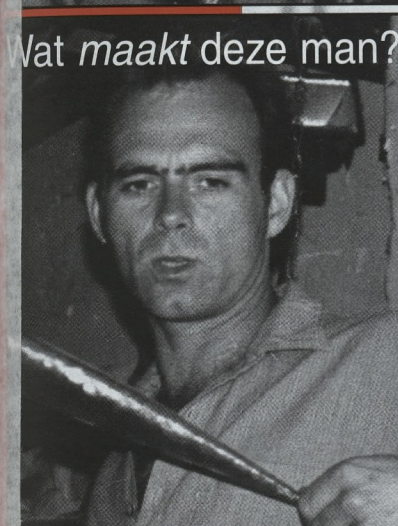




Wie is deze knaap?



Wat maakt deze man?



Wat doet deze prins

op de kaai?





Deze foto waarop geen jaartal vermeld wordt, plaatst ons voor een probleem. Sommigen houden voet bij stuk dat de afgebeelde knaap koning Boudewijn is, toen uiteraard nog prins Boudewijn. De reddingsboei op de achtergrond leert ons dat de jonge man zich op een vissersvaartuig bevindt, met name op de O.297 Rubens van de NV Motorvisserij. Wellicht is de foto genomen tijdens de maidenreis van het vaartuig. Dat het schip de in 1956 gebouwde Rubens (L.o.a. 62,50 m, GT 810, mazoutbrander stoommachine 1450 pk) zou zijn, is dan zeer twijfelachtig, want Boudewijn was dan 26 jaar, al sinds 1950 koning en al langer geen knaap meer. Omdat de jongen op de foto veel trekken heeft van prins Filip (zie p. 6) rijst bij ons het vermoeden dat het om Albert zou gaan, die thans over Belgenland regeert als Koning Albert II. De encyclopedie leert ons evenwel dat Albert in 1956 ook al 22 was en dan evenmin de knaap op de foto kan zijn. Er is evenwel ook een vorige Rubens (50,60 m. tussen de loodlijnen, GT 535, stoommachine 850 pk) gebouwd geweest voor de NV Motorvisserij. Dat althans leren wij uit het boekje 'Trawlers, Tugs Coasters' van Cook, Welton & Gemmell Ltd' (1952) waarin deze Britse scheepswerf zichzelf en haar verwezenlijkingen voorstelt. Die bouw gebeurde in 1946. Het schip kwam op dinsdag 25 juni van dat jaar uit Engeland naar België. Toen was Boudewijn 16 en Albert 12 jaar oud... en ja, het kereltje op de foto zou wel eens een twaalfjarige kunnen zijn... en dus wellicht koning Albert II. Eigenaardig is dan wel dat Het Visserijblad rond die periode geen gewag maakt van een prinselijk bezoek aan het schip. Tenzij... de foto nog ouder is en genomen werd op nog een vroegere O 297 Rubens (gebouwd op de Oostendse erf Béliard, Crighton & Co, metende 320 BT, 38 meter lang, hoofdmotor 700 pk, hulpmotoren van 120 en 20 pk). Dat schip verging, in opdracht van de Britse admiraliteit, wellicht op 21 februari 1941. In de oude jaargangen van HVB vinden wij een foto, waarop een aantal volwassenen en een aantal kinderen staan. De meesten onherkenbaar, maar er staan wel degelijk een drietal knapen op, alle met zuid-eester. Het onderschrift vermeldt: 'Bij de inhuldiging van de Rubens in 1938. Vooraan bemerken we ex-gouverneur Baels met prins Boudewijn en den heer Lucien Decrop.' Boudewijn is in 1938 acht jaar. Zou dit dan toch een foto van de jonge Boudewijn zijn?

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 67 jaar het geval. Wil u loochten u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

# HVB 67

## HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine  
van de zee

Losse nummers 100 bef

### Colofon

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

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

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en  
alle correspondentie naar  
HVB,

p.a. H. Baelskaai 12/1ste verdiep.  
B-8400 Oostende  
Tel. 059 / 32 61 74. Fax: 059/32 55 59  
E-mail:  
hetvisserijblad@hotmail.com

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

ISSN: 0776-6912

### Abonnementen!

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

Steunabonnementen:  
2 000,- BEF/jaar.

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

Met dank aan Peter Dergeloo  
voor de omslagfoto

## Hoe men conservatief wordt

HET IS AL zoveel keer gezegd dat het inmiddels een cliché geworden is: de visserij is een conservatief nest.

Talrijk zijn degenen die in onze sector aan een of andere vernieuwingsoperatie begonnen zijn en bijna even talrijk zijn zij die daar hun tanden op gebroken hebben.

De sectortop probeert nu al bijna tien jaar de quotaverdeling op een nieuwe leest te schoeien; kosten noch moeite worden

gespaard om de reders over het hek te halen... en nog steeds is de eindstreep van dat project bij lange niet in zicht. En dit gaat dan nog over een verandering

waar de reders (of ten minste een aantal reders) profijt kunnen uit halen. Kun

je je voorstellen hoe de zaken evolueren als er van profijt geen sprake is! Nòg moeilijker liggen vernieuwingspogingen die geld gaan *kósten*: een ernstige aanpak van het veiligheidsprobleem (niet op papier, maar op de werkvloer!); een modern sociaal statuut voor de vissers... voorwaar, een slak gaat vlugger vooruit!

Maar het is zoals met alle clichés: zij mogen wáár zijn, toch schatten ze de werkelijkheid niet correct in. Wie zegt dat de visserij conservatief is, moet eraan toevoegen dat je er ook mensen vindt die aan de vernieuwingsweg timmeren. Elke lezer kan voorbeelden geven van schippers, vissers, reders, kaders uit de veilingen, handelaars en ambtenaren die zoeken naar vernieuwingen die de boel vooruit kunnen helpen. Zeker, zij worden er daarom nog niet voor gewaardeerd. Integendeel zelfs. Bij de concurrentie kijkt men nauwlettend toe wanneer die nieuwlichters op hun bek gaan. En als dat niet spontaan gebeurt, dan is men gauw bereid om het toeval een handje te helpen. Wie dan ook nog eens niet tot de club behoort die de lakens uitdeelt, mag het al helemààl vergeten. Want initiatieven die het fiat van dat clubje niet dragen, moeten haast per definitie afgewezen, zelfs geboycot worden. Vernieuwingsvoorstellen van derden die dan weer wèl de vergadertafel halen, worden daar met veel ambiance naar de prullenmand verwezen. Weg ermee, desnoods nadat daar al vele honderdduizenden franken voor betaald werd en nadat er al vele maanden werk ingestoken werd.

Wie in deze sector iets wil bereiken moet dan ook, volgens sommigen althans, als volgt tewerk gaan. Je steekt je vernieuwingsvoorstel op zak en waakt erover dat je er met geen woord over spreekt. Je 'gebaart van krommen haas' en je werkt je zo onopvallend mogelijk een weg door het socio-economische apparaat dat de dingen in de visserij regelt. Je leert te lachen om dezelfde grappen als zij die de dienst uitmaken, je leert je te ergeren aan datgene waaraan het clubje zich blauw ergert (bvb. aan dit magazine). En na een aantal jaren ben je vergeten dat je er eigenlijk aan begonnen bent om de zaken te veranderen.

Dit is althans de mening van...

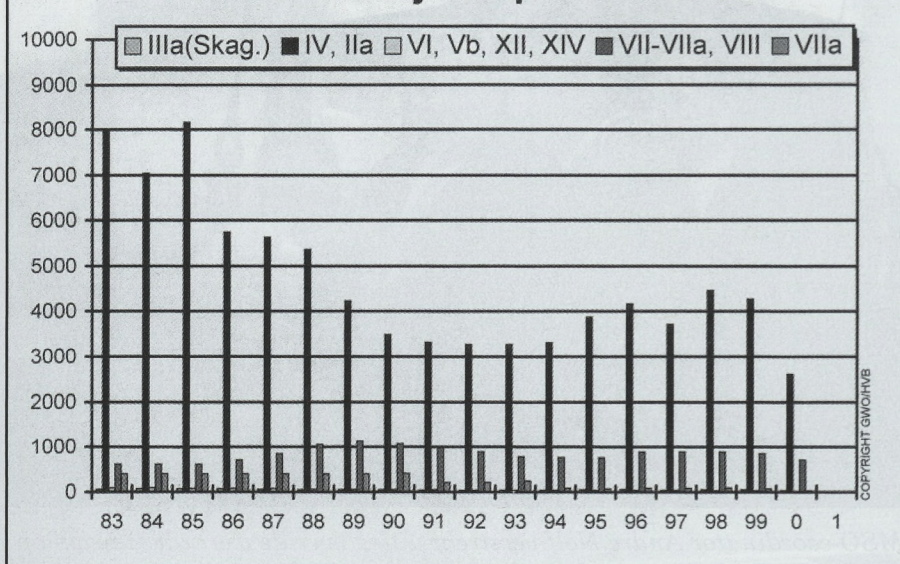
*de man op de kaai*





# vangstverbod in de Noordzee?

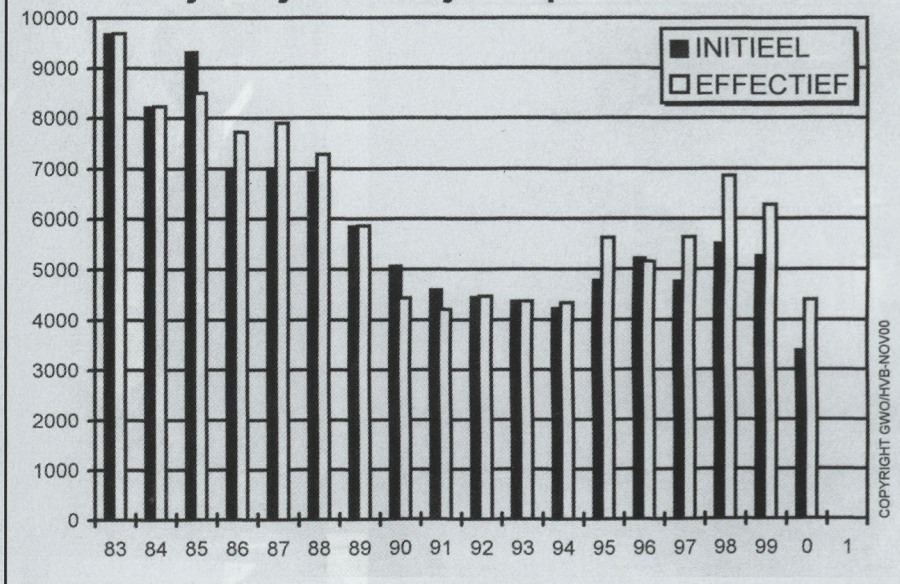
**Evolutie kabeljauwquota 1983-2000**



Er zullen hoe dan ook meer beperkingen komen, zo liet EU-visserijcommissaris Franz Fischler reeds horen. Bovenop kunnen er nog een aantal technische beperkingen aan te pas komen, waarbij het gebruik van grotere netmazen kan opgelegd worden. Volgens *The Times* behoort ook een tijdelijk visverbod op Noordzeekabeljauw tot de mogelijkheden. Een dergelijk vangstverbod bestaat reeds voor bepaalde gebieden van de Ierse Zee tijdens de paaitijd. (gw)

*De grafiek hiernaast toont dat de belangrijkste hoeveelheid kabeljauw voor onze vloot uit de Noordzee (ICES-zone IV,IIa = donkere kolom) komt. Op de grafiek onderaan: evolutie jaarlijks kabeljauwquotum = totaal Belgisch quotum*  
*Initieel = de oorspronkelijk toegewezen hoeveelheid*  
*Effectief = het kabeljauwquotum na de diverse ruilakkoorden met andere lidstaten.*

**Evolutie jaarlijks kabeljauwquotum 1983-2000**



Over de quota voor  
volgend jaar: zie  
pagina 17

TE KOOP  
Sportvisserboot.  
L.: 7,90.  
Voor garnaal- en lijnvisserij.  
Motor Yanmar 18 pk.  
Prijs overeen te komen.  
Tel.: 050 / 59 81 04.

Ik zoek doodsprentjes van  
zeelieden en alles wat te  
maken heeft met de zee.  
R. Almey, Veldhoek 22 D te  
9931 Oostwinkel

## 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*

## Prinselijk bezoek op Maritieme Site Oostende

Maandag 6 november bracht het prinsenpaar Filip & Mathilde een uitgebreid bezoek aan Oostende. Een onderdeel van het bezoek was een kijkje op het baggerschip Vlaanderen VII dat momenteel gerenoveerd wordt door de VDAB-cursisten bij de Maritieme Site Oostende (MSO). Prins Filip kwam in gezelschap van Vice-premier Johan Vande Lanotte en gouverneur Paul Breyne naar het tweede visserijdok waar de steekhopperzuiger Vlaanderen XVII aan de kaai ligt. MSO-coördinator André Nolf leidde het gezelschap rond op het in 1953 gebouwde baggerschip. De prins nam rustig de tijd om het schip te doorlopen en een praatje te maken met de tewerkgestelden. (foto's gw)



MSO-coördinator André Nolf verstrekt uitleg over de werkzaamheden op de site. We herkennen verder ook nog vice-premier Vande Lanotte, André Nolf van MSO, de West-Vlaamse gouverneur en PMI-directeur Marc De Winter.



Foto boven: lasser Johan Lachat krijgt een handdruk van de prins. Foto rechts: het prinselijk gezelschap daalde ook af in de machinekamer waar Kristof Laforce (links), Bart Vantomme (op de rug gezien) en Cliff Tanghe met de motorrevisie bezig zijn.

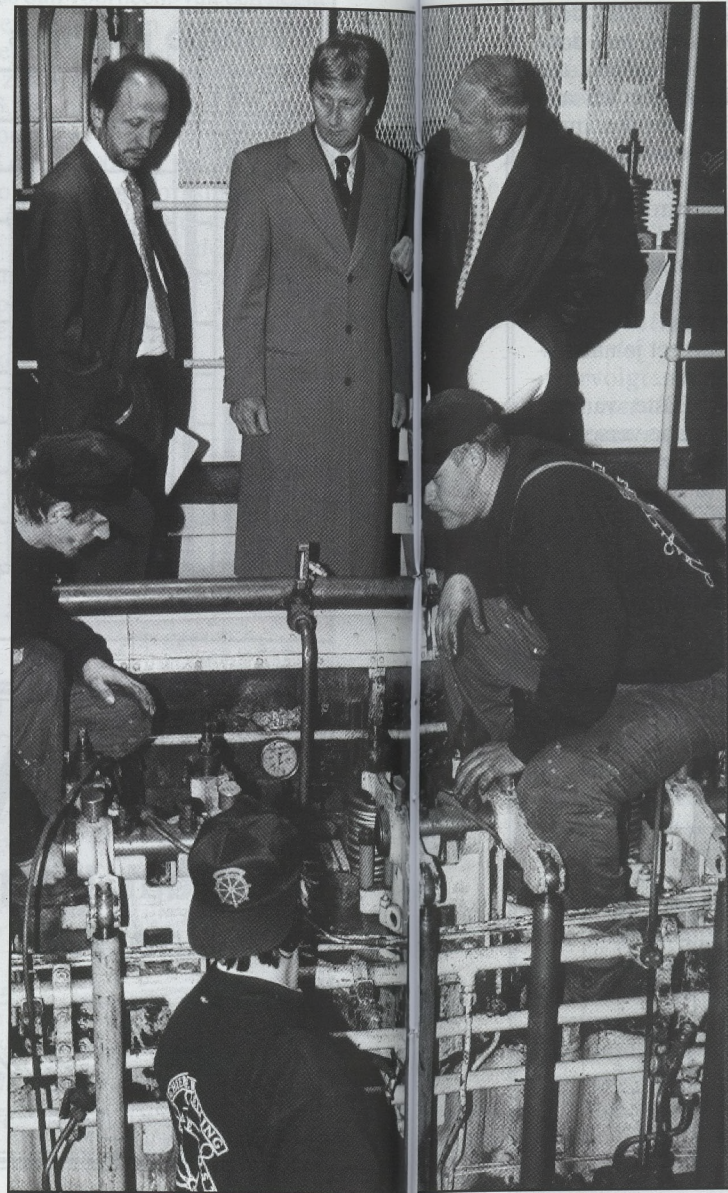


Foto hiernaast: Johan Hoste in gesprek met prins Filip.

