

# HET VISSERIJBLAD

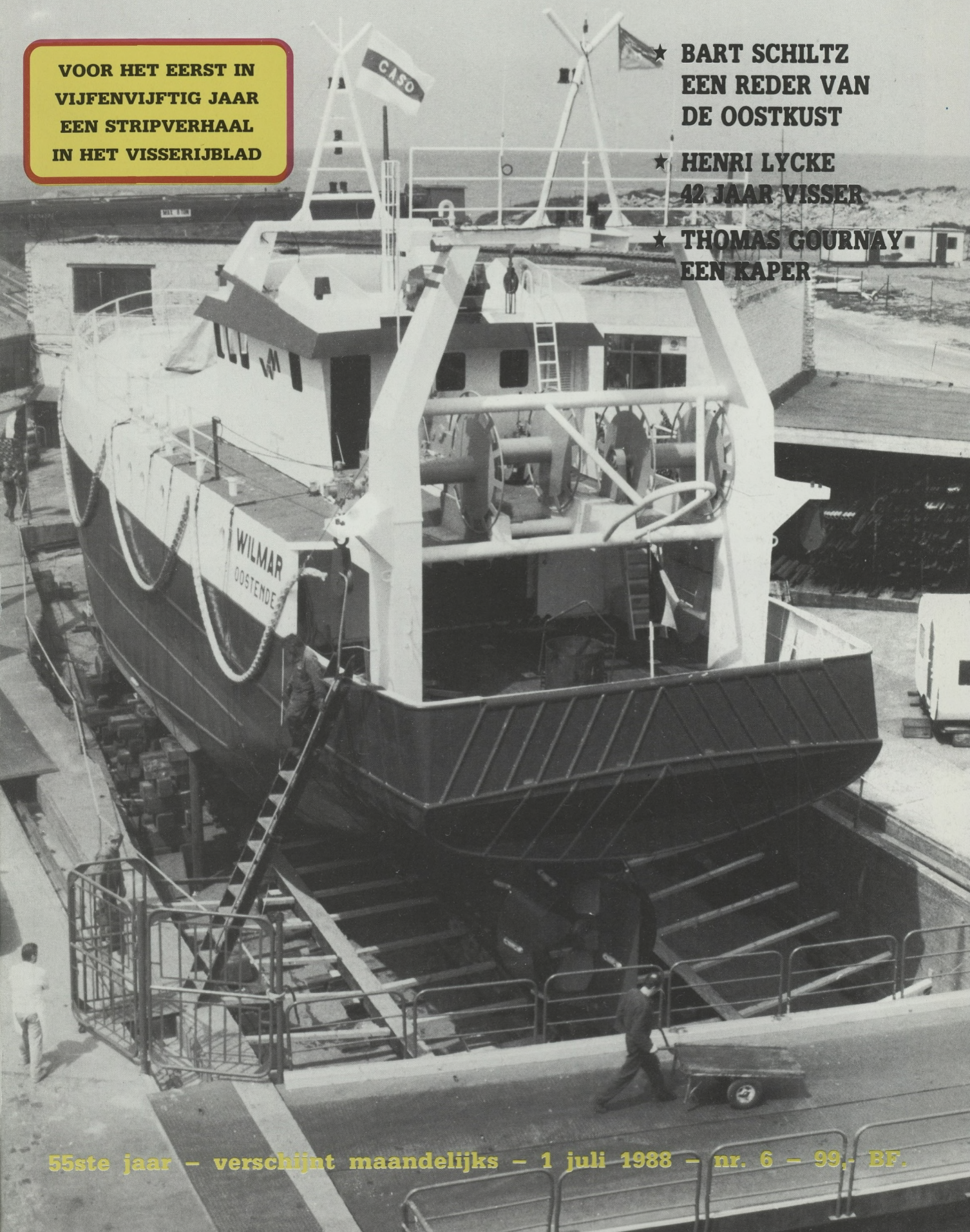
ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE

