkennis wordt door de vissers vaak als vertrouwelijk aanzien. Deze factoren bemoeilijken de uitwisseling van betrouwbare informatie en een vlottere participatie door de visserijsector in de adviesvorming.

Er bestaan nochtans diverse modellen van samenwerking tussen wetenschappers en vissers. Het eenvoudige model (1) dat we nu in Europa kennen is er een waarbij de wetenschappers stockramingen uit-

voeren en adviezen opstellen, vrijwel zonder inspraak van de sector. De inbreng van de vissers is beperkt tot het aanleveren van de visserijgegevens (bv. vangstcijfers) en beperkte mogelijkheden voor onderzoek op zee.

Er tekent zich momenteel een geleidelijke overschakeling af naar een complexer model (2) waarbij niet enkel biologische, maar ook socio-economische en ecologische aspecten in overweging genomen worden. In dergelijk model gaat de visserij-industrie een open discussie aan met andere belanghebbenden (wetenschappers, overheid, milieuorganisaties) voor het oplossen van specifieke problemen. Hierdoor worden de wensen van de ganse gemeenschap in adviezen en/of beheersplannen omgezet.

## Adviesraden

Het model vereist overleg tussen de partijen die moeten aanvaarden dat er verschillende percepties bestaan over de toestand van de visbestanden en dat er meerdere pistes zijn om tot een duurzame visserij te komen. Door de oprichting van specifieke overlegplatformen (bv. voor een specifieke regio, visserijtechniek of vistand) waarin niet alleen wetenschappers, maar ook socio-economen, vertegenwoordigers van de industrie en andere belanghebbenden zetelen,



Daan Delbare

kan men tot gestructureerde adviezen komen die rekening houden met de sector, de markt, de consumptie, het ecosysteem enz.

Een goed voorbeeld van een dergelijk overlegplatform zijn de Regionale Adviesraden (RAC's).

Een RAC is een forum waarin iedereen vertegenwoordigd is die een legitiem belang heeft in een bepaald marien gebied. De groep belanghebbenden is zeer ruim opgevat. Naast de visserijsector (visserij, visafslagen, nijverheid) uit de betrokken lidstaten kunnen in een RAC ook vertegenwoordigers van consumenten-, milieu- en vrouwenorganisaties e.a. zetelen.

In het kader van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid heeft de Europese Commissie de oprichting van verschillende RAC's goedgekeurd (3). RAC's kunnen voorstellen en aanbevelingen formuleren rond het duurzaam beheer van visbestanden in hun competentiegebied ten aanzien van de Commissie of de lidstaten.

De Noordzee-RAC is op 1 november vorig jaar in werking getreden. Het uitvoerend comité bestaat uit 2/3 vertegenwoordigers van de industrie en 1/3 andere belanghebbenden. De sterke aanwezigheid van de visserij-industrie betekent dat de sector grote inspraak heeft in het adviesproces en het beleid.

*"Dat is ontegensprekelijk een positieve evolutie voor de sector, onder meer omwille van het feit dat de praktijk kennis eindelijk erkend wordt als een belangrijke factor in de beleidsvorming. De sector krijgt echter niet alleen een grotere inspraak in de beleidsvoering, maar wordt er ook medeverantwoordelijk voor", merkt Daan Delbare op.*

*"De RAC's zijn echter geen vrijgeleide voor de visserijsector om het beleid naar eigen voorkeur en goeddunken in te vullen. De RAC moet voldoen aan de voorwaarden die door Europa werden vastgelegd in het "Groenboek" en andere verordeningen over de hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid."*

(1) Het Wetenschapsmodel, Deference Model

(2) Gemeenschap-Wetenschap Model, Community Science Model

(3) Er zijn zes goedgekeurde RAC's: voor de Noordzee, de Baltische Zee, de Noordwestelijke Wateren, de Zuidwestelijke Wateren, de Middellandse Zee en de pelagische stocks met een groot verspreidingsgebied.

Lic. Daan Delbare is als marien bioloog werkzaam bij de Afdeling Biologie & Aquacultuur van het Departement Zeevisserij in Oostende. Binnen het Belgisch nationaal datacollectingprogramma is hij hoofdvantwoordelijk voor de visserijafhankelijke survey met het onderzoeksschip Belgica. Hij is lid van diverse ICES werk- en studiegroepen en van de North Sea Commission's Fisheries Partnerschip (NSCFP) en van de Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources (CCAMLR).

### De muur van Zeebrugge

De achteruitgang in visaanvoer laat zich inmiddels ook al gelden op het vlak van de infrastructuur. De Zeebrugse Visveiling zal de grote vismijnhal in twee aparte delen splitsen door een muur op te trekken dwars door het gebouw. Door de ingreep kan de koeling efficiënter werken en komt er ruimte vrij voor andere activiteiten die niet noodzakelijk iets met vis te maken hebben.