Foto onder: weet vice-premier Vande Lanotte het antwoord op de technische vragen van de prins over de toestellen in de stuurhut?



Voor zijn vertrek liet de prins nog een groepsfoto nemen van zijn bezoek.



ONDERZOEKSRaad VOOR DE  
ZEEVAART

## De brand aan boord van de O 14 De Zeemeeuw

Toen de O 14 De Zeemeeuw op 7 februari 1998 in de Ierse Zee gevist had, toog het schip naar Liverpool om er de vangst te lossen. Omstreeks 6,30 uur verwittigde motorist Johan Calcoen schipper Guy Anthierens ervan dat de machinekamer in brand stond. De bemanning heeft eerst nog geprobeerd te blussen en toen dit onmogelijk leek is de crew van boord gegaan. De mannen werden al vlug opgepikt en waren gelukkig niet gekwetst. Alleen matroos Erwin Dooms is enkele uren in een Liverpools ziekenhuis verzorgd moeten worden omdat hij teveel rook ingeademd had.

De Onderzoeksraad is op de zitting van 22 november II. tot het besluit gekomen dat de bemanning geen schuld treft. Zij heeft ter zake wel een advies voor de reders en scheepsbouwers: '(...) *De hendels voor de automatische Halonblusinstallatie in de machinekamer (...) waren wegens de dikke rook niet meer te bereiken. Deze brandblusinstallatie was aldus van generlei nut.*' En de Raad vervolgt: *'In onderling overleg met de reders, de scheepswerven en de bevoegde controlediensten zou moeten worden onderzocht of het niet mogelijk is om dergelijke automatische blusinstallaties en de brandstoftoevoer afsluiters ook rechtstreeks vanuit de brug van het vaartuig te activeren. Deze hendels staan thans op de meeste vissersvaartuigen juist naast de ingang van de machinekamer, zodat wanneer aldaar brand ontstaat deze bedieningsorganen moeilijk of onmogelijk te bereiken zijn (...)*' Nadat de Raad eraan toegevoegd heeft dat dit technisch en financieel nauwelijks problemen kan opleveren, besluit ze met de hint: *'Waarom zouden de verzekeringsmaatschappijen geen rekening houden met een dergelijke dubbele beveiliging in het berekenen van de premies?'* (rc)

## 26.800 bezoekers voor de Amandine

Het museumschip O.129 op de Oostendse Visserskaai lokte in vier maanden 26.800 bezoekers. De laatste IJslander werd half juli voor het publiek opengesteld. Het vaartuig nu niet meer toegankelijk. De komende maanden is de inrichting door de gerenomeerde Britse designer Gordon Meredith aan de orde. Alles moet kant en klaar zijn tegen het volgend zomerseizoen.

## Net in schroef N.34

Het Nieuwpoortse vaartuig N.34 *North-ern Sky* kreeg dinsdag 13 november af te rekenen met een net dat rond de schroefas draaide. Duikers van de Nieuwpoortse brandweer hebben al eerder dergelijke klus geklaard. Ook nu wisten ze het euvel op te lossen.

## Ronald Carly in gemeenteraad Zuienkerke

Ronald Carly, juridisch adviseur bij het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart in Brussel en rijkscommissaris in de Onderzoeksraad voor de Zeevaart zetelt in de gemeenteraad van Zuienkerke. Hij nam de plaats in van een ontslagnemend raadslid van de partij *Zuienkerke Plus*.

## Padmos bouwt zeven nieuwe Eurokotters

Machinefabriek Padmos met vestigingen in Stellendam en Bruinisse zit met een goed gevuld orderboek. Dat werd op de vakbeurs Rotterdam Maritiem bekendgemaakt naar aanleiding van het zevende order voor Interfish Limited uit Plymouth. Intussen verkeren twee multifunctionele eurokotters voor de Nederlandse vloot al in de afbouwfase. De zeven opdrachten vertegenwoordigen een investering van 570 miljoen frank.

## Visserijsector Urk stuurt lobbyist naar Brussel

De gemeente Urk nam het voortouw om samen met de visserijsector, de belangorganisaties en de andere gemeenten die economische belangen in de visserij hebben een permanente lobbyist naar Brussel te sturen. Dit gebeurt in het besef dat de EU-regelgeving hoofdzakelijk in Brussel tot stand komt. Een werkbezoek aan het Europees Parlement en gesprekken met Nederlandse Europarlementsleden sterkte de Urkers in de overtuiging dat de Nederlandse visserijsector kansen laat liggen. Ook het Productschap Vis staat achter deze visie. De organisatie heeft al beslist om meer mankracht vrij te maken voor een professionele benadering van alle visserijaangelegenheden in het Europese epicentrum aan de orde zijn.

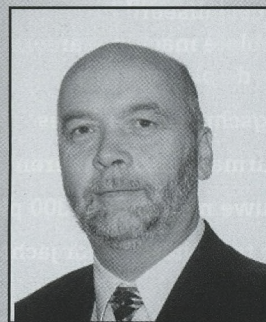
## Visser bouwt Rus

Scheepswerf Visser in De Helder heeft de opdracht binnen voor de afbouw van een 50 meter lange Russische trawler met thuishaven Moermansk. Het casco komt uit Oost-Europa. Het wordt meteen het grootste visserijchip dat de werf ooit onder handen kreeg. Het is bestemd voor de kabeljauwvisserij in de Barentssee. De verwerking van de vangst gebeurt aan boord door de 25 opvarenden. De afwerking is voorzien voor eind volgend jaar. Scheepswerf Visser werkt momenteel aan een Noorse arctic-trawler die echter tien meter korter is.

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



Secretaris



ZEEMANSBOND

# ABVV

OOSTENDE - VEURNE -  
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27  
Oostende

Tel.: 059/55 60 85  
Fax: 059/70 51 33

BRUGGE  
HEISTSTRAAT 3  
Zeebrugge  
Tel.: 050/54 47 15  
Fax: 050/54 42 53

# Fishlink, een geflopte investering

Alle voorkomende  
reparaties van  
alle merken  
scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte  
scheepsschroeven  
Gespecialiseerd in  
complete machinekamers  
voor de pleziervaart  
Boegschroefinstallaties  
Stuurmachines en roeren  
Nieuwe motoren tot 300 pk  
Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service  
Kruibeeksesteenweg 162  
2070 Burcht / Zwijndrecht  
Telefoon 03/252 73 42  
Telefax 03/252 92 12  
GSM 075/67 54 56

Het financieel-economisch magazine "Trends" bracht naar aanleiding van het proces rond de Kempense Steenkoolmijnen/Superclub in Hasselt twee uitgebreide bijdragen over de achtergronden van het dossier. Daarin komen de overname van de Wetterse bouwonderneming Pieters De Gelder en de, in destijds in visserijmiddens veelbesproken, memorabele GIMV-dochter Fishlink NV ter sprake.

*"TERWIJL DE Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV) de Kempense Steenkoolmijnen (KS) hielp met de koop van deelname in Pieter De Gelder (PDG), stak de GIMV de PDG-topmensen Marie-Jeanne Pieters en Marc Bekaert ook een handje toe in een andere zaak. Pieters en Bekaert hadden een vismijn en wilden er alle Belgische vissers aan binden. Op die manier konden ze de rivalen Nieuwpoort en Oostende uitschakelen."* Het zijn niet onze woorden, maar ze komen uit het hooggeachte weekblad "Trends", waaruit wij citeren.

Fishlink NV werd op 1 februari 1990 opgericht als reconversievenootschap voor de modernisering van de zeevisserijvloot en om een aantal visverwerkende bedrijven rond de nieuwe Zeebrugse vismijn te financieren. De vismijn, destijds gebouwd door Pieters De Gelder, was toen reeds eigendom van de bouwgroep, waarin de NV Kempense Steenkoolmijnen zopas een belang van 55 procent hadden

verworven. Het leverde de familiale aandeelhouders 684 miljoen frank op, terwijl een gerechtelijk expert het pakket niet meer dan 187 miljoen waard vond. Marie-Jeanne Becaus was toen voorzitter van de raad van bestuur, Marc Bekaert algemeen directeur en momenteel chieff executieve officer (CEO) van de NV Zeebrugse Visveiling. PDG werd in 1996 failliet verklaard. "Trends" vermeldt nog dat de Zeebrugse vismijn pas sinds 1998 enige winst oplevert. De problemen zijn echter niet van de baan. Marie-Jeanne Pieters weigert alsnog de laatste schijf van de bouwkosten te betalen (aan de curatoren) wegens 'slecht werk' door PDG. Een gerechtelijk expert floot haar nu terug, zo lezen we nog in het weekblad.

## Nonsens

De Fishlink-aandelen werden onderschreven door de Vlaamse publieke investeringsmaatschappij GIMV (67,5 miljoen), beursma-

COOPERATIEVE PRODUCTENTENORGANISATIE

## VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

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

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

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

kelaar NV Delen (15), en de kleine holding NV Philosopho (15 miljoen C-aandelen en 5 miljoen D-aandelen). In de dagbladders verscheen het nieuws pas in april van dat jaar. De bekendmaking zorgde maandenlang voor grote beroering in de sector omwille van de geheimzinnigheid waarmee de visholding tot stand gekomen was. De sectoriële overleg- en adviesstructuren voelden zich volledig gepasseerd en reageerden furieus.

HVB heeft aan het onderwerp destijds veel aandacht besteed. Officieel (d.i. in de oprichtingsakte, verleden voor notaris Berben uit Neerpelt) hadden Marie-Jeanne Becaus-Pieters en Marc Bekaert geen banden met Fishlink. In een "persoonlijke en vertrouwelijke" analysenota (RvB 19.12.89) staat mevr. Becaus-Pieters wel vermeld als onderschrijver voor vijf miljoen.

Guy Mampaey, een van de bestuurders van Fishlink, zou volgens 'Trends' aan het gerecht ver-

klaard hebben dat mevrouw Pieters wel degelijk aandeelhouder was. "Zij wenste evenwel niet dat haar naam aan Fishlink werd verbonden. Om die reden had Philosopho voor vijf miljoen frank

*"Eigenlijk is het initiatief voor de oprichting van Fishlink uitgegaan van Pieters. Wij weigerden de vissers onder druk te zetten om hun vracht naar Zeebrugge te brengen, hetgeen Pieters van ons vroeg"* (G. Mampaey)

*kapitaal meer ingetekend dan dat zij voorzien hadden. ... Eigenlijk is het initiatief voor de oprichting van Fishlink uitgegaan van Pieters. Wij weigerden de vissers onder druk te zetten om hun vracht naar Zeebrugge te brengen, hetgeen Pieters van ons vroeg",* noemde de Trends-verslaggever uit de mond van GIMV-directeur Mampaey. Marie-Jeanne Pieters spreek dat tegen. "Ik lanceerde wel het idee, maar ben nooit aandeelhouder geweest. Dit verhaal is nonsens", verklaarde het ZV-kop-

stuk. Waarvan akte.

### Exit Fishlink

Drie jaar na de oprichting besliste de GIMV om de Fishlink-participaties af te bouwen. Het besluit tot desinvestering was enkele maanden daarvoor al genomen. Sinds oktober 1992 werden geen nieuwe investeringsdossiers meer geopend. De NV Philosopho had reeds enkele maanden eerder afgehaakt (juni 1992). Fishlink verstreekte bijna

honderd miljoen aan risicokapitaal in 17 dossiers. De aanvragen kwamen van 13 rederijen (15 vaartuigen), twee toeleveringsbedrijven en twee visverwerkers. De doelstellingen werden duidelijk niet gehaald en winst zat er evenmin in.

'Trends' besluit het artikel met de alinea: "Fishlink is niet vergeeraakt. Op 27 juni 2000 ging de firma in vereffening, terwijl Philosopho al in augustus 1998 failliet ging. Een geflopte investering." Einde citaat. (gw)

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

**Bvba LEKENS H.**

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

**Peraltastraat 7 - 8000 Brugge**

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

BVBA  
**LEKENS H.**



# Verkoop van Pieters Visbedrijf kreeg voorkeur op beursgang

DE NOORSE JOINT venture *Fjord Seafood-Domstein* telde 3,2 miljard frank neer voor de Brugse *Pieters Groep*. Beide ondernemingen nemen een 50-procent-participatie in het Brugse visbedrijf. *Industri Kapital*, het Scandinavische beleggingsfonds dat het bedrijf in 1997 voor 1,1 miljard frank overkocht rijft daarmee op korte termijn een forse meerwaarde binnen. Het huidige management blijft aan het bewind.