VOOR HET EERST IN  
VIJFENVIJFTIG JAAR  
EEN STRIPVERHAAL  
IN HET VISSERIJBLAD

★ BART SCHILTZ  
EEN REDER VAN  
DE OOSTKUST

★ HENRI LYCKE  
42 JAAR VISSER

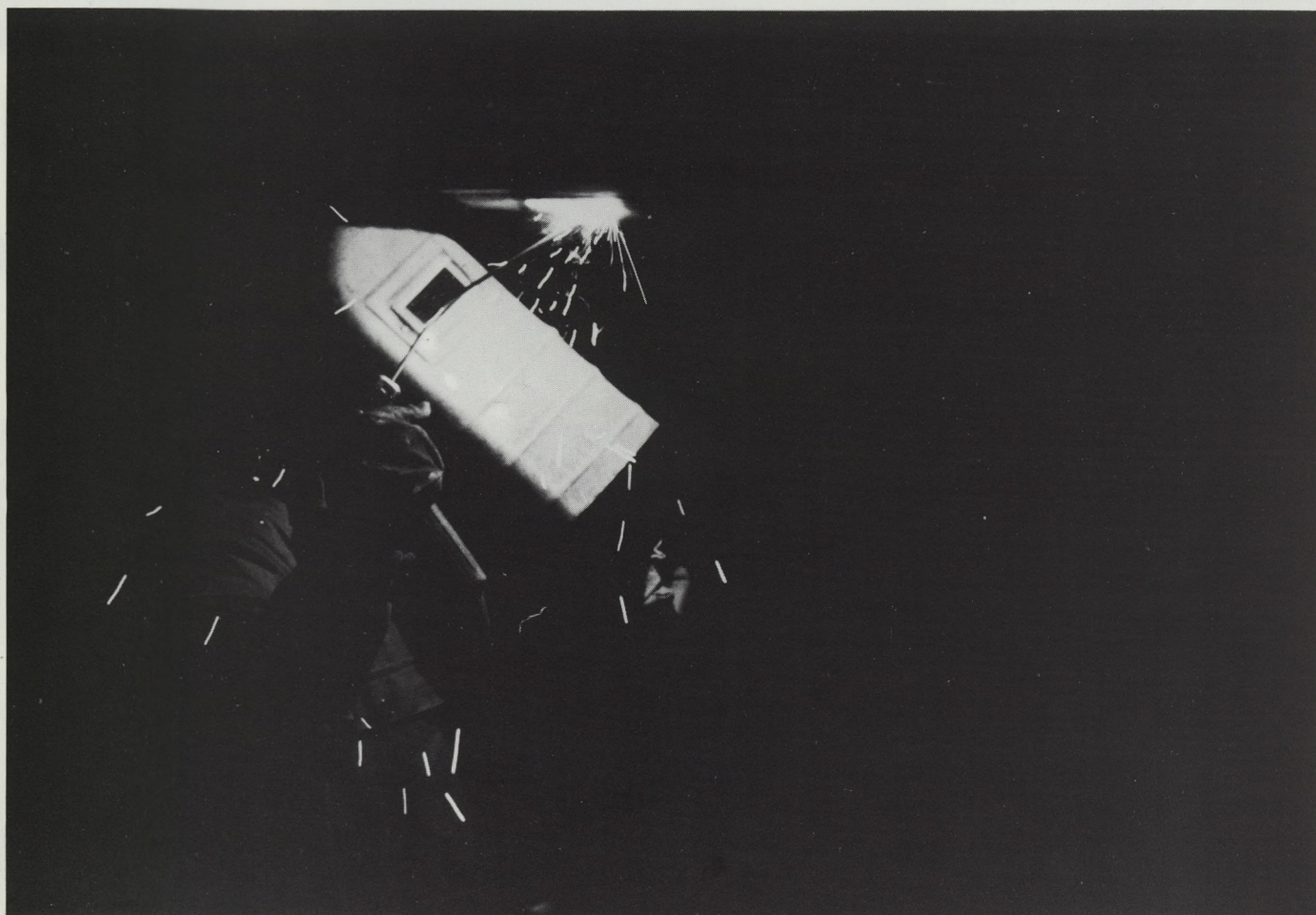
★ THOMAS GOURNAY  
EEN KAPER



55ste jaar – verschijnt maandelijks – 1 juli 1988 – nr. 6 – 99,- BF.



# FOTOCOLUMN



Omslagfoto Guido Walters



## OP LEVEN EN DOOD

Hier op de redactie wordt regelmatig een briefomslag afgegeven, een brief uit Scheveningen. De direktie van de visafslag aldaar, die de afzender is, zegt in die brief het tot haar taak te rekenen ons regelmatig op de hoogte te houden van de marktsituatie.

Betreft het hier een vriendendienst? Neen, want wij kennen die mensen niet. Zou het dan gewoon een kwestie van hoffelijkheid zijn? Dat durven wij betwijfelen. Heeft die direktie daar tijd in overschot en vult zij die tijd met het rondsturen van brieven naar het verre België? Wij zijn er zeker van dat dit niet het geval is.

En kijk. Halverwege vorige maand stond er een intrigerend berichtje in de krant: verschillende Belgische vaartuigen werden in de Scheveningse vismijn gesignaleerd.

Dàarover gaat het hier dus. De Visafslag van Scheveningen heeft heel goed begrepen dat er een konkurrentieslag aan de gang is tussen de vele Europese visveilingen, een konkurrentieslag op leven en dood. Die strijd om de produktie naar zich toe te halen is altijd al aanwezig geweest, maar vanaf nu wordt ze aktiever dan ooit gevoerd. Er is een beweging aan de gang die er zal toe leiden dat verschillende vismijnen tussen hier en, pakweg, vijf jaar leeg zullen achterblijven en dat andere uit hun voegen zullen groeien en, tot spijt van wie 't benijdt, te klein zullen zijn.

In heel die beweging gaat onze interesse uiteraard naar de situatie van de Belgische mijnen. En laat ons eens kijken : wie neemt daar de moeite ons een briefje te schrijven.

Er is de Zeebrugse Visveiling (ZV) die zich met het enthousiasme van een jongeling in het strijdgewoel geworpen heeft. De ZV heeft een dynamische (en bovendien nog sympathieke) ploeg managers samengesteld en ja hoor... uit Zeebrugge krijgen we geregeld berichten.

Dan is er Nieuwpoort, waar het windstil is, maar dat is een bewuste keuze: „We moeten onze troeven blijven uitspelen. Dat is in de eerste plaats klein blijven”, zei de Nieuwpoortse schepen van visserij Bendels nog in Het Visserijblad van juni II. Nieuwpoort mikt op de kleinschaligheid van de vertrouwde producenten en de al even vertrouwde afnemers. Kleine hoeveelheden verse vis vragen geen groots opgezette promotieprojekten. Tenslotte blijft er nog Oostende en daar blijft het schoentje knellen.