## 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**



*'De opmerkelijke groei van onze vismijn is duidelijk in het oog gesprongen bij investeerders die een neus voor winstgevende ondernemingen hebben.'*

De Oostendse schepen van visserij, Ives Miroir, in Het Volk, 24 augustus

*'Bij navraag hoe het zit met de concurrentiestrijd tussen Zeebrugge en Oostende weigert men bij de Zeebrugse Visveiling alle commentaar en kreeg de directeur opdracht van de raad van bestuur om niet met de pers te praten.'*

Dany Van Loo  
in Het Nieuwsblad, 16 september

*'Als de huidige groeitrends in de wereldbevolking, industrialisering, vervuiling, voedselproductie en uitputting van de natuurlijke hulpbronnen onveranderd doorzetten, zullen de grenzen aan de groei op deze planeet binnen de komende honderd jaar bereikt worden.'*

Uit 'De grenzen aan de groei', rapport van de Club van Rome (1972)

*'Elke universiteit heeft een portefeuille met een aantal hectaren wetenschapspark die ze mag ontwikkelen, met 85 procent subsidie. Het concept wetenschapspark is ontwikkeld door een professor van de universiteit van Gent, een vice-premier en een vooraanstaand inwoner van Oostende, die alledrie Johan Vande Lanotte heten.'*

Jef Gabriels, burgemeester van Genk  
in Het Belang van Limburg

*'Katrina en Rita zijn geen ongelukjes. En het zijn wij, Amerikanen, die er verantwoordelijk voor zijn. Al een generatie lang zijn we op de hoogte van de verregaande gevolgen van de klimaatverandering. Maar in plaats van ons gedrag aan te passen, gaven we nog wat gas bij en kochten we allemaal een zwaar vervuilen-de 4X4-wagen.'*

Wetenschappelijk auteur Jeremy Rifkin,  
in een opiniestuk

*'Alleen de grote boten worden beter van de subsidiepolitiek'*

Charles Beuckels, reder N 86,  
in Het Nieuwsblad, 25 augustus

*'De concurrentie met Zeebrugge wordt nu heel hard gespeeld. Zij kwamen al met een fusievoorstel, maar we geraakten het niet eens en nu praten we niet meer verder. Op lange termijn zullen we nochtans moeten samenwerken.'*

Y. Miroir in De Zeewacht, 9 september

*'Men wrijft mij aan dat ik als voorzitter van het Vissersfonds slecht onderhandel met de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling en haar voorzitter Ivan Victor. Een aantal reders wil geld loskrijgen van het Vissersfonds en ik krijg het verwijt dat dat niet lukt.'*

Bart Schiltz, De Zeewacht, 9 september

*'Ik ben goddank een atheïst.'*

Dave Allen



**HA.10 Zeelandia meer dan 100 jaar oud**

(Met dank aan R. François voor de foto)

Wat voert de HA.10 Zeelandia uit, vragen de Oostendse kustvissers zich af. Het vaartuig uit Harlingen verkocht al eens in Zeebrugge en nestelde zich midden september aan de kaai nabij de Oostendse vistrap samen met twee kleine hulpbootjes en een rubberbootje. Het 20 meter lange vaartuig bedrijft de visserij met staande netjes en heeft in zijn gieken ook kruisnetten hangen. Op de voorpiek hangt een anker dat met een kabel over het stuurhuis door een lier op het achterdek wordt bediend. Aan de kaai worden de twee Nederlandse bemanningsleden argwanend bekeken. Het vaartuig dat in 1902 gebouwd werd meet 40 brutoton en heeft een Kromhout-motor van 77 kW uit 1956. Dat het casco van het vaartuig meer dan honderd jaar oud is is geen uitzondering in Nederland. In de visserij- en schelpdieren vloot varen nog verschillende vaartuigen die voor 1905 gebouwd werden. In het vlootregister staat zelfs nog enkele scheepje uit 1850 (7,54 m, 24 kW) dat rond Vlieland wordt gebruikt.

## JAARBEURS

### Vis in Marokko

Van 10 tot 13 november zullen in Casablanca (Marokko) de salons 'Alitec' en 'Sea Mer' plaatsvinden. Visvangst en de verwerkende industrieën hiervan zijn een belangrijk onderdeel van de Marokkaanse economie. Spelers op de internationale markt bezoeken deze beurs. Meer informatie kunt u terugvinden op de website [www.alitec-maroc.com](http://www.alitec-maroc.com).