DE VISSERIJSECTOR ONTKOMT niet aan de hergroepering en consolidatie die zich op wereldvlak voltrekt. Hoofdaandeelhouder *Industri Kapital* heeft de voorkeur gegeven aan een winstgevende overname in plaats van een riskante beurgang. Vorig jaar blies Pieters de geplande beursgang af. *Domstein*, een van de twee partners in de

joint venture, ambieert wel een notering op de beurs van Oslo. *Fjord Seafood* zit pas een paar maanden op de Noorse beurs. De nieuwe combinatie brengt een groep met een omzet van 26 miljard frank tot stand. Met een omzet van 7,5 miljard zou *Pieters Visbedrijf* de zoveelste small cap op de beurs geweest zijn. Wie de zaken een beetje volgt weet dat bedrijven van die omvang die de laatste jaren naar de beurs trokken nu een stuk onder hun lanceringskoers noteren. De *Pieters Groep* heeft vestigingen in Brugge, Londerzeel, Namen, Frankrijk, Zwitserland en Schotland. De groep telt 830 werknemers, waarvan 360 in ons land. *Fjord Seafood*, opgericht in 1996, is in enkele jaren tijd dankzij het opkopen van kleine zalmkwekerijen uitgegroeid tot een van 's wereld grootste zalmproducenten met 54 kwekerijen. Ook in Chili bezit *Fjord* talrijke fish-farms. *Fjord* heeft 1.650 werknemers, waarvan een duizendtal in Chili. De *Domstein Group* is een oud familiebedrijf dat vijf verwer-

kingsbedrijven in Noorwegen bezit. De fabrieken behoren tot de modernste van het land en verwerken 200.000 ton vis per jaar. Naast zalm is daar ook makreel, haring, kabeljauw en koolvis bij. Het bedrijf bezit ook eigen visserijvloot. Met 650 werknemers werd vorig jaar een omzet van 9,3 miljard frank geboekt. In korte tijd zijn de twee grootste Belgische verwerkers van visserijproducten overgegaan in buitenlandse handen. Zoals bekend is *Morubel*, de Oostendse verwerker van zeevruchten enkele maanden terug ingelijfd door het Nederlandse *Heiploeg Shellfish International*. Het Zoutkampse bedrijf wordt volledig gecontroleerd door de Zwitserse investeringsmaatschappij *UBS Capital*. De Oostendse zalmrokerij *La Couronne* kwam onlangs in handen van het Noorse *Stolt Farm Holdings*. (gw)

(Een syndikaal standpunt vindt u op pagina 28 in dit blad)

## Power for the world

Scheepvaart

Landbouw & Industrie

Grondverzet & Transportinstallaties

Gasmotoren & Warmtekrachtinstallaties

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

DEUTZ BELGIUM NV

DEUTZ BELGIUM NV/SA

Zwarte weg 1  
Haven 343  
B-2030 Antwerpen

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



## Unilever vraagt stabiele scholprijs

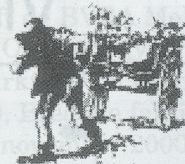
Topman Floris Oskam van voedingsmultinational zei op het Nationaal Visserij Forum in Urk dat het bedrijf geen schol meer koopt als de prijsverschillen van de schol zo groot blijven. Aankopers van Unilever zijn de grootste afnemers van de kleine schol-sorteringen op de Nederlandse afslagen. Oskam wijt de grote verschillen aan het veilsysteem. Contractvisserij zou voor meer stabiliteit van de scholprijs zorgen, oordeelt Oskam die aan het hoofd staat van de Europese inkoopdivisie voor vis, vlees en agroproducten bij Unilever.

Oskam aanvaardt dat er kleine prijsverschillen zijn. Maar bij prijsverschillen van 33 procent kunnen wij geen marktstrategie voeren. Kan dat niet, dan koopt Unilever geen schol meer, was zijn onwrikbaar standpunt. Hij vindt dat dagfluctuaties van 4,6 tot 6 euro (186 fr. tot 242 fr.) per kilogram scholfilet veel te hoog in vergelijking met de prijzen voor heek en pollak. Volgens de Unileverman is het plafond bereikt. Bij zo'n prijzen haakt de consument af. Hij nodigde de visserijsector uit om samen na te denken over een oplossing om de stabiliteit van de scholprijs te herstellen. "Enkel dan kan de Urker gemeenschap de diepvries-scholmarkt behouden", oordeelt Oskam.

Osman maakte ook bekend dat Unilever vorig jaar voor circa 700 miljoen frank (vergelijkbaar met de zowat de volledige omzet van de Oostendse vismijn) platvis opkocht in Nederland en daar bovenop nog tien procent van de aanvoer in Urk. Wereldwijd is de Nederlandse multinational goed voor de verkoop van 500.000 ton vis ter waarde van circa 20 miljard

## N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?  
Bel 059 / 51 44 66



## VAN VOORDEN-PROMAC

### VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven  
HODI straalbuizen  
Industrieel gietwerk  
Machinefabriek

### VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie  
Occasion schroeven  
Zinkanoden  
Slijtsloffen

### PROMAC B.V.

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

**EEN VOORSPRONG IN  
KWALITEIT EN TECHNIEK**

## VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

## Vlaamse Visserij Coöperatie verhuist



De Zeebrugse vestiging van de Vlaamse Visserijcoöperatie is vanaf 1 december ondergebracht in het nieuwe complex aan de Koterstraat in het Zeebrugse visserijpark. Het zeer moderne gebouw waarin enige scheepslijnen ter herkennen zijn is zo goed als klaar. De werken gingen pas in april van start en zijn op enkele weken na verlopen volgens de planning. Een

officiële opening is gepland in januari. Voorheen was de coöperatieve gevestigd in een van de bestaande pakhuizen.

De nieuwe vestiging heeft een bebouwde oppervlakte van 26 op 40 meter wat neerkomt op ongeveer duizend vierkante meter. De nuttige oppervlakte is groter omdat de opslag op twee niveaus gebeurt. De glazen bovenbouw is bestemd voor de kantoren en

vergaderruimte van de coöperatie.

Het nieuwe complex is opgedeeld in een kabelmagazijn, een nettenmagazijn en een opslagplaats voor scheepselectronica. Aan de voorkant is ook een uitgebreide winkelruimte waar kleiner materiaal en uiteenlopende producten uitgestald zijn. Ook niet-leden kunnen voor hun aankopen in de winkel terecht. (gw)

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKENDE SERVICESTATION -

**VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (059) 70 58 79.**

### Van varken naar vis

Op 10 november organiseerde het Vlaams visserij Informatiecentrum (VVIC) in Nieuwpoort een studiemiddag onder de welsprekende titel: *van varken naar vis*. Het initiatief werd een succes. De organisatoren moesten zelfs uitkijken naar een grotere zaal. De middag werd bijgewoond door meer dan honderd geïnteresseerde boeren. Zij kwamen er luisteren naar de steun en de moeilijkheden die ze mogen verwachten als ze willen overschakelen van de varkensteelt naar de visweek. Nadat ook Radio 1 aandacht aan het studieonderwerp geschonken had, mocht het VVIC nog een twintigtal bijkomende telefoontjes over het onderwerp beantwoorden.

### LVZ wil dat overheid subsidies vlugger uitbetaald

In een persmededeling laat het Liberaal Verbond van Zelfstandigen (LVZ) weten dat ze van de

overheid eist dat ze de subdiëtegoeden aan de visserij versneld uitbetaald worden. Dit moet, zo stelt het LVZ, de rederijen wat meer ademruimte geven. Geert Deman, nationaal directielid van het LVZ stelt het zo: *'De rederijen moeten facturen voorleggen die voor subsidiëring in aanmerking komen, maar ze moeten soms jaren wachten op de effectieve uitbetaling door de diverse overheden. Als de overheid de subsidies vlugger betaalt, dan zouden de rederijen, in deze tijden van hoge olierekeningen, het iets minder moeilijk krijgen.'* Dat zou, zo zegt Deman, in elk geval beter zijn dan een aantal praktijken die nu nog blijven bestaan: *'Bij nogal wat rederijen moet het personeel zelfs tot 15 procent van het loon afstaan om de brandstofrekeningen te helpen betalen. Dat kan toch de bedoeling niet zijn'* aldus Deman.

### Failliet

MELO BVBA - Mossel Express  
Luk Oostende - De Rechtbank van

Koophandel heeft de BVBA Melo, Victorialaan 45, Oostende (voorheen Groentemarkt 14) en thans Brusselstraat 10, Bredene failliet verklaard op 16 november 2000. De vennootschap werd opgericht op 6 februari 1997 als groothandel in vis en visproducten door Luc Eggers.

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Jeanne - Jeannetje van de Kaaie - Huyz. Zij werd geboren te Oostende op 8 augustus 1922 en overleed er plotseling op 18 november 2000. Uit het doodsprentje citeren we: *'Jeannetje van de kaaie is niet meer! De Visserskaai was eens haar toekomst, haar hoop en haar leven. Altijd welgemutst stapte zijn veertig jaar lang bij de vroege ochtendglorie de kade op. Met enthousiasme bracht de visverkoopster er haar verse koopwaar aan de man. Haar slagzin "verse tongstjes" staat nog in 't geheugen gegrift.'*

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN



# CV HULP IN NOOD



ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN

H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE

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

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

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE

WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR DEKking MET O.A. WAARBORGEN TOT US\$ 500.000.000 VOOR

1. LICHAAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN
2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)



VOOR

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

## Vlaams Instituut voor de Zee in Oostendse pakhuizen



Het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) zal een onderkomen krijgen in de leegstaande pakhuizen van blok C aan de Oostendse vismijn. Acht pakhuizen worden volledig gerenoveerd en aangepast voor de werkzaamheden van het instituut. Die werkzaamheden zullen bestaan uit het uitbouwen van een informatie- en coördinatiecentrum voor zee-wetenschappelijk onderzoek in Vlaanderen, het beheren van een Vlaams Marien Datacentrum en een Oceanografisch Platform dat de

beschikking heeft over gewezen hydrografisch vaartuig "Zeeleeuw". Het VLIZ zal wetenschaps-ondersteunende initiatieven nemen, met de nadruk op vulgarisatie en sensibilisering van de materie en tevens een mediatheek uitbouwen. Tenslotte fungeert het VLIZ als adviesorgaan voor de Vlaamse overheid.

Het VLIZ werd vorige jaar opgericht door de Vlaamse Regering, de Provincie West-Vlaanderen en het Fonds voor Wetenschappelijk On-

derzoek Vlaanderen. Voor de werking beschikt het instituut over een budget van 35 miljoen frank. De raad van beheer, met gouverneur Paul Breyne als voorzitter, telt 14 leden waarvan de meerderheid een wetenschappelijke vorming heeft of verbonden is aan een universitaire instelling. Jan Mees, directeur van het VLIZ, heeft de leiding over een tienkoppig team. Voorlopig zijn de medewerkers nog gehuisvest in de vroegere gebouwen van het IZWO aan de Victoriaaan. (foto gw)

SMEDERIJ

# St. Martin Bvba

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

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

Jules: 0477 59 09 17

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

## Vrees voor lagere tong- en scholquota

Over het kabeljauwquotum voor 2001 moet niemand zich illusie maken.

Nooit eerder was het kabeljauwbestand in de Noordzee er slechter aan toe. Dat is de conclusie van de recentste peilingen van de Internationale Raad voor Onderzoek van de Zee (ICES) dat vorige maand in Kopenhagen vergaderde en advies uitbracht voor een 70-tal visbestanden. Het ICES adviseert om de toegelaten kabeljauwvangsten te beperken tot het laagst mogelijke niveau. De Europese visserijministers moeten daar deze maand over beslissen.

Ook de vooruitzichten van de platvisbestanden schol en tong zijn somber. Handhaving van de quota op het huidige niveau is de wens van de visserijsector. De sector vindt het onbegrijpelijk dat geadviseerd wordt om de vangstmogelijkheden op schol en tong met twintig procent te verlagen. De vangstbeperkingen van de voorbije jaren brachten het scholbestand bijna op het aanvaardbare voorzorgsniveau. Toch luidt het advies dat de tac van 97.000 ton naar hoogstens 78.000 ton moet dalen.

Het tongbestand staat er nog beter voor. Het paaibestand ligt boven het voorzorgsniveau, niettegenstaande de visserijdruk het afgelopen jaar nog te hoog was, vinden de biologen. Dat het tongbestand niet verder achteruiging was te danken aan de sterke jaarklasse 1996. Ook hier pleit het ICES-advies voor een tac-vermindering van veertien procent.

Verder mag de visserijsector zich verwachten aan lagere vangsthoeveelheden voor wijting en horsmakreel. De gunstige ontwikkeling van de makreel kan dan weer voor een verhoging zorgen. Zowel in ons land als in Nederland kijken de reders dan ook met gemengde gevoelens uit naar het resultaat van de verdeling van de verschillende tac's. Het Productschap Vis heeft de Nederlandse staatssecretaris Geke Faber al gewaarschuwd dat de Nederlandse visserij tijdens de komende onderhandelingen niet bovenmatig mag getroffen worden. (gw)

## Z 39 'Zuiderzee' en Scheepsdiesel Renaud **NIET** te koop

Sinds het spijge overlijden van vader André VANTORRE worden wij overstelpt met telefoontjes en vragen omtrent de verkoop van zowel het vissersvaartuig Z 39 'Zuiderzee', alsook het scheepherstellingsbedrijf Scheepsdiesel Renaud'.

Verder vangen wij geruchten op, rondgestrooid door mensen zonder enige scrupules, die ons nog meer verdriet bezorgen.

Om alle geruchten vanaf nu en voor altijd de kop in te drukken, willen wij eenieder langs deze mededeling om in kennis stellen dat het vissersvaartuig Z 39 'Zuiderzee' en het herstellingsbedrijf 'SCHEEPSDIESEL RENAUD' **NIET** te koop zijn.

Het is de bedoeling van ons allen om het levenswerk van onze vader verder te zetten, zoals hij het trouwens zelf had gewild.

Wij verzoeken u beleefd, doch met aandrang, geen telefoontjes meer te plegen of hieromtrent vragen te stellen. Laat ons a.u.b. toe het verdriet van vader op een normale manier te verwerken.

Mededeling  
vanwege de familie Vantorre

# CREVITS

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege.

Tel.: 050/ 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge.

Tel.: 050/ 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende.

Tel.: 059/ 32 50 13

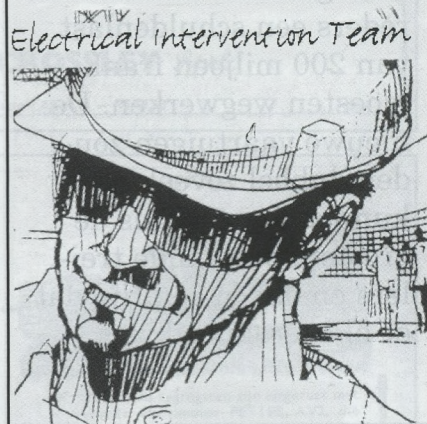
Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11

# quintiens

n.v.



Kielbankstraat 6,  
8380 Zeebrugge  
'DAY AND NIGHT SERVICE' —  
TEL. (050) 54 41 72

Redactie: Guido Walters

## Het gebeurde



Jaar geleden

### SITUERING

In december 1950 en januari 1951 verschenen in "Het Nieuw Visserijblad" verschillende bijdragen over de bouw van drie grote stoomtreilers. Wat vooral kwaad bloed zette was dat de Belgische Staat de opdracht aan Engelse scheepswerven uitbesteedde. Het blad vroeg zich af of de bouw wel verantwoord was. In de Oostendse scheepsbouw heerste op dat ogenblik grote werkloosheid. De bouw in eigen land zou gedurende een jaar werk verschaffen aan 300 arbeiders. De toewijzing gebeurde op een ogenblik dat de reders een schuldenlast van 200 miljoen frank moesten wegwerken. De nieuwe vaartuigen zouden dubbel zoveel vis kunnen aanvoer als de grootste bestaande treilers en dat in een tijd dat er al overaanbod was.

*In deze maandelijks rubriek, gebaseerd op HVB van 1950 plaatsen we ook telkens advertenties die stammen uit die tijd.*

[Uit "Het Nieuw Visserijblad" van 8 december 1950]

# Een nieuw schandaal inzake bouw van 34 miljoen Krediet aan de Rederij voor s Honderden Werklieden en de Belgische De Ondergang van de Belgische Visserij wordt voltrokken dan

We hebben in de laatste tijden reeds herhaaldelijk kunnen wijzen op de noodzakelijkheid een visserijpolitiek te voeren welke de reders zou toelaten zich uit hun schulden op te werken en ook de handel gezond te maken.