Maar laat ons eerst duidelijk wezen. Het gaat er bij ons niet om de stedelijke, dus openbare, vismijn van Oostende uit te spelen tegen de geprivatiseerde ZV. Privé versus „publiek” is een ideologisch debat en is dus voer voor politici en partij-ideologen.

Welke ook de structuur van een visveiling is : het komt er op aan dat er enerzijds een toekomstvisie is en dat er anderzijds een ploeg mensen gevormd wordt om die toekomstvisie waar te maken.

De Oostendse schepen van visserij, Makelberge, legde ons in een interview (HVB, mei 1988) uit dat de vismijn niet zomaar een verkoopshalle is, maar een beleidsinstrument. M.a.w. de stad heeft een aantal bedoelingen met die halle. „Ik ben ervan overtuigd dat de Oostendse vismijn een serieuze konkurrent zal zijn voor de andere visveilingen”, aldus dezelfde schepen.

Wij willen de Oostendse schepen graag geloven, maar ondertussen komt uit de Oostendse vismijn geen nieuws.

Waarom komt daar geen dynamisch commercieel beleidsorgaan tot stand, een team dat de beleidsoptie van de schepen ook in de praktijk omzet?

Wat belet de Oostendse beleidsvoerders lessen te trekken uit de ontwikkelingen die zich elders afspelen? Laten we wel wezen. Het gaat hier dus uiteindelijk niet om de vis. Het gaat om de vissers, de reders, de handelaars, de konsumenten, de toeleverings- en reparatiebedrijven...

Er zijn plannen genoeg geweest te Oostende, er zijn werkgroepen te over, er is vergaderd en gecalverd en toch wachten wij nog steeds op berichten die aantonen dat er nu ook nog gewerkt wordt.

Flor Vandekerckhove.



MEI 1988

## MEER VIS, MINDER BESOMMINGEN

De globale aanvoer in de 3 Belgische visveilingen bedroeg in de maand mei, 2.452 ton, hetgeen 663 ton méér was dan in dezelfde maand vorig jaar.

De vangstaanwas was te danken aan de schol, waarvan er 623 ton of 404 ton meer (+ 184%) werd aangeland. Zelfs het aanvoervolume van de edele platvis tong nam nog met 64 ton of 11% toe tot 637 ton. Het merendeel van de tongen werd in de Ierse Zee geoost, waarvan een belangrijk aandeel via containertransport de thuishavens bereikten. De kabeljauwvangst liep enigszins terug terwijl beduidend meer schelvis en wijting werd afgezet. Bij de kabeljauw was de aanvoerverschuiving binnen de grootte-classes opvallend. De vangst van de kleine maat 5 liep met 110 ton terug tot 65 ton, terwijl van de maten 2 en 3 100 ton meer werd aangevoerd.

Bij de schaal- en weekdieren noteerde men een produktiestijging van 29 ton of 21% tot 168 ton. De langoestienevangsten klonnen met 30 ton tot 46 ton, terwijl de schelpenaanvoer met 33 ton verflauwde tot 21 ton. De garnalen boekten een herstelgroei tot 24 ton.

Ondanks deze hogere aanvoer zakte de totale besomming met twee en een half miljoen frank en bedroeg in mei 1988, 283 miljoen frank.

Voor de witvis behalve tong lokte het 53% ruimer aanbod een prijsdaling van 5% uit, wat resulteerde in een besommingsaanwas van 31 miljoen F tot 99 miljoen F (+ 46%). Vooral de gemene platvis schol bracht hiertoe een aardig steentje bij. Een meeraanbod van 184% gepaard met een prijsstijging van 7% zorgde ervoor dat de besomming van die oranje gevlekte rechtskijkers met 22 miljoen F tot 33 miljoen F groeide.

Ondanks het 64 ton ruimer aanbod, daalde de totaalbesomming, ten gevolge de prijsdaling van 100 F/kg, met niet minder dan 40 miljoen F tot 166 miljoen F (- 20%). Vandaar dat de bruto-opbrengst van de bodemvissen met 9 miljoen F terugliep tot 265 miljoen F (- 3%). De aanvoerwaarde van de schaal- en weekdieren zette aan met 6,5 miljoen F tot 18 miljoen F. Daarin vertegenwoordigden de noorse kreeftjes met 9,9 miljoen F de ruime helft (+ 5,4 miljoen F).

### PRIJZEN

De algemene gemiddelde visprijs is met 44 F/kg afgenomen tot 116 F/kg (- 28%), enerzijds tengevolge van een belangrijker aandeel relatief goedkope soorten en anderzijds tengevolge van de fikse prijsdaling voor de tongen van 359 F/kg tot 260 F/kg (- 28%).