## HANDELSVOORSTEL

### Vis naar Griekenland

Een Grieks verdeler van bevroren vis zoekt leveranciers. Voor meer informatie kan u contact opnemen met Roel Loos van Euro Info Centre. Deze is te bereiken op tel 02 553 37 30 of per e-mail op [euroinfocentre@vlaanderen.be](mailto:euroinfocentre@vlaanderen.be). Vermeld de referentie EIC N3140/2005.

## NEDERLAND

### Schelpdierendivisie van Heiploeg overgenomen

Algemeen directeur Simon Lenger en aandeelhouder van Heiploeg Shellfish International NV heeft de schelpdierenactiviteiten van de groep overgenomen. De drie Nederlandse vestigingen (Yerseke, Harlingen en Bergen op Zoom) en de filialen in Frankrijk, Denemarken en Engeland werden per 1 september ondergebracht in The Shelfis Group. In de bedrijven werken 250 mensen. Hoofdaandeelhouder van de Heiploegholding uit Zoutkamp, de Zwitserse investeringsbank Union Bank of Switzer-

land (UBS), kondigde eind vorig jaar de uitverkoop van Heiploeg aan. Door het verbod op de mechanische kokkelvisserij in de Waddenzee zoekt de onderneming ook kopers voor zijn kokkelschepen.

Ook het Oostendse bedrijf Morubel is een onderdeel van Heiploeg. Over de overname van dit bedrijf is nog niets bekend.

## CONCENTRATIE

### Zalmbedrijf Stolt Sea Farm doorgeschoven naar Nutreco

De Oostendse zalmrokerij La Couronne, nu Stolt Sea Farm, word onder de vleugels van Nutreco gebracht dat vorig jaar een joint-venture afsloot met het Noorse consortium Stolt-Nielsen. Nutreco heeft op zijn beurt alle viskweek- en verwerkingsactiviteiten gefusioneerd onder de benaming Marine Harvest, een bedrijvengroep met hoofdkantoor in Amersfoort die wereldwijd meer dan 6.000 werknemers telt. Nutreco krijgt een belang van 75 procent in de onderneming, Stolt-Nielsen 25 procent. De jaaromzet zal ongeveer 850 miljoen euro bedragen. Het is de bedoeling dat Marine Harvest naar de beurs gaat. Stolt-Nielsen, een van de grootste tankerredereij ter wereld, en Nutreco, een internationaal

vlees- en visbedrijf, hebben al een beursnotering.

## THE FUGITIVES

### 400.000 zalmen ontsnapt

Voedingsconcern Nutreco is vorige maand 300.000 tot 400.000 zalmen kwijtgeraakt uit kweekbassin in Noorwegen. Door het stormweer geraakten de installaties in de buurt van Trondheim beschadigd en is een drijvend bassin gekapseisd. Vissers zijn onmiddellijk uitgerukt om de dieren op te vissen. Er is weinig gevaar dat kweekzalm paart met wilde zalm. De genetische kenmerken tussen beide soorten komt niet overeen. Onderzoek wees uit dat de vissen zo veel van elkaar verschillen dat kruisingen nauwelijks voorkomen omdat wilde zalm het paargedrag van gekweekte dieren niet herkent.

## OOSTENDE

### 570.000 euro

#### naar vismijnbedrijf

Vier jaar geleden kondigde schepen Yves Miroir, bevoegd voor de vissershaven, dat hij de schuldenlast van de vismijn op korte termijn wilde wegwerken. De vismijnexploitatie kostte de stadskas jaarlijks 50 miljoen frank. In plaats van ieder jaar opnieuw het verlies aan te zuiveren werd geld ter beschikking stellen voor de kapitaalvorming van het autonoom bedrijf. Met een startkapitaal van 250 miljoen frank moest het gemeentebedrijf na vijf jaar zelfsupporting moet zijn, werd toen aangekondigd. Bij de oprichting van het Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende (2001) engageerde de stad Oostende zich voor vijf jaarlijkse kapitaaloverdrachten van 50 miljoen frank (1,24 miljoen euro). Het stadsbestuur heeft dit bedrag nadien tot de helft herleid. Dit jaar ontvangt het vismijnbedrijf de vierde schijf van 570.000 euro. In totaal heeft de stad reeds 2,33 miljoen euro (94 miljoen frank) aan kapitaal verstrekt van de oorspronkelijk voorziene 6,25 miljoen euro. Daarnaast heeft de stad ook de gebouwen van de vismijn overgedragen aan het vismijnbedrijf waardoor de waarde van het onroerend goed ook in de balans staat.

# De Belgische visserijvloot (10)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

## Z.59 Raquel

(ex-TX.94 Avontuur  
ex-GO.3 George Klazina  
ex-P.518 Andrew J)

Lengte: 37,20 m.  
Breedte: 8,05 m.  
Tonnage: 275 bt  
Bouwjaar: 1981  
Werk: Scheepswerf Haak, Zaandam  
(Ned.)