De crisis welke in 1948 begon, verplichtte de huidige minister, in afwachting van het nemen van afdoende maatregelen, niet alleen de vijf ex-Duitse treilers (1) uit de vaart te trekken, maar de invoer tot het uiterste te beperken. Daarenboven verdwenen een tiental vaartuigen van de middenslagvisserij naar het Buitenland om te ontsnappen aan het failliet.

Wij laten voorlopig in het midden, de velen die tot over de oren in de schulden zitten en tengevolge van de toestand, er maar niet toe komen, deze af te lossen, ja zelfs hun interesten te betalen.

### De betreurenswaardige rol van een beheer

Het is ook niemand ontsnapt, hoe het Zeewezen sedert een paar jaar alles doet wat het kan om één rederij te bevoorcelligen ten nadele van alle andere, maar in het openbaar en tegenover zijn minister de schijn wil wekken dat het alleen de algemene belangen voor ogen heeft.

De huidige minister zoals zijn voorganger wordt, waar het kan, verkeerd voorgericht, en als het niet pakt, dan stuurt men er een verkochte syndicalist of een invloedrijke vriend heen om te trachten te bereiken wat anders niet kan.

### Is het ditmaal ook het geval?

De feiten zullen het uitwijzen.

Wat echter zeker en bewezen is: De politiek van het Zeewezen inzake visserij is er op gericht één rederij tegen alle gezonde stelregels in te bevoorcelligen, en al de anderen aan hun lot over te laten.

### Wat voer men in het schild?

Het is onze lezers bekend hoe het Zeewezen door een behendig manoeuvre ertoe gekomen is in 1946 de vijf ex-Duitse schepen welke een kapitaal ver-

tegenwoordigen van 100 miljoen frank te verdelen onder drie grote rederijen met dien verstande dat er eerst drie gingen naar de Motorvisserij, en tenslotte ene naar de O.R. en ene naar de Pêcherie à Vapeur. Men oordeelde het toen niet gezond (?) deze schepen aan deze rederijen te verkopen in vervanging van deze welke verloren gingen op kosten van VOZOR.

Zij moesten en surplus op de markt verhuurd worden zonder dat die huur tenslotte kon betaald worden en de visserij daardoor geweldig benadeeld werd in zoverre, dat de huidige minister verplicht was ze uit de vaart te trekken.

Dit viel niet in de smaak van het Zeewezen noch van de N.V. Motorvisserij, die dreigde met processen, enz...

Meer nog: men zwoer zich wel te zullen wreken en ... de rest van de visserij met de voeten te zullen treden.

Ondertussen bleven de ex-Duitse treilers liggen.

Aanbiedingen uit het Buitenland zijn er genoeg, maar aan de ene wil men ze niet geven en de andere biedt te weinig. Diezelfde schepen vergen aan onderhoud, verzekering, enz... 140 duizend fr. per maand onkosten.

Waar ze ongeveer honderd miljoen fr. gekost hebben en men VERPLICHT was om de toestand te redden, ze uit de vaart te trekken, zal men thans aan één rederij toelaten drie nieuwe STOOM-TREILERS te bouwen in het Buitenland, waarvan de gevolgen voor de zeevisserij dezelfde catastrofe meebrengen.

### Opnieuw met kredieten en staatsteun

De zaak was reeds lang door het Zeewezen voorbereid. De schepen staan immers reeds op stapel, want ze zullen half 1951 geleverd worden.

Het was nog slechts een kwestie van het terrein voor te bereiden en de zaak op het gepaste ogenblik er door te halen. Vrijdag was er een vergadering van het technisch comité voor Krediet aan de Visserij.

# Belgische Vissersvaartuigen Scheepswerven in Engeland in Bouw Scheepswerven benadeeld kzij de medeplichtigheid van het Zeewezen

Op de dagorde stond naar het schijnt: "het verlenen van 34 miljoen frank krediet aan de N.V. Motorvisserij te Oostende voor de bouw van drie stoomtreilers op een Engelse werf."

Na een debat van meer dan twee uren, waarvan we het fijne niet zijn te weten gekomen, maar waar de ambtenaars van het Zeewezen op meesterlijke wijze schijnen aangetoond te hebben hoeveel ze bekommerd zijn om het welzijn van de visserij en onze scheepswerven, was het technisch comité het eens opnieuw 34 miljoen goedkoop krediet te verlenen voor het bouwen van drie stoomtreilers in het buitenland. Na het uit de vaart nemen van de vijf ex-Duitse treilers, zal men dus een nieuw avontuur beginnen met schepen van het zelfde type, waarvan de snelheid ongeveer dezelfde is, hoe gemakkelijk men ambtenaars ook om de tuin leide.

Naar we vernemen, zou de kostprijs van die schepen in België te duur zijn.

Inderdaad men vraagt 17 miljoen fr. per schip.

In Engeland kan men ze, "zo de lonen niet stijgen", voor ongeveer één miljoen frank minder bouwen.

Men schijnt op het Zeewezen echter uit het oog te verliezen, dat er op het ogenblik te Oostende 780 werklozen in de scheepswerven zijn, waarvan de helft daardoor minstens voor een jaar zouden kunnen tewerk gesteld worden. Een kapitaal van minstens 10 miljoen aan lonen zou hiervoor betaald worden, aan Belgische arbeiders, terwijl thans gedurende al die tijd voor diezelfde arbeiders nog miljoenen aan werklozensteun in de plaats zal hoeven betaald te worden.

Dit brengt tevens voor de Staaskas een overdrachtstaxeminder op van meer dan één miljoen frank voor de drie schepen omdat ze in het Buitenland gebouwd worden.

De Staat zal voor het ontleende kapitaal van 34 miljoen frank voor minstens 1,50 % tussenkomen aan interesten binst 10 jaar wat een uitgave van 3 miljoen frank meer betekent aan interesten door de staat te betalen.

Daarbij is niet gerekend, de levering van de materialen door allerlei werkhuizen, die hun werklieden er voor konden bezighouden.

De Staat verliest hier in een jaar minstens 12 miljoen frank aan werklozensteun, overdrachtstaxen, interesten, enz...

Is dus het verschil van 1 miljoen frank voor drie schepen in het buitenland gebouwd gewettigd?

Wat zegt de minister, wat zeggen de syndikaten en de volksvertegenwoordigers, en scheepswerven hiervan?

Dit alles kan in het midden gebracht worden, moest de bouw van dergelijke schepen gewettigd zijn om geen toelating te verlenen ze in de vreemde te bouwen.

(1) Het ging om de vaartuigen van 58 m. O.81 Comte de Hainaut, O.301 James Ensor, O.302 Frans Courtens, O.303 Artan en O.333 Monty die tijdens de bezetting op stapel werden gezet. Na het einde van de oorlog legde de Belgische Staat beslag op de schepen. Ze werden van 1947 tot 1949 gecharterd door drie grote Oostendse rederijen. Omdat ze onrendabel werkten gingen ze uit de vaart en werden verkocht aan ... Duitse reders. Een copie van de aankondiging van de openbare verkoop verscheen in HVB van 1 sept. 2000 p. 18. (NvdR)

## Een nieuw schandaal inzake bouw van Belgische Vissersvaartuigen

34 miljoen Krediet aan een Rederij voor schepen in Engeland in Bouw - Honderden Werklieden en de Belgische Scheepswerven benadeeld - De Ondergang van de Belgische Visserij wordt voltrokken dank zij de medeplichtigheid van het Zeewezen

### Beroep op de krachtadigheid van Minister Segers

We hebben in de laatste tijden reeds herhaaldelijk kunnen wijzen op de noodzakelijkheid een visserijpolitiek te voeren welke de reders zou toelaten zich uit te werken en ook de

binst 10 jaar wat een uitgave van 3 miljoen frank meer betekent aan interesten door de Staat te betalen. Daarbij is niet gerekend, de levering van de materialen door allerlei werkhuizen, die hun werklieden er voor konden bezighouden. De Staat verliest hier in een jaar minstens 12 miljoen frank aan werklozensteun, overdrachtstaxen, interesten, enz... Is dus het verschil van 1 miljoen frank voor drie schepen in het Buitenland gebouwd, gewettigd? Wat zegt de minister, wat zeggen de syndikaten en de volksvertegenwoordigers, en scheepswerven hiervan?

VIJFDE JAARGANG — Nr 49

Het Nieuw

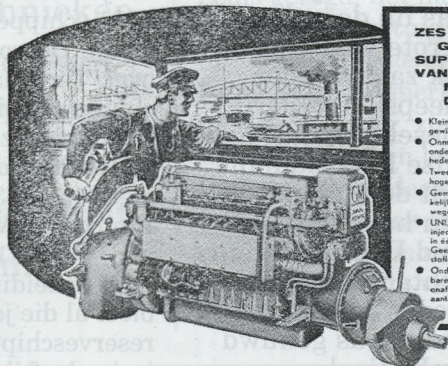


REDACTIE EN BEWAKING  
VINDICTIVELAAN, 22, OOSTENDE

## Werkhuizen ANDRE BRUSSELLE

NIEUWPOORT  
Knaal, 20  
Tel. 231.53

OOSTENDE  
Nieuwpoortsteenweg, 32  
Tel. 714.92



ZES WAARBORGEN VOOR SUPERIORITEIT VAN GENERAL MOTORS DIESEL:

- Klein volume - Licht gewicht.
- Omvattend aansluitingsapparaat onder alle omstandigheden.
- Toestelstelsel, dus hoger rendement.
- Gemakkelijke toegang tot alle bewegende delen.
- INJECTOR, die pomp, injectie en ventiel in één orgaan verenigt. Geen ingedrukt brandstofdopje.
- Onderling verwisselbare bewegende delen, onafhankelijk van het aantal cilinders.

(53)

## Compressoren «HAMWORTHY» voor de VISSERIJ

WERELDBEROEMD



Type JB.2	- 1 trap - 9,3 m <sup>3</sup> /uur - druk 25 Kgr. :	Fr. 6.300,-
Type WS.	- 1 trap - 13,6 m <sup>3</sup> /uur - druk 30 Kgr. :	Fr. 9.100,-
Type L2L1	- 2 trap - 15 m <sup>3</sup> /uur - druk 40 Kgr. :	Fr. 15.750,-

DIESEL-COMPRESSORGROEPEN vanaf Fr. 27.000,-  
ONMIDDELIJK LEVERBAAR  
ALLE GEMAK VOOR WISSELTUKKEN

Raadpleeg de alleen-verkopers :

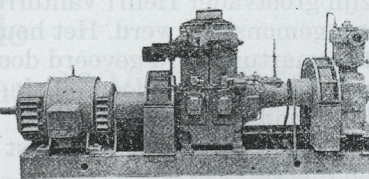
Société Belge CROSSLEY Sprl.

24/26, Leopold-II-laan, BRUSSEL

Telefoon : 25.17.71 — 25.38.23

(281)

AGGREGATEN  
MET PETER  
HULPMOTOREN  
BETEKENEN  
ZEKERHEID  
OP ZEE



Deze standaard aggregaten zijn uitgerust met de bekende dieselmotor PETER AV2, die 10 PK. ontwikkelt bij 1.500 o.p.m. Deze motor wordt elastisch aan een shunt-dynamo van 5 Kw. 110 of 220 v. gekoppeld. Bovendien is een koppeling voorzien voor het aandrijven van een luchtcompressor, lenspomp of ander pompsysteem.

Alle gewenste inlichtingen verstrekt :

BRITISH OIL ENGINES N.V.

EMIEL JACQMAINLAAN, 64, BRUSSEL

TELEFOON : 17.15.92 — 17.27.63

13

## Heistse reder André Vantorre overleden

REDER ANDRÉ VANTORRE is vrijdag 3 november totaal onverwacht aan een hartstilstand overleden. De 68-jarige Heistenaar kampte al langer met hartproblemen. Op het ogenblik van zijn overlijden was hij reeds voor verzorging opgenomen in het Knokse ziekenhuis. Niets liet echter een dramatische afloop vermoeden. Zowel in Heist, Zeebrugge als in Oostende was André een geliefd en gewaardeerde reder met meer dan een halve eeuw ervaring in de visserij. Tot anderhalf jaar geleden was hij de reder van twee grote vaartuigen. Hij was ook zaakvoerder van de scheepsherstellerij "Scheepsdiesel Renaud" aan de Oostendse Baelskaai die geleid wordt door zijn dochter Sonja en haar echtgenoot Renaud Dedrie. Zijn andere dochter is de echtgenote van reder Johan De Grootte. André was gehuwd met Lilane Devinck.

André Vantorre (°Brugge 20.09.32) is de zoon van Cesar Vantorre, in de visserij bekend als "Seisen van Klakkens" en kleinzoon van Henri Vantorre, alias "Pee Klakke". Het is dan ook geen toeval dat André met de lapnam "André Klakke" door het Heistse leven trok. En dat leven heeft zich volledig afgespeeld in de visserij. De visserszoon was nog geen veertien jaar - zijn monsterboekje vermeldt 7 augustus 1946 - toen hij als piepjonge scheepsjongen met de Z.492 Henri-Marie (oud nummer: Z.39) van zijn grootvader Henri Vantorre aangemonsterd werd. Het houten vaartuig werd gevoerd door zijn vader. Tussendoor volgde hij avondschool bij broeder Annobert en meester Verbiest en meester Ackx. Hij bracht het achtereenvolgens tot motorist en schipper eerste klasse. Ondertussen was hij in 1962 al eigenaar geworden van de plankenvisser O.184 Erna van de Oostendse reder Frans

Vanderveen. Hij vernummerde het vaartuig tot Z.184, liet boomkorren plaatsen en gaf het de naam van zijn oudste dochter Marie-Christine mee. Daardoor was hij een van de eerste Vlaamse vissers die de boomkorvisserij bedreef. Vijf jaar later ruilde hij zijn houten vaartuig in voor de nieuwe Z.584 Sonja die bij De Graeve van stapel liep. Hij voerde het vaartuig en twee van zijn broers maakten deel uit van de bamanning. In 1973 liet hij de Z.584 over aan Constant Couwyzer en kwam de eveneens bij De Graeve gebouwde Z.19 Sonja in de vaart waarop hij tot 1981 schipper was. Schoonzoon Johan Degrootte nam dan het roer over. Tien jaar later zat André opnieuw in de nieuwbouw. De Z.39 Zuiderzee, gebouwd bij de Oostendse coöperatieve Scap, gleed in 1983 te water. Broer Emmanuel Vantorre werd schipper op de Z.19 en Johan Degrootte nam de leiding op de Z.39. André bleef al die jaren stand-by als reserveschipper. Toen hij op 53-jarige leeftijd een hartaanval kreeg zette hij een punt achter

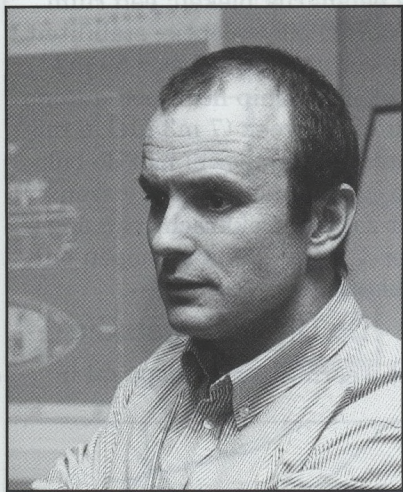
zijn varend bestaan van 33 jaar. Zestien jaar lang besteedde hij het beste van zichzelf aan zijn twee vaartuigen. De Z.19 liet hij begin vorig jaar over aan de Rederij Thysebaert uit Oostkerke. André was nooit weg te denken van de kaai en de vismijn. Zijn vaartuigen kregen alle zorg en de werkzaamheden bij "Renaud" volgde hij op de voet. Hij ging door het leven als een even joviale levensgenieter, maakte talrijke reizen met uiteenlopende bestemmingen als Siberië en het gebied van de Stille Zuidzee. Zijn grootste zorg bleef evenwel het welzijn van zijn dochters en kleinkinderen. In een afgeladen Sint-Antoniuserkerk in Heist nam de visserijgemeenschap afscheid van André. Hij nam afscheid zoals hij had geleefd: in alle eenvoud. Zoals hij gevraagd had stond zijn relativiserende levensfilosofie op zijn rouwprentje: "Geniet van het leven, het duurt maar even." (gw)



Vorig jaar ontving André Vantorre, een trouwe klant in de Oostendse visafslag, de kwaliteitswimpel uit de handen van burgemeester Vandecasteele voor zijn visaanvoer uit het Kanaal. (foto gw)

# Hoe een nieuwsoortig kustvissersvaartuig groeit

De vzw New Fishing Systems laat sinds enkele maanden een onderzoek uitvoeren naar de haalbaarheid van een nieuw type kustvissersvaartuig dat zowel met de bokken als met de planken zal kunnen vissen, en dat ook voor andere vistechnieken gebruikt zou kunnen worden. Het wordt een zo breed mogelijk schip, om zo een optimale stabiliteit en ruimte te bieden.