Vooral de tongsorteringen 5-6-7, waarvoor het aanbod met 25% oplom, kenden de zwaarste prijsinclinaties van 45 à 47%. De kleinste tongen die in mei '87 nog 16 F/kg duurder werden verhandeld dan de grootste, brachten nu 107 F/kg minder op dan de grootste sortering. De spreiding van de G.P. in functie van de grootte-classes bedroeg slechts 87 F/kg in mei '87 tegenover 197 F/kg in mei '88. Per grootte-klasse werden gemiddeld volgende prijzen behaald: 287 F/kg (- 23 F/kg of - 7%); 2: 377 F/kg (- 7 F/kg of - 2%); 3: 361 F/kg (- 35 F/kg of - 9%); 4: 281 F/kg (- 115 F/kg of - 29%); 5: 209 F/kg (- 177 F/kg of - 46%); 6: 190 F/kg (- 167 F/kg of - 47%) en 7: 179 F/kg (- 146 F/kg of - 45%).

De schol werd gemiddeld aan 52 F/kg (+ 7%) gemijnd. De maten 1-2-3 haalden ongeveer 60 F/kg terwijl voor de kleine sortering slechts 41 F/kg werd betaald.

Alhoewel de gemiddelde kabeljauwprijs met 6 F/kg of 9% toenam tot 66 F/kg, daalde de G.P. voor de meeste klassen en was de prijsstijging vooral toe te schrijven aan aanvoer van gemiddeld grotere kabeljauw. De G.P. per klasse evolueerden als volgt: 1: 89 F/kg (- 7%); 2: 76 F/kg (- 21%); 3: 72 F/kg (- 6%); 4: 62 F/kg (- 4%) en 5: 55 F/kg (- 8%).

Het ruimere aanbod van langoestientjes veroorzaakte een prijsdaling van 22% tot 215 F/kg, ongeveer het prijsniveau van de garnaal.

Medegedeeld door de dienst voor de Zeevisserij.

## KOELTRANSPORT UIT DENEMARKEN

De reorganisatie van de Zeebrugse Visveiling gaat onverdroten verder. De directie zette nu ook een georganiseerd koeltransport uit Denemarken op stapel. De ZV coördineert en organiseert zelf dit transport.

Ook komt de ZV financieel tussen bij producenten die zeeverse vis (maximum 5 à 6 dagen oude vangst) naar Zeebrugge laten overkomen.

Reders die meer inlichtingen wensen kunnen zich steeds wenden tot de commercieel directeur Feys.

André Beernaert de eigenaar is.

In dezelfde visveiling mocht men op 15 juni ll. de verkoop noteren van een steur van 9,5 kg. Schipper Leon Center van de Z.96 en de rederij Jacomina zagen de steur verkocht aan de BVBA Zeevishandel Gerrit. De steur was 1295 fr. per kilo waard.

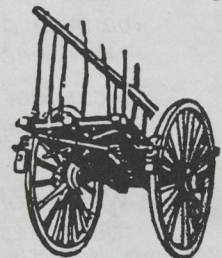
## DOUANE SLAAT OPNIEUW TOE: BUIT ACHT TON ZWARTE VIS IN OOSTENDE

Maandagmorgen 27 juni viel de Opsporingsdienst van de Douane en Accijnzen binnen in de Oostendse vismijn. De blitsactie leverde 8.000 kg „zwarte vis” op die bij verkoop ruim 500.000 fr. naar de staatskas liet vloeien.

Omstreeks 2.30 u., tijdens het lossen van de vaartuigen, werden een reeks pakhuizen aan een controle onderworpen. Daar werden aanzienlijke hoeveelheden kabeljauw, tong en andere vissoorten aange troffen die aan de veterinaire keuring en de veiling werden onttrokken. Een 15-tal douaniers, vergezeld van een inspekteur van de Dienst voor Zeevisserij bleven ruim vier uur ter plaatse. De veiling werd geopend met een verkoop van de in beslag genomen vis.

RESTAURANT

't Schuurke



TAFELHOUDER GUIDO DEVOLDER - MINY

VOORHAVENLAAN 20, 8400 OOSTENDE  
TEL. (059) 32 36 03



Op de prachtige Vuurtorenwijk met zijn spuirom, echte vissershaven, vismijn, winkels en typische café's hebt U ook het gewaardeerde restaurant tafelhouders „t Schuurke”.

Naast onze uitgebreide kaart, suggesties van de chef en voortgaand op het reuzesucces van onze speciale aanbieding „Côte à l'os” stellen wij onze zomermenu voor

**KREEFTFESTIVAL 1.100,-/persoon**

½ NOORDZEEKREEFT  
MIXTE SALADE

OOSTENDSE VISSOEP BOUILLABASSE  
½ KREEFT À L'AMERICAINE MET RIJST

AARDBEIEN MET IJS EN SLAGROOM

FEESTZAAL IN HET HART VAN OOSTENDE  
MET APARTE SELECTE BAR

## UNIEKE EXEMPLAREN TE ZEEBRUGGE

In de Zeebrugse visveiling werden deze maand twee uitzonderlijke vangsten genoteerd. Eerstens werd op 8 juni ll. een steenschar gevangen van 58 cm lang, 28 cm breed en met een gewicht van 2,350 kg. De steenschar werd opgevangen door de Z.324 van schipper Jean-Pierre Duyck en waarvan



# TUSSEN HAMER EN AAMBEELD

In 1976 deden de veterinaire keurders (nu behorende tot het Instituut voor Veterinaire Keuring IVK) hun intrede in de Belgische vismijnen. Het IVK is afhankelijk van het Ministerie van Volksgezondheid en heeft een merkwaardig statuut: het is een financieel zelfbedruipende organisatie en wordt betaald door de opbrengsten van de keuring zelf. Het IVK is onderverdeeld in een keurkring Oostende (Nieuwpoort en Oostende) en een keurkring Brugge (Visveiling Zeebrugge) en die opsplitsing leidt tot een eerste probleem: kwade tongen beweren immers dat de Zeebrugse keurders veel lakser zouden zijn dan de veel strengere keurders van Oostende. Wat er ook van zij: te Oostende maken een zevental veeartsen er de dienst uit en wij gingen ze op hun beurt gaan keuren.