Motor: ABC (1995)  
Vermogen: 957 kW  
Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

**TX.94 Avontuur:**

Gebr. Boersen, Oudeschild

**GO.3 George Klazina:**

Wwe 't Mannetje & Zn CV, Goedereede

**P.518 Andrew J**

Johnsons Sea Enterprises Ltd (1999)

**Z.59 Raquel:**

Rederij Schiltz BVBA, 8301 Knokke-Heist  
(2005)



COPYRIGHT gwo

## Z.60 Blue Angel

Lengte: 37,83 m.  
Breedte: 8,56 m  
Tonnage: 388 bt  
Bouwjaar: 2001  
Werk: Christ Shipyard, Polen  
(casco) en  
Van der Werff & Visser, Irnsrum  
(Ned.)

West-Vlaamse Scheepswerven,  
Oostkamp (casco)  
en De Graeve, Zeebrugge (afwer-  
king)

Motor: ABC (2001)

Vermogen: 883 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar: NV Beheer Shamrock,  
8400 Oostende



COPYRIGHT GWO

## O.62 Dini

(ex-O.62 Sea Bird II)

Lengte: 21,97 m

(verlengd in 1996)

Breedte: 5,10 m

Tonnage: 44 bt

Bouwjaar: 1963

Werk: Gebr. Van de Sande,  
Breskens (Ned.)

Motor: Scania (1999)

Vermogen: 221 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar

**O.62 Seabird II:**

Luc Bogaert (1985)

**O.62 Dini:**

Luc Bogaert, 8400 Oostende (1992)



COPYRIGHT GWO

# Spanning rond de zeeduivel

## De Poldergeesten van Bredene

Thriller

Flor Vandekerckhove

In de thriller *De Poldergeesten van Bredene* onderneemt een journalist van het plaatselijke weekblad *De Zeebode* een zoektocht naar de achterliggende oorzaken van de spectaculaire moderniseringsgolf in die kustgemeente.

In het *Staf Versluyscentrum* (dat in november in Bredene geopend wordt) treft de journalist een schilderij aan dat *De aanbidding van de Zeeduivel* heet. Een van de betreffende panelen van het veelzijdig vertoont verdacht veel gelijkenis met dat van *De rechtvaardige rechters*, het schilderij dat in 1934 uit de Gentse St.-Baafskathedraal gestolen werd.

Bestaat er een verband tussen dat paneel en de opgang van deze kustgemeente? Bestaat er in Bredene een geheim verbond waarin vooraanstaande personaliteiten samenkomen om een heidens ritueel rond de *Zeeduivel* op te voeren?

Flor Vandekerckhove, bij de HVB-lezers geen onbekende, levert hiermee een roman af die elementen van het streekverhaal combineert met de technieken van de sleutelroman in een ijzersterke thriller met een onverwachte ontknopning.

Het boek *'De Poldergeesten van Bredene'* (waarin de visserij nooit veraf is) wordt uitgegeven door het gemeentebestuur en zal verkrijgbaar zijn vanaf de opening van het *meeting- & eventcenter* dat de naam draagt van de wereldzeiler Staf Versluys.

Wie voorintekent betaalt slechts 9 euro op rekening 091-0002098-90 van het gemeentebestuur Bredene (vermeld: 'Poldergeesten'). De eerste honderd exemplaren worden genummerd en getekend door de auteur.



**ETAMO**

Member of Maintenance Partners N.V.



Bent u ook op zoek naar een betrouwbare partner voor het onderhoud van al uw **turbochargers**? Zoekt u niet verder!

## Etamo

### Uw Turbo - topper

- \* 100% service voor het onderhoud, reinigen en herstellen van turbochargers
- \* Alle merken: ABB, Man, Garrett, Napier, KBB, KKK, Holset, ...
- \* Levering van wisselstukken

Bent u niet onmiddellijk in de buurt? Geen probleem! Via onze gespecialiseerde mobiele teams garanderen wij een 24-uren dienstverlening aan boord en op de kade in binnen- én buitenland.

## Speciale tarieven voor de visserijsector

Contacteer ons snel voor een vrijblijvende offerte!

Etamo nv - T.a.v. Paul Hagens

Noorderlaan 81

2030 Antwerpen

Tel. +32 3 544 32 22

Fax +32 3 542 30 35

GSM +32 495 58 10 67

[marineservice@maintenancepartners.com](mailto:marineservice@maintenancepartners.com)



## 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](mailto:turbo@be.abb.com)

**ABB Turbocharging**

Luthagen Haven 2 / Unit H, 2030 Antwerpen  
[www.abb.be](http://www.abb.be)