Philippe De Vestele van New Fishing Systems (foto gw)

Initiatiefnemers zijn het Nieuwpoortse high techbedrijf Marelec, de Oostendse scheepswerf IdP en de Universiteit van Luik. Op hun initiatief kwamen op dinsdag 7 november een aantal vissers, reders, bedrijven en onderzoekers van het Departement voor Zeevisserij bij elkaar om van gedachten te wisselen over een nieuw type kustvissersvaartuig.

Zoals gezegd: het moet een *breed* kustvissersvaartuig worden en het moet *polyvalent* zijn. Andere belangrijke kenmerken van het nieuwe vaartuig, zijn: (1) *comfort en veiligheid* (een breder schip zal immers een breder werkdek hebben, en zal tevens ook stabielere zijn), en (2) *optimale rendabiliteit* (door het gebruik van de modernste technieken wordt gezocht naar



Scheepsdiesel

# RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:  
GSM  
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

het best mogelijke compromis prijs/kwaliteit). Het schip zal dus geavanceerde vissystemen toelaten en terzelfdertijd toch zo goedkoop mogelijk moeten zijn. De ervaring en expertise van de Scheepswerf IdP, Marelec en ANAST, het Departement Scheepsbouwkunde van de Universiteit van Luik wordt in deze studie samengebracht om deze moeilijk te verzoenen eigenschappen te combineren. Het is de bedoeling op deze manier aan de Vlaamse kustvisserij een betaalbaar polyvalent schip aan te kunnen bieden, om zo bij te dragen tot moderne, toekomstgerichte duurzame visserij. Omwille van het belang voor de toekomst van de Vlaamse visserij, wordt dit onderzoeksproject medegesubsidieerd door de Europese Gemeenschap en de Vlaamse Regering.

### De Voorstudie

Het onderzoek verloopt in twee fasen. In de eerste fase wordt het algemeen concept ontwikkeld. Dit gebeurt in nauw overleg met de sector. Verschillende vissers en reders werden geïnterviewd, en er worden overlegvergaderingen, zoals deze van 7 november, georganiseerd. De Dienst Zeevisserij en de Dienst Scheepvaartcontrole werden gecontacteerd om na te gaan aan welke regelgeving het nieuwe schip onderworpen zal zijn. Er wordt eveneens samengewerkt met het Departement voor Zeevisserij en met de vzw Cogito (dat in een recente studie een concept voor een vaartuig met meerlingnetten uitwerkte, zie HVB X / 2000, p. 14 e.v.), om op deze manier de bestaande knowhow maximaal te benutten. Op deze manier kwamen we tot volgende algemene kenmerken: bruto tonnage maximaal 66,3 BT, vermogen maximaal 300 pk ; ongeveer 20 m LOA ; een autonomie van 5 dagen (fuel, water) ; een visruim van 200 kistjes ; ruimte voor 4 bemanningsleden ; en als visuitrusting de mogelijkheid om met de bokken en met de planken te kunnen vissen. Het schip moet zeker kunnen twinriggen, en er is ook belangstelling voor de drielingnetten. Het onderzoek van Cogito sluit dus goed aan bij deze studie, die vooral de nadruk legt op de technische aspecten van het nieuwe schip.

### Computer

Bijzonder belangrijk zijn de prijs en de exploitatiekosten. Het zoeken naar het meest economische ontwerp, de laagste bouwkosten en de zuinigste uitrusting vormt een rode draad doorheen het gehele project.

Bij de ontwikkeling van het schip worden de meest geavanceerde ontwerp-technieken toegepast. De romp wordt optimaal berekend door middel van computerprogramma's die niet enkel de stabiliteit berekenen, maar ook het gedrag van het schip op zee kunnen simuleren. Het gedrag van het vistuig zal eveneens door middel van computersimulaties worden getest. Uitgaande van de eerste vaststellingen van het onderzoek, werden twee concepten uitgewerkt: een catamaran en een monohull. De studie concentreert zich voornamelijk op het ontwerp van een catamaran, aangezien er nog maar weinig onderzoek werd uitgevoerd over de

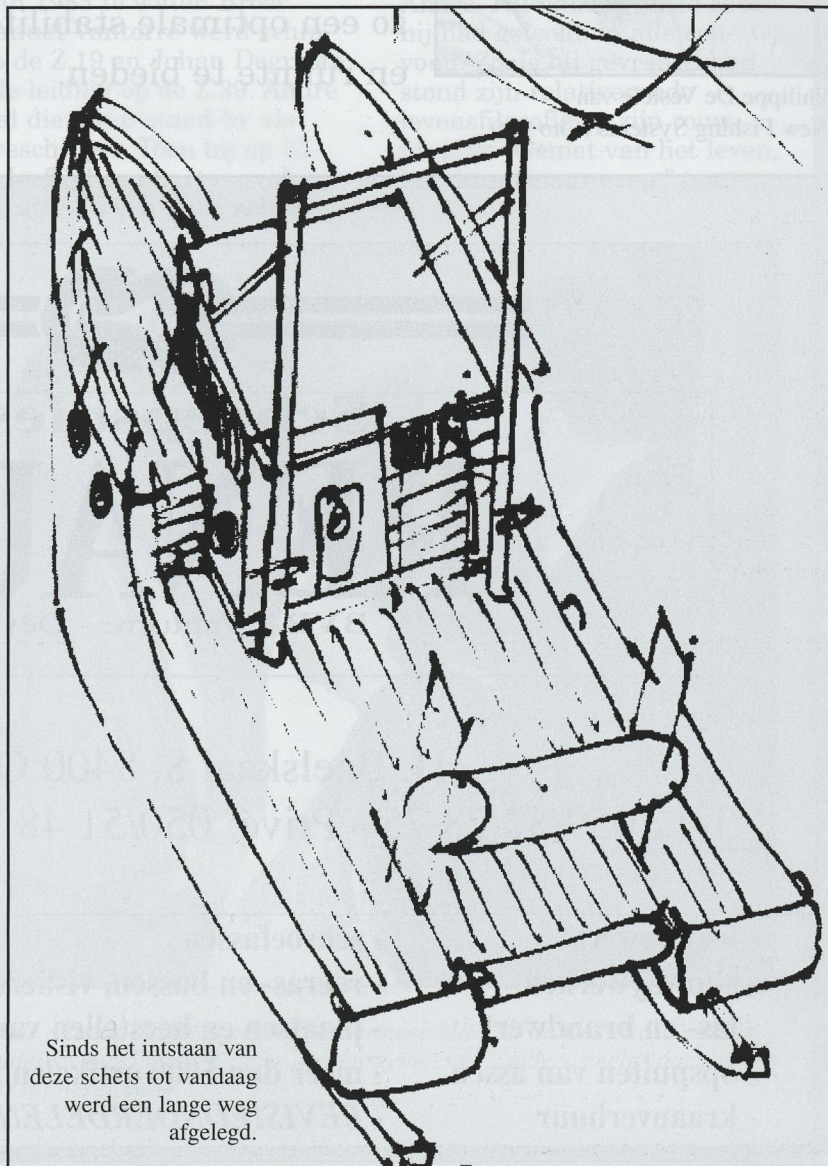
mogelijkheden van een catamaran als bokkenvissersvaartuig. Een catamaran zou immers een interessant scheepstype kunnen zijn, maar dit zal nog verder in detail worden bestudeerd.

Het monohullconcept wordt eveneens uitgewerkt, en zal als referentie dienen om de eigenschappen van de catamaran mee te vergelijken.

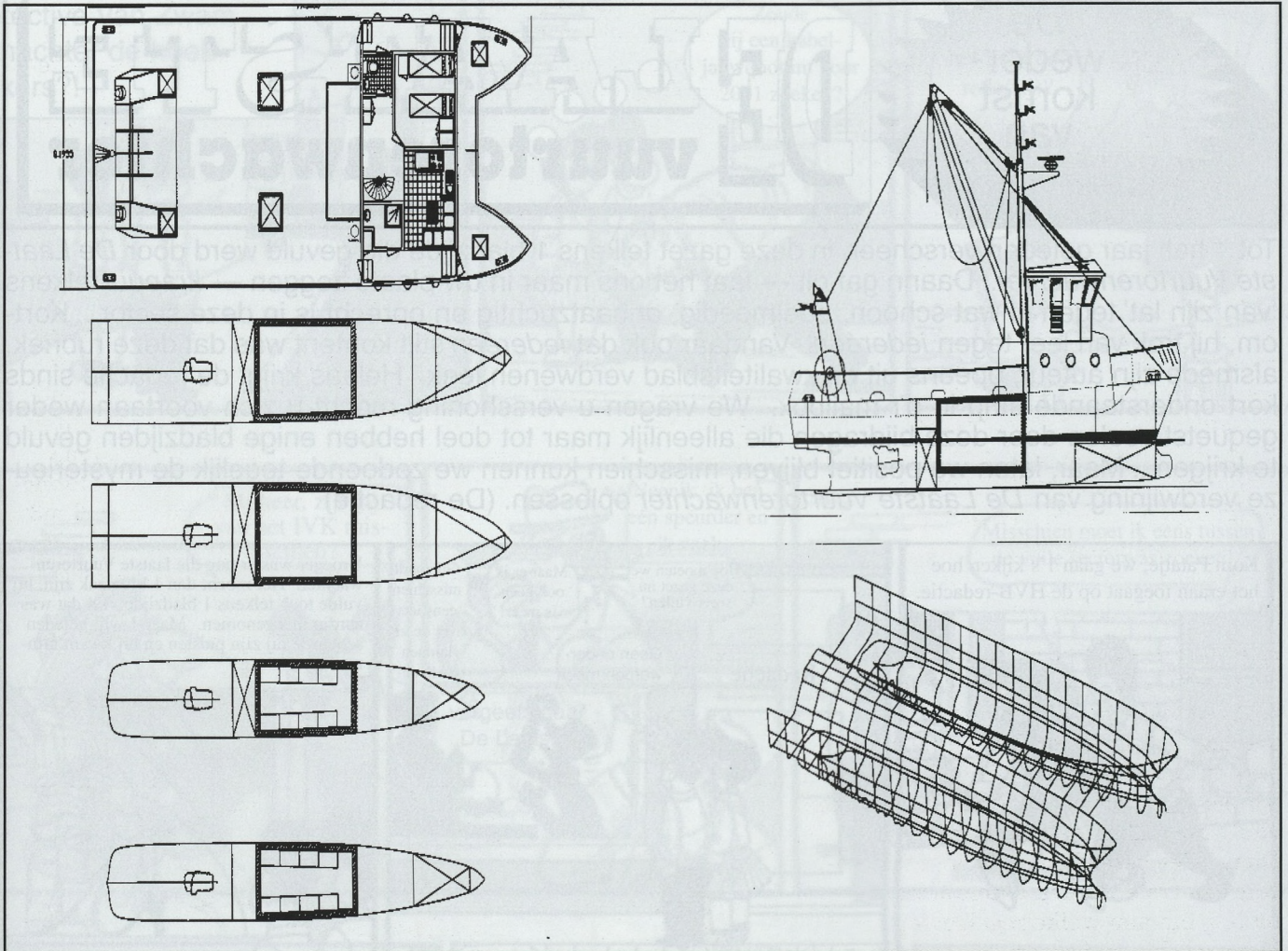
Beide concepten hebben de eigenschappen die tijdens de marktstudie belangrijk bleken: een ruim werkdek, polyvalentie, stabiliteit. Het visruim is ongeveer 50 m<sup>3</sup> groot. Het schip heeft een autonomie van 1 week (7 m<sup>3</sup> fuel, 6 m<sup>3</sup> water) en kan zowel met de bokken als met de planken vissen. Het zal een trekkracht van ongeveer 4 ton bij 3,5 à 4 knopen ontwikkelen.

### De Uitvoeringstudie

Het weerhouden concept zal in



Sinds het ontstaan van deze schets tot vandaag werd een lange weg afgelegd.



*B ruto tonnage maximaal 66,3 BT, vermogen maximaal 300 pk ; ongeveer 20 m LOA ; een autonomie van 5 dagen (fuel, water) ; een visruim van 200 kistjes ; ruimte voor 4 bemanningsleden ; en als visuitrusting de mogelijkheid om met de bokken en met de planken te kunnen vissen. Het schip moet zeker kunnen twinriggen, en er is ook belangstelling voor de drielingnetten. Nadat de computer zijn werk heeft gedaan wordt er een schaalmodel gemaakt.*

een tweede fase grondig worden uitgewerkt. Er zal een schaalmodel worden gemaakt, en dit zal grondig worden getest in de sleeptank van de Universiteit van Luik (het departement ANAST van de Universiteit van Luik beschikt over een moderne sleeptank met

een lengte van 100 m, u kan hier meer over lezen op het webadres <http://www.ulg.ac.be/anast/bassin.html>).

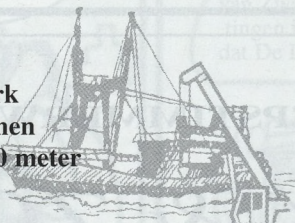
Elk onderdeel van het schip zal grondig worden bestudeerd en getest worden aan de vraagstelling: "kan het niet anders, beter

en goedkoper?"

Midden 2001 zal dit detaildossier (detailuitwerking, plannen, attesten, etc...) afgewerkt zijn.

Wie meer informatie wenst over dit project, kan projectcoördinator Philippe De Vestele contacteren: tel.: 059-32.18.64, fax.: 059-32.08.13, e-mail: [newfishingsys@hotmail.com](mailto:newfishingsys@hotmail.com).

Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaafwerk  
Verhuur telescopische kranen  
tot 80 ton, gieklenge tot 70 meter



Bureel - werkplaatsen:  
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge  
Werfkaai 9-11 (vissershaven)  
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37  
24 u / 24 u **GSM 0477-41.20.93**



**Verheye Joël**  
n.v.



De  
weder-  
komst  
van

# DE LAATSTE vuurtorenwachter

Tot 1 half jaar geleden verscheen in deze gazet telkens 1 bladzijde die gevuld werd door *De Laatste Vuurtorenwachter*. Daarin gaf dit — laat het ons maar in uw plaats zeggen — *krapuul* telkens 'van zijn lat' tegen al wat schoon, edelmoedig, onbaatzuchtig en oprecht is in deze sector... Kortom, hij trok van leer tegen *iederéén!* Vandaar ook dat *iederéén* stijf kontent was dat deze rubriek, alsmede zijn auteur, opeens uit dit kwaliteitsblad verdwenen leek. Helaas krijgt de redactie sinds kort onderstaande strip in d'r mailbox. We vragen u verschoning mocht u zich voortaan weder gequetst voelen door deze bijdragen die alleenlijk maar tot doel hebben enige bladzijden gevuld te krijgen... Maar, laten we positief blijven, misschien kunnen we zodoende tegelijk de mysterieuze verdwijning van *De Laatste Vuurtorenwachter* oplossen. (De redactie)



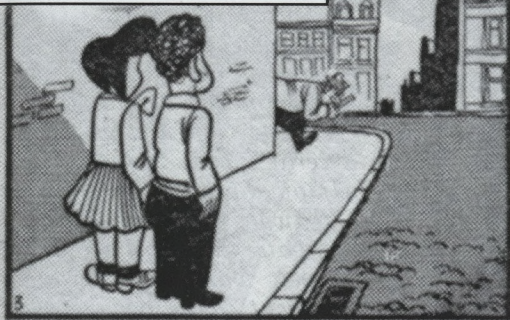
B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

## LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Komt daar niet opeens  
detective Van Zwam  
vanachter de hoek  
zegers?!



## “De Rulders” met oude Oostendse liedjes op CD

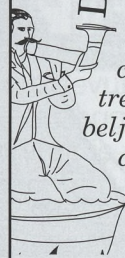


“De Rulders” omringd door Omer Vilain, burgemeester Vandecasteele en Marc De Winter van het PMI. (foto gw)

Het trio “De Rulders”, samengesteld uit Roland Desnerck, de Blankenbergse leraar gitaar Tom Faes en dochter Rosalie, hebben een serie oude Oostendse liedjes van voor 1900 op een eerste CD uitgebracht. De initiatiefnemers laten duidelijk verstaan dat er nog volgen. In samenwerking met De Bond van Oud-leerlingen en Vrienden “John Bauwens” werd de CD voorgesteld aan het publiek in de PMI-Oostende.

ROLAND DESNERCK HOEFT eigenlijk niet meer voorgesteld te worden aan onze lezers. Maar een zingende Desnerck hebben we nog niet gehad. Na een woordje van burgemeester Vandecasteele en PMI-directeur Marc De Winter raketten Oostendekenner Omer Vilain enkele herinneringen op. Ondermeer dat Oostende destijds de scheepsmodellen van vader Gaston Desnerck ridiculiseerde en zo een eigen visserijmuseum verloor en dat de “Oostendaise” destijds een populaire volksdans was die niemand nu nog kent.

Toen was Roland Desnerck aan de beurt. Hij zong de eerste strooïjes van “D’Ostènshe Mijsjes”. Hij had de tekst in ... 1954 opgetekend uit de mond van de gezusters Pieters. Slechts één oudere dame in de zaal kende de tekst en de melodie en zong duchtig mee. “Stiermalèze” (Stuurman Larsen) klomk iets bekender in de oren. Desnerck sloot af met de bekenden meezinger (ook buiten Oostende goed gekend) “Me moeder kocht en hoarienk”. Op de CD zingt Roland een half uur vol, waarbij het alombekende “Leve de torre van Ostènde” niet ontbreekt. Over de herkomst, de componisten en de auteurs van de liedjes is nauwelijks iets bekend. Ze werden gevonden in het handgeschreven liedjesboek uit 1892 van Michel Neuts of in het “Oude Liedjesboek” van het verdwenen Oostendse koor “Het Loze Vissertje” waarbij Roland en zijn broer destijds lid waren. De CD is te koop in boekhandels en platenzaken voor de prijs van 500 frank.



De citaten

*‘De Schotten (berucht om hun “zwarte” kabeljauwmarkt en het opvissen van een veelvoud van hun dito quota) beten de spits af (...) Ondergetekende (...) vraagt in een adem door of de commissie bereid is de controle op “niet geregistreerde” (echt zwarte) kabeljauwaanlandingen op te drijven. De Schotse delegatie die ik bij het stellen van deze vraag recht in de ogen keek, deed alsof hun neus bloedde.’*

*(Luc Corbisier in De Rederscentrale.)*

*‘Onderzoeksresultaten van het World-Watch Institute tonen nu aan dat aquacultuur na een decennium van intensieve toepassing en bestudering klaar is om de visvangst- en vleessector, die beide met specifieke problemen te kampen hebben, over te nemen.’*

*(Sara Van Aken in DM, 13.10.2000)*

*‘Zolang we in de achttiende eeuw leven met de daaraan verbonden patronale wantoestanden, zal die sneeuwbal, waarin de vissers de sector uitrollen, niet ophouden met zwellen.’*

*(Philippe Godfroid, elders in dit blad.)*

*‘Een bank beroven is veel minder erg dan er een te bezitten.’*

*(Norman Finkelstein in Humo.)*

*‘Minister zijn is een vreselijk vermoeiende klotjob, maar de uitdaging is groot.’*

*(Vera Dua in Knack.)*

*‘Deze citatenrubriek samenstellen is een vreselijk vermoeiende klotjob, maar de leute is groot.’*

*(Een redacteur die onbekend wenst te blijven.)*

*‘Als geen ander weten de grote West-Vlaamse textielondernemers, met het glas champagne in de hand tijdens Waregem Koerse, uit te leggen dat de overheid hun een verstikkende belastingdruk oplegt, terwijl ze daags nadien de kabinetten platlopen om toch nog maar eens te kunnen zwelgen in het overheidsmanna.’*

*(Yves Desmet in DM, 18 augustus.)*

Het eerste nummer van HVB, jaargang 2001  
nog vóór Nieuwjaar in uw brievenbus

**CIJFERS**

**ACHTERGRONDEN**

**VISTECHNIEKEN**

**DUIDING**

**TEGENSPRAAK**

**ARGUMENTEN**

**VAARTUIGEN**

**polemieken**

**FEITEN**

**MENSEN**

**EN... VERSE VIS**

HET  
VISSERIJBLAD

**NEEM!**

LAAT U NIET  
(VIS)KISTEN  
NEEM 'N  
ABONNEMENT  
ZIE OP PAGINA 3  
ONDER COLOFON



## Brieven

Stuur uw brieven naar HVB,  
Dorpstraat 121 te 8450 Bredene.

### Pieters

NV Pieters, het grootste Belgische visverwerkend bedrijf is overgegaan in Noorse handen. NV Pieters werd in 1998 reeds van de hand gedaan door de stichtende familie Pieters. Het kwam in handen van Industri Kapital, dat eerst dacht aan een beursgang, doch blijkbaar de voorkeur gaf aan een verkoop en hierdoor haar investering terugverdiende. Eigenlijk heeft ze hierbij nog schuld aan de werknemers want zonder hun inzet en flexibiliteit was er geen return geweest. Het ACV, toonaangevend in het bedrijf, kwam vrijdagavond 17 november reeds bijeen om de situatie te evalueren. De eerste indruk was er een van opluchting.

De overnemers Fjord Seafood en Domstein zijn beide actief in de vissector. Zij vullen hun bedrijven aan met met een van de grootste retailbedrijven, hetgeen de continuïteit en werkzekerheid van vele honderden jobs betekent in alle betrokken bedrijven. Een overname door een of andere holding of multinational kon deze waarborg niet bieden. Insiders menen dat de kans dat de groep nog verder groeit in België nu groter is dan ooit. Door haar aanvoer veilig te stellen kan NV Pieters veel gemakkelijker grotere contacten op de Europese markt aanbieden. Door de steeds teruglopende TAC's en quota in de Noordzee wordt dit een uitermate belangrijke troef voor de toekomst. Het aantrekken van vis uit het noorden blijkt immers de juiste keuze. De bestanden in het noorden blijken heel wat minder kwetsbaar te zijn voor de toenemende vervuiling in de Noordzee en voor klimaatwijzigingen. Het ACV hoopt dat de overname de onduidelijkheid omtrent de loons- en arbeidsvoorwaarden

wegneemt. De steeds wijzigende strategieën maken een aanpassing van de huidige akkoorden onvermijdelijk. Het jo-jo systeem van de flexibiliteit, onwettelijk aangevuld met interimarbeid, holt het arbeidsklimaat in het bedrijf in sneltempo uit. Het ACV eist dat de directie vóór 10 december met duidelijke voorstellen voor de dag komt. We wachten er reeds een half jaar op en geraken dit stilaan beu. Mogelijks kan het vooruitstrevend sociaal model uit Noorwegen neerdalen bij NV Pieters te brugge. De werknemers zijn vragende partij.

M. Claes, Zeebrugge

## Weekblad TIJDINGEN

Oostendenaar,  
vraag ernaar  
bij uw dagbladhandelaar

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

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



*Probeer het eens en u zult versteld staan van Uw meeropbrengst*

## ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

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

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

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

# TUSSEN SCHIP & KAAI



ONZINNIG WERELDJE, WAARIN wij trachten te gedijen. Ja, dat is wel het minste dat we er over kunnen zeggen. Neem nu dat initiatief van ondergetekende, om een beter veiligheidskader voor zijn bemanning te creëren. Toen ik in overleg met de reder en de bemanning besliste om voortaan bij het lossen van de vangst of het herstellen van het vistuig een veiligheidshelm te dragen, kregen wij (de reder en

ikzelf) een stortzee van kritiek over ons heen.

Neen, niet rechtstreeks, *of course*. De uitgelezen plekken voor de verhitste uitspraken waren eens te meer de kroegen op een boogschuit van de kaaien. *“Den aangespoelden* (waarmee men doelt op het feit dat ik oorspronkelijk geen kustbewoner was. En dat gegeven heb ik wel met nog een paar vissers, zelfs met de voorzitter van de RC gemeen!) *brengt heel de visserij naar de kloten.”* Of: *“Nu issum te verre gegaan wè, k sallum es me gedacht zeggen sè.”* Ik ben dus volgens sommigen over de schreef gegaan.

Maar weinigen kenden echter de voorgeschiedenis. Toen we op een rustige zomerdag, na een aantal dagen vissen, vonden dat het tijd was om eens de netten te inspecteren verliepen de werkzaamheden nochtans vlekkeloos, zoals dat reeds jaren het geval was. Tot die spelbreker plots roet in het eten gooide. Hij woog maar drie kilogram, echt een lichtgewichtje. Toen hij plots vanuit de kettingmat kwam gerold had niemand die kleine dwerg gezien. Plots lag daar een bemanningslid bewusteloos op het dek, zijn pet vullend met bloed. Ach, 't was maar een klein steentje. Helikopterje gebeld, haven aangelopen, wat hechtinkjes en alles was alweer vergeten. Maar ik mag er niet aan denken hoe erg dat kon geweest zijn. En wie belt graag iemands familie met slecht nieuws? Ik alvast niet. Dus, in zoverre we in de toekomst leed kunnen trachten te voorkomen, zal ik daar aan meewerken.

Vreemd dat zoveel mensen daar zo knorrig over doen. Of was het misschien dat ideeetje van een collega-redacteur, dat zoveel kwaad bloed zette? Toen ik hem vertelde over mijn plan om in bepaalde situaties helmen te dragen, was die heel enthousiast. Hij verwittigde een bevriend tv-journalist, die alles eens kwam filmen. Dat schoot dan weer bij de sectortop in het verkeerde keelgat, want daar vonden ze dat we hen eerst wel eens mochten ingelicht hebben. Wel, dat ze doen wat ze willen, maar ik wacht geen ellenlange vergaderingen meer af om in actie te schieten!

Zo was er trouwens ook de heisa rond de checklist. Tijdens de voorbereiding van het artikel: *“De vissers van de ronde tafel over VEILIGHEID”*, verschenen in HVB XI, werden vragenlijsten rondgestuurd naar onder meer Michel Claes (vakbond) en Ignace Crombez (ergonoom), die zeer nauw bij het project betrokken zijn. We belden overall rond om

nuttige informatie te bemachtigen. En overal onthaalde ons diezelfde oorverdovende stilte, die enkel verstoord werd door een zwak *“we-hebben-geen-tijd”*-argument. Bovendien vingen onze klapperende oren op dat *“er in de media reeds werd gesproken over de verspreiding van de controlelijst. De leden* (van de Nationale Gemengde Commissie) *vinden deze publiciteit voorbarig. Er zal nadat het project enkele weken loopt een persmededeling nodig zijn.”* Voorbarig? Omdat de startbaan, waarop het vliegtuig met de checklist moet opstijgen te kort is? Te kort omdat, toen de checklist in gebruik genomen werd, een aanzienlijk aantal reders en schippers totaal verrast werden. Ze hadden nog nergens van gehoord, omdat er veel te weinig publiciteit, laat staan informatie rond het initiatief verspreid was. En daarmee is de vicieuze cirkel rond.

Ondertussen hadden we ook dat geval van die schipper van een grote Zeebrugse boomkorkotter. Na bijna vijf jaar het beste van zichzelf gegeven te hebben, werd die geliquideerd als een bak zure melk. Goedje waar de betrokken reder blijkbaar veel te veel van nuttigt, te meten aan het lang gezicht waar hij steeds mee rond loopt. En daar kon die schipper moeilijk verantwoordelijk voor gesteld worden, vermits hij al die jaren met de topbesommers meedraaide. Wat de reder dan weer niet weerhield om met ostentatief vertoon de schipper de kaai te wijzen met de vriendelijkste (!) afscheidsgroet die je na jaren dienst mag verwachten. Mooi is dat, maar niet verwonderlijk. Ook bij bepaalde vrienden van die reder werd dat in het verleden als de enige normale manier van afdanken beschouwd. We kennen het klappen van de zweep. Erger is dat alle reders die het wèl goed menen met hun werknemers over dezelfde kam geschoren worden, wat niet echt bevorderlijk is voor de lege lijsten van werkzoekenden bij de VDAB. Het zou dus tijd worden dat de integere werkgevers ook eens hun mond open doen tegen hun minder faire collegae. Kwestie van dat imago, weet je wel...

En ja, we kunnen zo nog wel een tijdje doorgaan met voorbeelden aanhalen van even onbegrijpelijke als onaanvaardbare toestanden. Eén schuldige aanwijzen is moeilijk. Tenzij het naar goede gewoonte weer ondergetekende zou zijn, die de oorzaak is van alle kwaad. *“Froid brengt de visserij om zeep, Froid is gefrustreerd, Froid is een zwartkijker.”* Met een paardengareel en een roze bril zou het me misschien beter afgaan. Dan zie ik geen arbeidsongevallen, geen sociale wantoestanden, geen bedrog en oneerlijkheid meer. Maar dan zouden op deze bladzijde enkel verzinsels staan, en dat is nu spijtig genoeg het geval niet. En wat ben je met positief daglicht als je maag daarbij in een knoop ligt?