Het zijn de mannen met de witte stofjassen, die er tussen de kisten lopen en er schijnbaar achteloos hun witte of rode briefjes achterlaten. Kisten die vereerd worden met een wit papertje bevatten vis die geschikt is voor menselijke consumptie, roodgemerkte kisten dienen afgevoerd te worden.

Daar rijst een tweede probleem. Een viskeurder: „eigenlijk is de beoordeling teveel een zwart-witsysteem. Soms wordt hier vis goedgekeurd, waarbij wij eigenlijk zouden moeten vermelden: pas op, rijd daar nu geen week meer mee rond, want dan zal die vis niet meer te eten zijn. Daar zit dus duidelijk een hiaat in de wet. De koper krijgt te weinig informatie. Het huidige systeem funtionneert perfect wanneer de vis duidelijk zeer vers is of omgekeerd, wanneer deze er duidelijk zeer slecht aan toe is, maar daartussenin liggen natuurlijk een heleboel varianten. Op die manier komt de keuringsbeslissing soms slecht over”.

Hoe gebeurt zo'n keuring nu: de vis wordt door de keurders bekeken en aan de hand van vastgelegde criteria kan er nagegaan worden hoe vers ze is: zo kan je zien of de vis bolle glanzende ogen heeft, hetgeen op grote versheid duidt of er wordt integendeel geconstateerd dat de ogen ingezonken zijn en dat wordt dan randje boord, want als de ogen dan „volledig ingezonken” zijn dan is dat één van de vele criteria om de vis af te keuren. De keurders tonen ons een hele waslijst criteria die hen in hun werkzaamheden moeten leiden. „Daarnaast beschikken wij over (zelf aangekochte en zelf betaalde, NvdR) meetapparaten waarmee wij onze bevindingen kunnen nagaan”. Er worden ons diverse kleine toestelletjes getoond en wij horen kostprijzen vallen van dertig- en zestigduizend frank. Zo is er de „vistester” die beenvissen (kabeljauw, tong...) test op hun huidweerstand t.a.v. wisselstroom (hoe verser, hoe meer weerstand) en er is een pH-meter die de zuurtegraad van de kraakbeenvissen (roggen...) controleert.

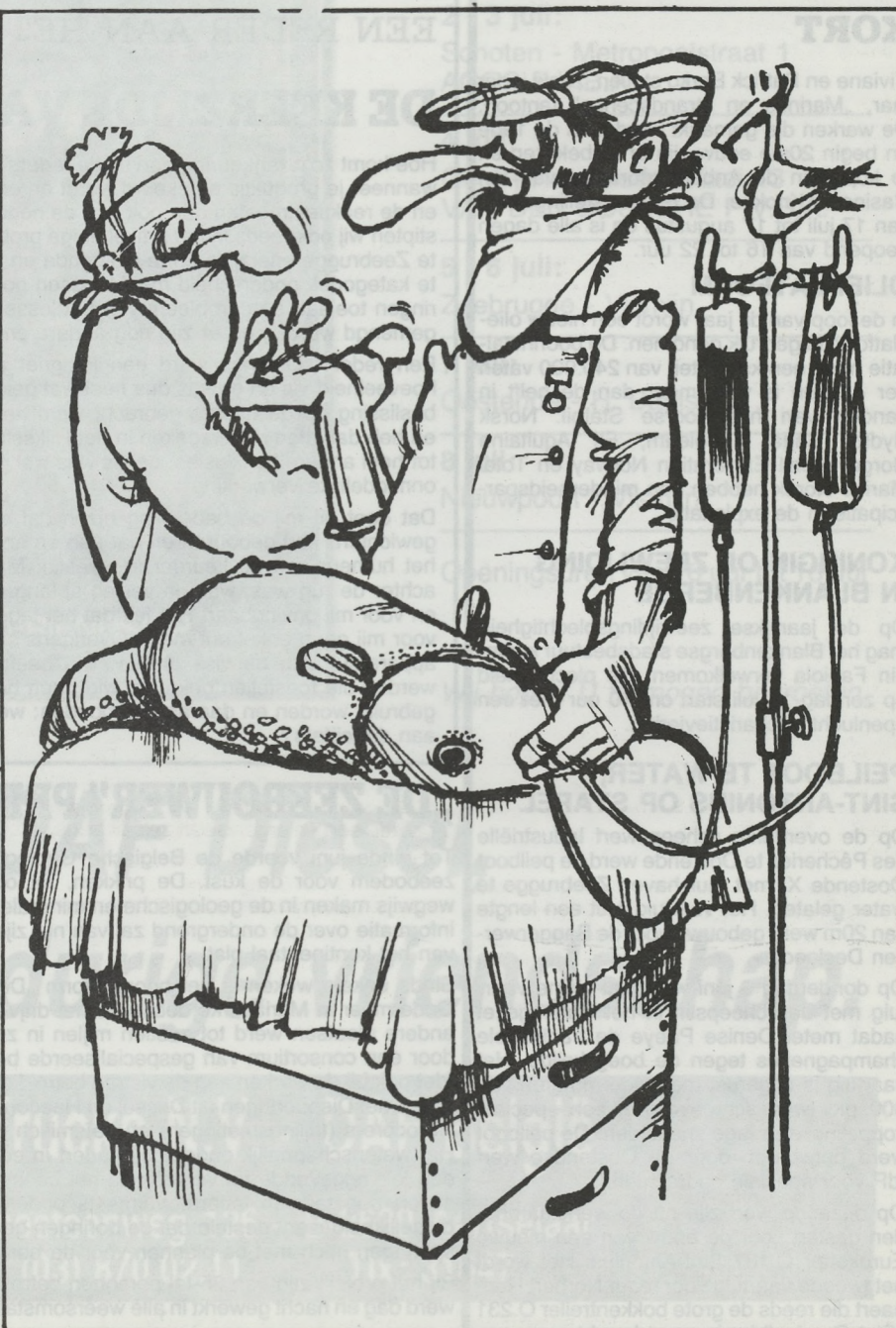
Een derde probleem waarmee de keurder gekonfronteerd wordt bestaat erin dat hij uiteraard niet elke vis controleert. Hij moet steekproeven nemen en als er goede en slechte vis gemengd wordt is de kans groot dat heel de kist afgekeurd wordt.

Maar er wordt goed uitgekeken. De veterinaire keurders weten dat ze zich tussen hamer en aambeeld bevinden. Reders worden kwaad wanneer hun vis afgekeurd

wordt, kopers worden woedend wanneer goedgekeurde vis dat, hun inziens, niet verdient.

Als de keurders twifelen worden er stalen meegenomen naar het labo en daar worden dan weer verschillende proeven gedaan, die de eerder gedane bevindingen bevestigen of ontkennen, maar: „Het grote werk wordt gedaan door de menselijke zintuigen: je riekt, voelt en ziet of een vis al dan niet te eten is”.

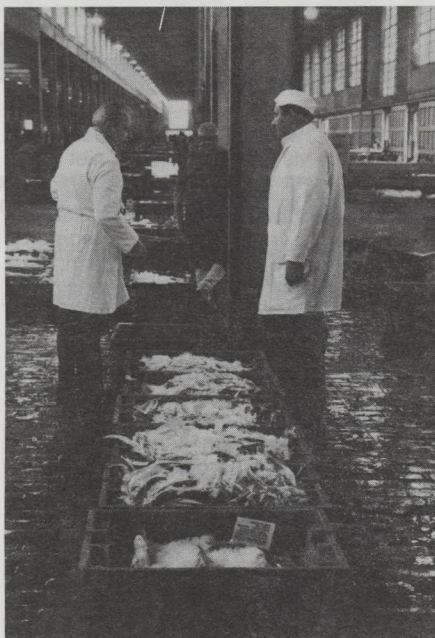
„Laten we wel wezen: één vis keuren kan geen probleem zijn, een homogene partij keuren stelt ook geen probleem, maar een heterogene partij vis, dat geeft problemen: het kan zijn dat daar de helft goeie en de helft slechte vis in aanwezig is, maar het is niet aan ons om die vis te gaan sorteren. In dat geval moet overgegaan worden tot hersorteren.





Uiteraard kan het aantal vaardagen al een eerste indicatie geven omtrent de visversheid. Kabeljauw kan in ijs 19 dagen versgehouden worden. Mocht een vaartuig langer onder weg zijn dan is de kans groot dat daar af te keuren vis aan boord is... maar er is méér: wrakkervisserij met staande netten levert soms vis af die veel sneller aan bederf onderhevig is. Die vis wordt in de netten verstrikt en „verdrinkt” eigenlijk. Die is dus al een tijdje dood vooraleer hij opgehaald wordt; die wordt daar een tijd lang beneden gehouden in hogere temperaturen dan vis die onmiddellijk ingeijst wordt.

Toch zien de keurders een beperking van het aantal vaardagen per reis als een maatregel die de viskwaliteit enorm ten goede zou komen. Tenslotte nog dit: „de wet van vraag en aanbod maakt dat de visser niet altijd volgens de kwaliteit van zijn waar betaald wordt. De inspanning die de visser zich getroost om de vis onmiddellijk na de vangst te gutten en in te ijzen wordt niet steeds in baar geld omgezet. Als er véél vis op de markt moet komen wordt er soms evenveel betaald voor minderverzorgde



produkten dan voor deze die met zorg behandeld zijn.

Onze taak wordt nog te veel als repressief gezien, wij hier denken daar anders over: ons keuringswerk moet er uiteindelijk toe leiden dat de visser echt aandacht gaat besteden aan een kwaliteitsverhoging van zijn produkt. Het zou eigenlijk zover moeten komen dat de kwaliteit van die aard is, dat afkeuren overbodig wordt.

Flor Vandekerckhove.