Neem het van mij aan. Zolang we in de achttiende eeuw leven met de daaraan verbonden patronale wantoestanden, zal die sneeuwbal, waarin de vissers de sector uitrollen, niet ophouden met zwellen.

Misschien wordt het in de éérentwintigste beter. Maar dat zal van ons allemaal afhangen!

FROID

(aangespoeld in 1980!)

# Boek besprekingen

Frank Neyts

## Spionnen

Bij de Britse uitgeverij Chatham Publishing verscheen onlangs "Most Secret and Confidential, Intelligence in the Age of Nelson", een boek geschreven door Steven E. Maffeo. In 355 pagina's beschrijft de auteur op een wetenschappelijke wijze de organisatie en de werking van de inlichtingendienst tijdens de tijd van Nelson. Ondanks het ontbreken van satellieten en elektronica zal de lezer de vernuftige methodes leren kennen die twee eeuwen geleden werden gebruikt om op ingenieuze wijze geheime informatie te verzamelen en deze aan boord van de op zee zijnde schepen over te brengen. Het verhaal wordt schitterend gebracht zodat deze studie de lezer zal boeien zoals de beste roman. Een echte aanrader.

"Most Secret and Confidential" (ISBN 1-86176-152-x) kost £20 en is verkrijgbaar via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Chatham Publishing, 61 Frith Street, London W1V 5TA, UK.  
Fax 0044/20.7434.44.15.

## GEMEENTELIJKE VISVEILING NIEUWPOORT

- gelegen aan open tijhaven
- gelegen op 5 minuten van exit 3/E40

- dagelijkse aanvoer van dagverse vis en garnaal
- van maandag t.e.m. zaterdag
- faxmelding aanvoer
- thuiskoopstelsel

visinfolijn: 058 233364  
veilmeester: 058 224970  
directie 058 224971  
fax: 058 236720



## Koopman in Azië

Het zal iedere maritieme boekenvriend genoegzaam bekend zijn dat er rond het thema 'de Verenigde Oost-Indische Compagnie' zowaar een uitgebreide bibliotheek werd uitgewerkt. Met de regelmaat van de klok verschijnen er nieuwe boeken rond dit schijnbaar onuitputtelijke onderwerp. De recentste uitgave, "Koopman in Azië, De handel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie tijdens de 18de eeuw" bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, vervolledigt de blijkbaar eindeloze rij. Het werk is de weergave van het proefschrift van Els Jacobs van de Leidse

universiteit. En, hoewel dit het zoveelste boek is rond de VOC, moet worden beklemtoond dat het nu opnieuw een bijzonder boeiend verhaal werd. De auteur slaagt erin aspecten die tot nu toe weinig bekend waren aan bod te laten komen. Het boek werd prachtig uitgeven en uitvoerig geïllustreerd.

"Koopman in Azië" van Els M. Jacobs (ISBN 90-5730-118-0) telt 304 pagina's en kost 69,50 gulden. Het is verkrijgbaar via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 BD Zutphen, Nederland.  
Tel 0031/575.51.05.22  
of Fax 0031/575.54.10.25.



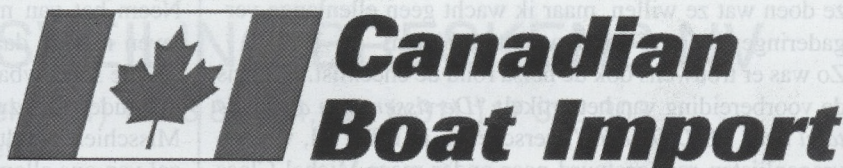
## Wrakvissen op de Noordzee met de CBI 1

### Vertrek Stormvloedkering (Zeeland)

Vissen op de Noordzee met een snelle sportvisboot, voorzien van alle veiligheidsmiddelen voor 12 passagiers. Zitplaatsen en ruimte aan dek voldoende.

Tel voor boekingen:  
(+31) 113 - 695689  
(+31) 6 - 53935110

Verkoop schepen:  
(+31) 113 - 371383  
(+31) 6 - 51314190



E-mail: sales@canadianboatimport.com - Internet: www.canadianboatimport.com

## Een scheepsbouwersleven

Bij de Uitgeversmaatschappij Walburg Pers in het Nederlandse Zutphen verscheen kort geleden "Een Scheepsbouwersleven, Van crisis naar crisis" van de hand van Peter Nienhuis.

Scheepswerven leverden na de oorlog een belangrijke bijdrage aan de groeiende welvaart van Nederland. De bedrijfstak kende echter ook perioden waarin de strijd om het bestaan bikkelhard was. Scheepsbouwer Peter Nienhuis heeft het allemaal meegemaakt. Het boek is dan ook zijn levensverhaal. Zo werd dit boek, een belangrijk document over de recente geschiedenis van een spraakmakende bedrijfstak, tevens een portret van het bewogen leven van een Nederlandse scheepsbouwer.

"Een scheepsbouwersleven. Van crisis naar crisis" (ISBN 90-5730-128-8) telt 176 pagina's en kost 34,50 gulden. Men kan het aanschaffen via de boekhandel, maar men kan de uitgevers, Walburg Pers, ook rechtstreeks contacteren op het volgende adres: Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 BD Zutphen, Nederland, Tel. 0031/575.51.05.22 of Fax 0031/575.54.10.25.

## Revolutie in Soerabaja

Begin oktober rolde "Revolutie in Soerabaja. 17 augustus-1 december 1945" bij de Uitgeversmaatschappij Walburg Pers van de persen. Het werd geschreven door Willy Meelhuijsen en telt 304 pagina's.

Het boek bevat het verslag van misschien wel de meest dramatische episodes van de dekolonisatie van Nederlands-Indië. "Revolutie in Soerabaja" geeft een overzicht van de chaotische tijd na de Japanse capitulatie, de Indonesische machtsovername en de daaropvolgende strijd met de Britten. Ook het Japanse beleid en de moeilijke positie van de Europeanen komen aan de orde.

Voor deze studie heeft de auteur naast Engelse en Nederlandse bronnen veelvuldig gebruik gemaakt van tot nu toe onbekend materiaal van Japanse en Indonesische origine. Het maakt "Revolutie in Soerabaja" tot een waardevolle aanvulling op het Nederlandse beeld van de dekolonisatie.

Voor "Revolutie in Soerabaja. 17 augustus-1 december 1945" (ISBN 90-5730.133.4) betaalt u 59,50 gulden. U bestelt het in de boekhandel of

neemt contact met de Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 BD Zutphen, Nederland, Tel. 0031/575.51.05.22. Fax 0031/575.54.10.25.

## Zeevaartstatistieken 1999

Jaarlijks geeft het Secretariaat-Generaal van de Benelux in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland en het Nationaal Instituut voor de Statistiek in België de "Benelux-Zeevaartstatistieken" uit. Het hanteren van één methodologie levert met de "Benelux-Zeevaartstatistieken 1999" een vergelijkbare cijferreeks van 21 jaar.

Na de piek van 575 miljoen ton in 1998 daalde de overslag in 1999 tot 563 miljoen ton. De Benelux blijft onafgebroken toegangspoort nummer één voor Europa. De publicatie bevat een schat aan gegevens. Zo leren we dat de daling van de totale overslag in 1999 vooral te wijten is aan een afname van de aanvoer van natte bulk van 172 miljoen ton in 1998 tot 165 miljoen ton in 1999 en van droge massagoederen van 169 miljoen ton in 1998 tot 155 miljoen ton in 1999. In 1984 verwerkten de Benelux-havens nog 3,6 miljoen passagiers. Sedertdien zet een daling van het aantal passagiers zich door tot 1,7 miljoen in 1999. De Kanaaltunnel concurreert bikkelhard en vervoert steeds meer passagiers. De groei van de overslag van containers is spectaculair. De cijfers voor de Benelux-havens gaan van 60 miljoen ton in 1990 naar een recordhoogte van 132 miljoen ton in 1999.

De Benelux-Zeevaartstatistieken 1999 zijn gratis verkrijgbaar op het Secretariaat-

Generaal van de Economische Unie, Regenschapsstraat 39, 1000 Brussel, Tel. 02/519.38.11 of Fax 02/513.42.06.

## Auguste de Maere

Dit jaar is het precies honderd jaar geleden dat Baron Auguste de Maere-Limnander overleed. Baron de Maere blijft in de geschiedenis geschreven als de 'vader van Zeebrugge'. Immers dankzij zijn visionaire inzet en zijn doorzettingsvermogen wist hij vanaf 1877 het Brugse volk massaal achter zich te krijgen in zijn strijd voor de realisatie van zijn plan; een verbinding van Brugge met de zee en de uitbouw van een nieuwe haven. In 1895 keurde de kamer van volksvertegenwoordigers het plan voor de bouw van 'Zee-Brugge' goed. Vijf jaar later en zeven jaar voor de officiële inhuulding van Zeebrugge overleed Baron de Maere.

Als hulde aan de persoon van de Maere nam de VZW Brugge Zeehaven het initiatief tot de uitgave van een bibliografie. Anne Serlet en Prof. em. dr. Romain Van Eenoo tekenden voor het manuscript.

Anne Serlet studeerde in 1976 af als licentiate in de Nieuwste Geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Gent met haar thesis "Auguste de Maere-Limnander, radikaal flamingant. Baron Auguste de Maere d'Aertrycke, katalysator van het project Brugge-Zeehaven (1826-1900)". Deze thesis werd de basis van het buitengewoon interessante boek.

"Auguste de Maere" is een uitgave van Uitgeverij Marc Van de Wiele uit Brugge en verscheen als nummer 11 in de reeks 'Vlaamse Historische Studies' van het Genootschap voor Geschiedenis uit Brugge. Het boek is verkrijgbaar in elke boekhandel en kost 950 frank.

# Zorgt u voor de vis?

# Wij voor uw gezondheid!



Het enige ziekenfonds met een hart voor de visserij.

Vanaf 195,- per maand.

Persoonlijke begeleiding.

H-Plus hospitalisatieverzekering.

Slachtofferhulp.

KMO-Loket

Euro-Regio Zorg Loket, enz.

## Wij regelen uw overstap naar ons

## ziekenfonds zonder wachttijd.

**Nieuwpoort**  
Kaai 41

**Oostduinkerke**  
Dorpstraat 38

**Oostende**  
Vindictivelaan 5

**Blankenberge**  
Luikstraat 31

**Bredene**  
Gentstraat 11

**De Haan**  
Nieuwstraat 20

**Heist**  
H. Liebaertstraat 1

**Knokke**  
Gemeenteplein 35/37

De meest recente oliecrisis zal het thema ongetwijfeld weer oprakelen. Is het mogelijk om zeilvaartuigen te bouwen waarmee je, op een economisch verantwoorde wijze, uit vissen kunt gaan?

Vergeet de dieselfactuur

# Vissen onder zeil

VISSEN ONDER ZEIL? Na de grote oliecrisis van de jaren zeventig startte er alvast een (inmiddels uiteraard alweer vergeten) debat over. Vooral mensen die zich toentertijd de kop braken over de ontwikkeling van de visserij in *derdewereldlanden* begonnen in de jaren zeventig, tachtig het motoriseren van die vloten weer in vraag te stellen. Dit gebeurde vreemd genoeg nadat ze zich eerder gedurende tientallen jaren hard ingespannen hadden om buitenboordmotoren geschikt te maken voor het gebruik op de plaatselijke kano's en nadat ze zo'n beetje alles ondernomen hadden om kleine dieselmotoren op kramieke derdewereldscheepjes te plaatsen (en ze daar met veel kopbrekens ook te probeerden vast te houden).

En toen overspoelde een grote oliecrisis de hele wereld en gingen de ontwikkelingsexperts nadenken over manieren waarop ze al die motoren weer van de vaartuigjes konden halen om ze te vervangen door... zeilen.

Nadenken over windenergie, het lijkt ook wel steek te houden voor de visserij in ontwikkelingslanden. Maar, in tegenstelling tot hetgeen menigeen vermoedt, werd toen ook in de high tech ontwikkelde visserijlanden fors nagedacht over windenergie en



*De Australische schipper Ray Ruby leverde in 1993 zijn dieselmotorboot in en liet bovenstaande cat-zeilboot, de Karma IV, bouwen. De steeds aanwezige felle zuidoostenwind aan de westelijke kusten van Australië brengt de vissers nu zonder probleem van en naar de visgronden, waar ze hun langelijnen uitgoaien.*

hoe deze kan aangewend worden om ter visserij te varen. Uiteraard ging het daarbij niet om boomkorvaartuigen, maar om standewant- en lijnenvissers.

Vraag is of al dat denkwerk iets opgeleverd heeft.

## High tech zeilen

De kandidaat-ontwerpers moesten van meetaf aan een fundamentele keuze maken. Zouden ze gemotoriseerde vissersvaartuigen met bijkomende zeilen gaan uitrusten of zouden ze zich toeleveren op nieuw ontworpen modellen: vissersvaartuigen die uitsluitend onder zeil de zee optrekken? De eersten brachten het argument in stelling dat moderne vissers nooit ofte nimmer het zeegat zouden willen intrekken met alleen maar de wind als energieleverancier. De zeilen die zij op een schip geplaatst wilden zien dienden dus uitsluitend om een bijkomend vermogen te bezorgen (en wel als de wind goed zit) of ook wel om een schip met motorpech op eigen kracht naar een haven te krijgen. Hun tegenstanders wezen erop dat de reder dan misschien wel mag denken dat de vissers die zeilen ten gepaste tijde zullen bijzetten, maar dat de werkelijkheid weer eens heel anders is. Voor de vissers zou die bijkomende energiemogelijkheid niets anders blijken