**Hoe bereikt U  
3000 lezers  
uit visserijmiddens**

**H. Baelskaai 2  
8400 Oostende  
Tel. (059) 32.55.59**

## KORT

Viviane en Patrick Berko stellen, zoals ieder jaar, „Marines en strandscenes” tentoon. De werken die gemaakt werden in de 19de en begin 20ste eeuw zijn er te bekijken en te kopen in de Anbaddadorszaal van het Casino te Knokke. De tentoonstelling loopt van 17 juli tot 17 augustus en is alle dagen geopend van 16 tot 22 uur.

## OLIEPLATFORM

In de loop van dit jaar wordt een nieuw olieplatform in gebruik genomen. De boorinstallatie heeft een capaciteit van 240.000 vaten per dag en is voor meer dan de helft in handen van het Noorse Statoil. Norsk Hydro, Saga Petroleum, Elf Aquitaine Norge, Mobil Exploration Norway en Total Marine Norsk hebben een minderheidsparticipatie in de exploitatie.

## KONINGIN OP ZEEWIJDING IN BLANKENBERGE

Op de jaarlijkse zeezijdingsplechtigheid mag het Blankenbergse stadsbestuur koningin Fabiola verwelkomen. De plechtigheid op zondag 17 juli start om 10 uur met een openlucht eucharistieviering.

## PEILBOOT TE WATER, SINT-ANTONIUS OP STAPEL

Op de overdekte scheepswerf Industriële des Pêcheries te Oostende werd de peilboot Oostende XI met thuishaven Zeebrugge te water gelaten. Het vaartuig met een lengte van 20m werd gebouwd voor de Baggerwerken Declodt.

Op donderdag 9 juni werd het kleine vaartuig met de scheepslijft in het water gezet nadat meter Denise Paeye de traditionele champagneflles tegen de boeg keilde. Het vaartuig is uitgerust met twee motoren van 300 pk, twee schroeven en een speciale koppeling voor lage snelheden. De peilboot werd ontworpen door de Oostendse werf IdP voor speciale opdrachten.

Op dezelfde werf zijn nu de werkzaamheden gestart voor de bouw van een nieuwe Eurokopter O.187 Sint-Antonius. Het wordt het tweede vaartuig voor reder Norbert Hennaert die reeds de grote bokkentrieler O.231 „Sint-Carolus” in de vaart bracht.

## EEN REDER AAN HET WOORD

### DE KEERZIJDE VAN DE MEDAILLE

Hoe komt zo'n (af)keuring aan bij de reders en de vissers? Uiteraard is het niet prettig wanneer je produktie afgekeurd wordt en er veel dagen hard werk in het water vallen en de reacties moeten dan ook met de nodige omzichtigheid behandeld worden, toch stipten wij ook reeds in het artikel enige problemen aan: een verschillende benadering te Zeebrugge enerzijds en te Oostende en te Nieuwpoort anderzijds; een keuring die te categoriek onderscheid maakt tussen goed en slecht en daarbij te weinig schakeringen toelaat; een probleem van het lossen, wanneer vis van verschillende kwaliteit gemengd wordt... en er zijn nog andere problemen.

Een reder: „Onlangs werd een lot griet afgekeurd. Het ging om een belangrijke hoeveelheid vis en er was dus heel wat geld mee gemoeid. Toen ik van de keurdersbeslissing op de hoogte gebracht werd heb ik onmiddellijk zelf een staal genomen en heb dat laten onderzoeken in het Rijksstation voor de Zeevisserij. Daar kwam men tot heel andere konklusies: de vis was wél geschikt voor menselijke consumptie, voor onmiddellijke verwerking”.

Dat doet bij mij de bedenking rijzen dat die viskeuring met „twee maten en twee gewichten” kan gebeuren en dat één en ander kan afhangen van het karakter of van het humeur van de keurder in kwestie. Maar er is méér. Toen heel die procedure achter de rug was, was de veiling al lang voorbij, de betreffende vis was verplaatst en voor mij onvindbaar. Het feit dat het tegenonderzoek gunstig uitgevallen was, had voor mij geen enkel nut meer. Overigens stel ik me ook veel vragen bij de gebruikte apparatuur van de viskeurders: wie heeft die toestellen geijkt, waar en wanneer werden die toestellen gekeurd, wie heeft beslist dat die toestellen mogen of moeten gebruikt worden en daaraan verbonden: welke waarde moet er dan gehecht worden aan die cijfers?

## „DE ZEEBOUWER” PRIKT IN DE KUSTBODEM

Tot einde juni voerde de Belgische Geologische Dienst verkenningsboringen uit in de zeebodem voor de kust. De prikken, tot op 200 meter diepte, moeten onderzoekers wegwijzen maken in de geologische en minerale structuur van de zeebodem. De verzamelde informatie over de ondergrond zal van nut zijn bij het opstellen van een geologisch model van het kontinentaal plat.