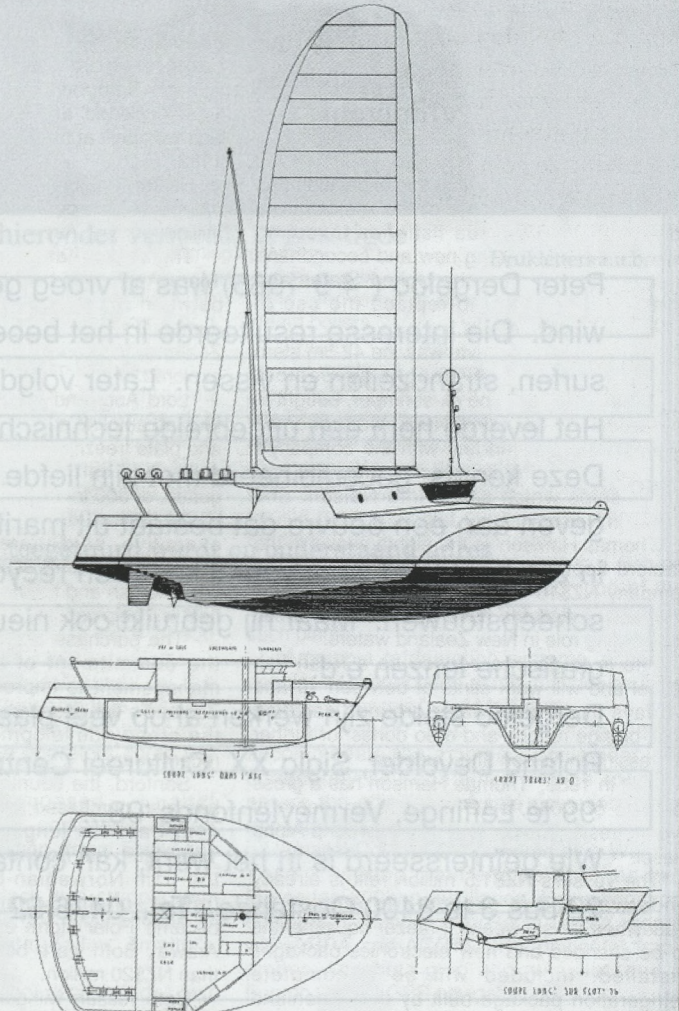
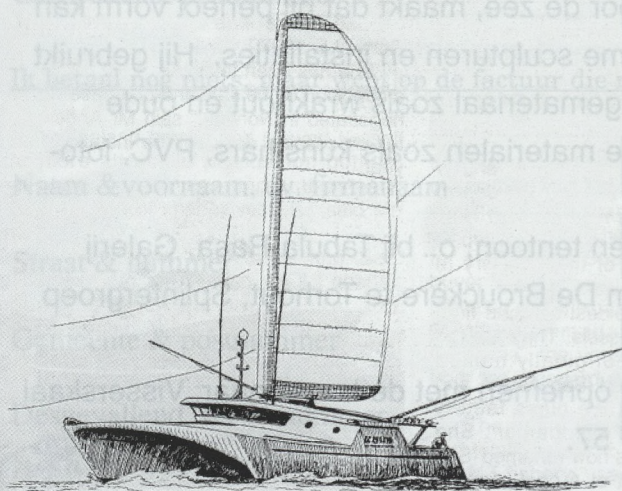
te zijn dan extra moeite en de praktijk zou er bijgevolg op neerkomen dat ze daar geen gebruik van maken. Het is een argument dat steek houdt. Elkeen die ooit eens een dag op een jacht doorgebracht heeft, weet dat je met die zeilen alleen al meer dan je handen vol hebt. Een mens vraagt zich af wanneer er dan ook nog eens gevist zou moeten worden. Dat argument kon de eersten echter niet overtuigen. Als de bemanning een bonus krijgt voor de geleverde energiebesparing dan zouden de vissers maar al te graag met de zeilen uitpakken, zo antwoordden ze. Overigens moest er maar eens nagedacht worden over manieren om de zeilen op het goede moment automatisch in werking te stellen.

Scheepsontwerpers in de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen, Frankrijk en Duitsland gingen in de jaren die op die oliecrisis volgden alle aspecten van 'windenergievisserij'

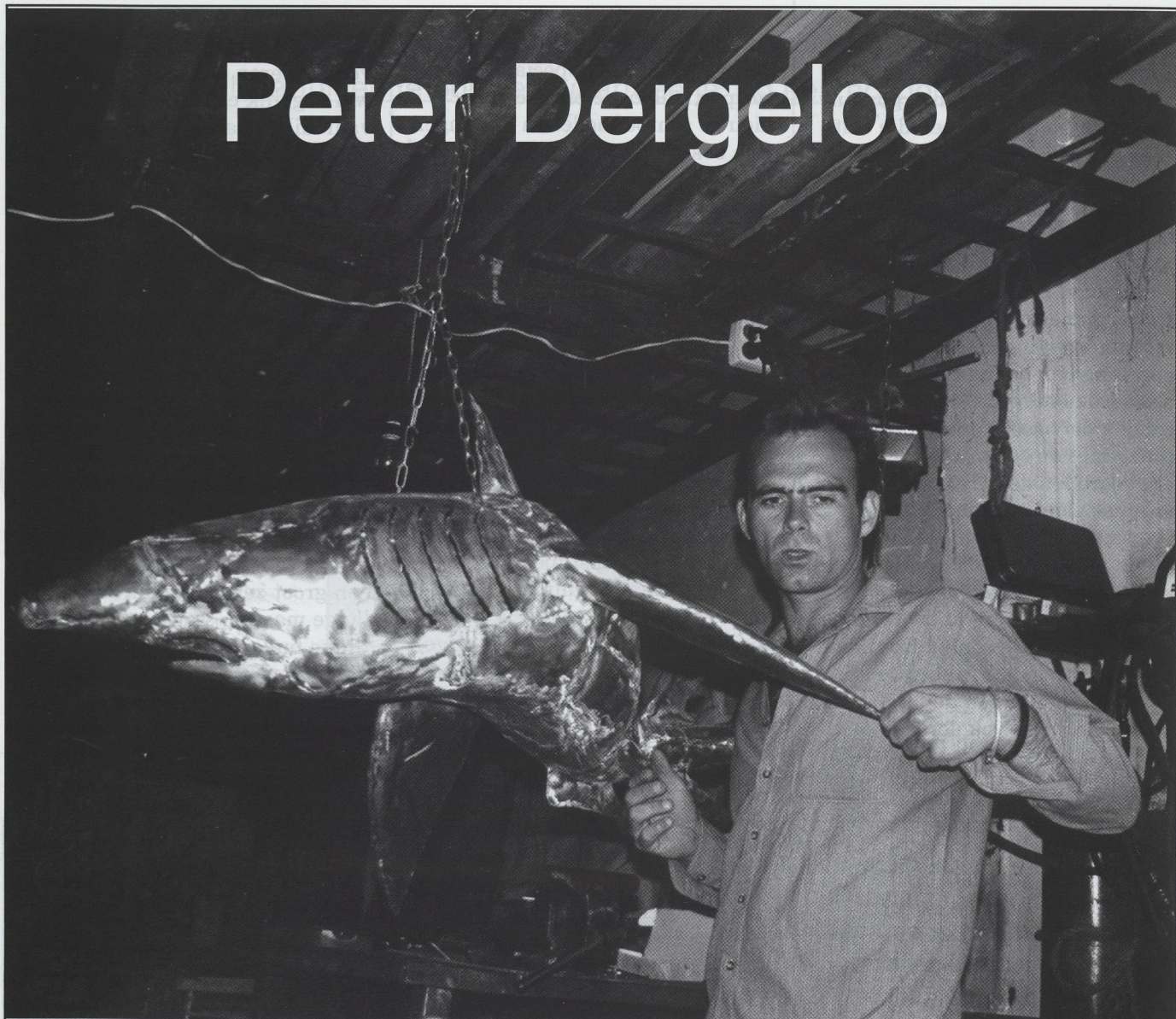
onderzoeken. Ze berekenden, ontwierpen en experimenteerden met de gewone en met speciaal ontworpen zeilen, ze ontwierpen nieuwe schroefmodellen en gingen zich ook buigen over het stroomlijnen van scheepsrompen. Met succes! In 1986 wist een rederij uit het Amerikaanse Florida te melden dat haar vloot longliners een omvangrijke energiebesparing wist te realiseren door het gebruik van bijkomende zeilen. Noorse ontwerpers kwamen daarop tegen tot de slotsom dat het plaatsen van zeilen op de traditionele Noorse rompen maar weinig baat brengt. Het zijn dergelijke bevindingen die menig ontwerper de blikken deed wenden naar het catamaranscheepstype. De smalle rompen maken immers uitstekende zeilboten van de catamaran. Tweerompenboten die uitgerust worden met een combinatie dieselmotor-zeilen verbruiken dan ook een pak minder brandstof om naar de visgronden op te stomen

en terug naar de thuishaven te varen. Het moet ons dan ook niet verwonderen dat we in de wereld wel degelijk catamaran-vissersvaartuigen aantreffen die met zeilen uitgerust zijn. Het systeem heeft dus zijn economische deugdelijkheid wel bewezen, vooral dan in visserijen waarbij dure vissoorten met staande netten, potten of met lijnen uit het water gehaald worden... en waar overheersende windrichtingen in het voordeel van de vissers spelen. Is het dat laatste probleem dat ervoor gezorgd heeft dat we almaar meer over visserijcatamarans te horen krijgen die zonder zeilen uitgerust worden? Het zou kunnen, want om voldoende trekkracht te leveren heb je uiteraard een groot zeiloppervlak nodig, lange masten, sterke schepen en flinke budgetten. Als dat alleen maar zo af en toe gebruikt kan worden, dan ben je uiteraard beter af met de oude vertrouwde diesel.

De Franse museumconservator Hervé Gloux ontwierp deze ongewone longliner. Het is een trimaran met een merkwaardig zeil. Het schip werd ontworpen voor lange afstandreizen. Wie nieuwsgierig is naar 's mans verdere ervaringen met het concept kan contact met hem opnemen: Musée de la Pêche, La Ville Close, 29181 Concarneau, Cedex, France.



# Peter Dergeloo



Peter Dergeloo (°4-9-1965) was al vroeg gefascineerd door de zee, het strand en de wind. Die interesse resulteerde in het beoefenen van diverse watersporten zoals zeilen, surfen, strandzeilen en vissen. Later volgde hij een technische opleiding Mechanica. Het leverde hem een uitgebreide technische kennis van materialen op. Deze kennis, gecombineerd met zijn liefde voor de zee, maakt dat hij perfect vorm kan geven aan een oeuvre dat bestaat uit maritieme sculpturen en installaties. Hij gebruikt in zijn beeldend werk vooral koper en recyclagemateriaal zoals wrakhout en oude scheepstouwen. Maar hij gebruikt ook nieuwe materialen zoals kunsthars, PVC, fotografische lenzen e.d.

Dergeloo stelde zijn werken al op veel plaatsen tentoon, o.. bij Tabula Rasa, Galerij Roland Devolder, Siglo XX, Cultureel Centrum De Brouckère te Torhout, Splintergroep '99 te Leffinge, Vermeylenfonds '98...

Wie geïnteresseerd is in het werk, kan contact opnemen met de kunstenaar: Visserskaai 22 bus 3 te 8400 Oostende. Tel.: 0476 52 17 57.

Haast u, daar komt het nieuwe jaar aangesnel!

# HVB als nieuwjaarscadeau

Cadeautjes! Ach, ieder jaar is het weer een kwelling. Wat moeten we nu weer bedenken? Van welk cadeau ken iemand nog echt genieten vandaag de dag?

Wat dacht u van een jaarabonnement op HVB? Het is haast zeker dat er iemand in uw omgeving is die het erg op prijs zou stellen wanneer u hem/haar een jaarabonnement op HVB schenkt (de bemanningsleden van een schip bijvoorbeeld, een gepensioneerde schipper, die sympathieke zakenrelatie uit het hinterland of de dochter van de bakker, die zo van de zee houdt...).

Een jaarabonnement op HVB is een verrijkend en een *langwerkend* cadeau. In 2001 zal de begunstigde 12 keer het geschenk toegestuurd krijgen.

U betaalt voorlopig nog niets. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt. (1200, BEF incl. BTW in België, voor andere landen vindt u de bedragen en betalingswijze in HVB onder het colofon dat op p. 3 staat).

Op het einde van dit oude jaar (dus vòòr 1 januari 2001) gaat het nieuwjaarsnummer van HVB reeds op de post... en nog tijdens de nieuwjaarsdagen kan de persoon die u hieronder als begunstigde aangeduid hebt, genieten van het prachtige geschenk dat hij/zij van u kreeg.

Bon uitknippen en opsturen naar HVB, Dorpstraat 121, te B-8450 Bredene... of faxen op nr 059 / 32 55 59.



Ja, ik schenk een jaarabonnement op HVB aan de hieronder vermelde begunstigde

Drukletters a.u.b.

Naam & voornaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Ik betaal nog niets, maar wcht op de factuur die mij toegetuurd wordt op onderstaand adres

Naam & voornaam, ev. firmanaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Desgevallend, BTW-nummer





## Power to control your service

Power, control en service zijn de drie kernwoorden voor alles wat uw schip nodig heeft, dag in dag uit. voor ABB Marine & Turbochargers. Zij geven exact Want daar was het toch om te doen, úw dienstverle-  
weer wat wij willen leveren voor uw schip: de ultieme ning aan uw klanten? Daarin ligt de toegevoegde  
krachtbron, verfijnde controle en vergaande service. waarde van ABB Marine & Turbochargers. Power to

Samen maken zij ons tot wat we nu zijn. Het adres control your service.

### ABB Marine & Turbochargers

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

**ABB**  
ASEA BROWN BOVERI



**HVB**  
**67**  
**HET VISSERIJBLAD**  
 vzw Liefkemores  
 Dorpstraat 121  
 B-8450 Bredene  
 Tel en fax.: 059 / 32 55 59  
 E mail: flor.vandekerckhove@skynet.be

Aan

Bredene,

Geachte Heer,

Betreft: hernieuwen advertentiecontract Het Visserijblad (HVB)

Het advertentiecontract dat uw bedrijf met HVB had is onlangs afgelopen. Vandaar dat wij zo vrij zijn u nogmaals onze diensten aan te bieden.

HVB is, zoals u intussen wel weet, een maandelijks magazine dat nu al zevenenzestig (67!) jaar lang uitgegeven wordt. Het wordt twaalf keer per jaar verspreid bij de *abonnees* én in de *krantenwinkels* aan de Belgische kust. Wij mogen stellen dat HVB *het enige verkochte tijdschrift is dat in het brede Vlaamse vissersmilieu regelmatig gekocht en gelezen wordt*. Terloops wijzen wij ook op de ruime belangstelling dieer sinds vele jaren in Nederland voor HVB bestaat.

Indien u interesse hebt om uw publiciteit in HVB te plaatsen, vul dan onderstaande strook in en kruis de maanden aan waarin u uw advertentie wilt zien verschijnen. De tarieven blijven in 2000 weer eens onveranderd; bij meerdere plaatsingen zijn er overigens interessante **kortingen** (zie bijlage). Wie oo maar een keer adverteert krijgt er overigens een gratis jaarabonnement bovenop.

Hoogachtend,

Flor Vandekerckhove

Strook terugsturen naar HVB, Dorpstraat 121, B- 8450 BREDENE

HVB verschijnt telkens de eerste vrijdag van de maand, behalve het januarinumnummer dat vlak voor nieuwjaar verschijnt.

-   **jan 2000!** ..... O \*
- feb 2000** ..... O
- mar 2000** ..... O
- apr 2000** ..... O
- mei 2000** ..... O
- jun 2000** ..... O
- jul 2000** ..... O
- aug 2000** ..... O
- sep 2000** ..... O
- okt 2000** ..... O
- nov 2000** ..... O
- dec 2000** ..... O
- jan 2001 (!)** ..... O

(\* aankruisen a.u.b.)

**Ik wens een advertentie te plaatsen in die edities van HVB waarvan ik hiernaast de maanden aangekruist heb. De grootte van de advertentie is.....(zie hiervoor de tarieven in bijl.), voor de som van .....per advertentie. Voorlopig betaal ik niets, ik wacht op de factuur, die me telkens na publicatie toegestuurd wordt.**

De inhoud van de advertentie .....  blijft ongewijzigd  
 .....  stuur ik u hierbij op \*  
 .....  volgt later, maar ten laatste vijftien dagen voor het verschijnen van het betreffende nummer

**Firmanaam**  
**Straat en nummer**  
**Postcode en gemeente**  
**BTW-nummer**  
**Tel**  
**Contactpersoon**  
**Handtekening**