Sinds enkele weken is het boorplatform „De Zeebouwer” waarneembaar voor de kust. Ondermeer in Mariakerke dobberde het drijvend platform op acht mijl voor de kustlijn, op andere plaatsen werd tot zestien mijlen in zee gewerkt. Het onderzoek werd uitgevoerd door een consortium van gespecialiseerde bedrijven. Hydro Soil Services uit Zwijndrecht (dat ook bij de werken aan de vistrap betrokken is) leverde het offshoreplatform. Samen met Smet Diepboringen uit Dessel en Haecon uit Drongen werden diepe boringen, ondiepe vibrocokers (trillingsmetingen) en seïsmisch onderzoek (i.v.m. aardbevingen) uitgevoerd. Het wetenschappelijk onderzoek kadert in een Europees projekt op zee waarin ons land een leidinggevende rol vervult. Na het beëindigen van het onderzoek op zee moeten de stalen nog tal van laboratoriumtests ondergaan en in een rapport verwerkt. Voor de duidelijkheid dient gesteld dat de boringen geen uitstaans hebben met olie- of aardgasopsporingen noch met de plannen voor de bouw van een afvaleiland voor de kust.

Bij het projekt zijn een 35-tal personen betrokken, onderverdeeld in twee boorploegen. Er werd dag en nacht gewerkt in alle weersomstandigheden en dit zeven dagen in de week.

(gw)



# Welke diesel u ook zoekt, er is altijd een **DAF**

**DAF Diesel  
komt naar U toe.**

DAF Diesel nodigt U uit tot een bezoek aan haar exhibition trailer met een tentoonstelling van haar gamma scheepsmotoren.

---

**2 - 3 juli:**

Schoten - Metropoolstraat 1  
AGOS P.V.B.A.

---

**4 juli:**

Gent - Handelsdok Kaai 13  
VAN DEN BOSSCHE P.V.B.A.

---

**5 - 6 juli:**

Zeebrugge - Vismijn

---

**7 juli:**

Oostende - H. Baelskaai

---

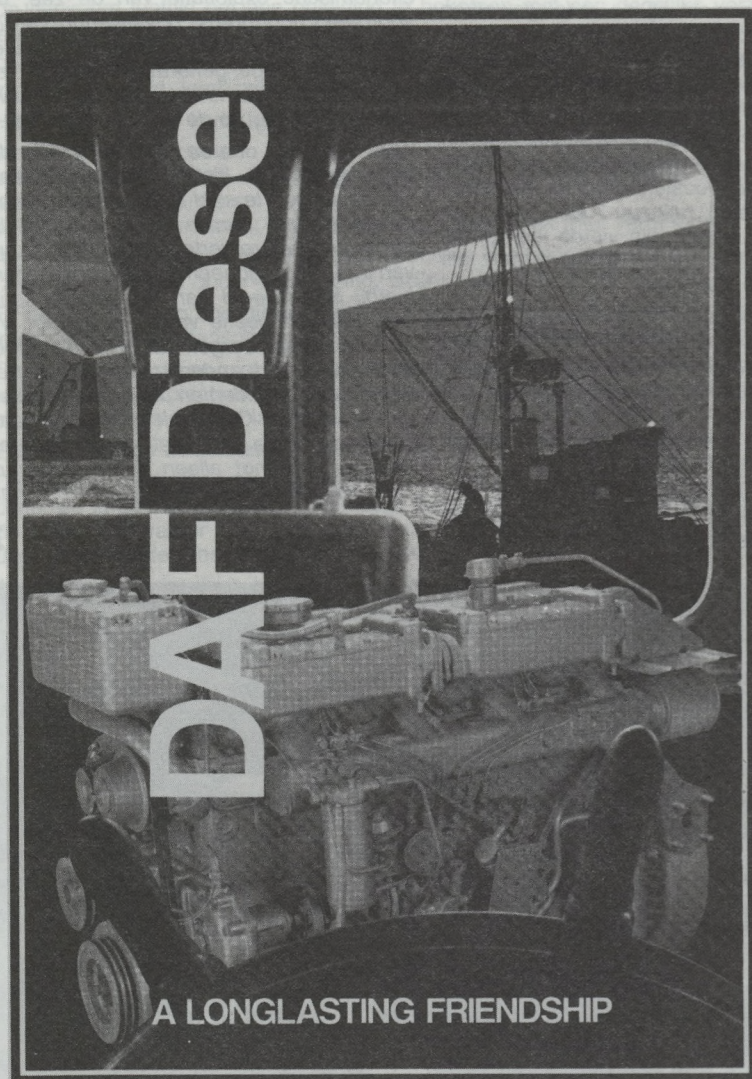
**8 juli:**

Nieuwpoort - Vismijn

---

Openingsuren van 10 uur tot 18 uur

*Wij hopen U te mogen begroeten.*



***DAF Diesel,  
Een langdurige vriendschap.***

**DAF Trucks N.V. - DAF België**

Antwerpsesteenweg 126 - B-2630 Aartselaar  
Tel.: (03) 870.02.11      Tlx: 31647



## BART SCHILTZ

Er waait een nieuwe wind door de zeevisserij. Sinds enige tijd is er duidelijk een aflossing van de wacht te bespeuren. Oude reders worden opgevolgd door hun zonen, in de coöperatieven en andere organisaties komen nieuwe directeuren naar voor.

Dat is ook het geval voor de Rederscentrale Oostkust. Daar nam, in juni, Bart Schiltz het roer in handen. Wij gingen met hem kennis maken.

Hier op de kaai wordt verteld dat het vissersmilieu de mensen pas echt aanvaardt als ze wortels van minstens drie generaties in de visserij hebben. Bart Schiltz deed er duidelijk minder tijd over. In Zeebrugge legde hij in een minimum van tijd de lange weg af van scheepjongen tot verantwoordelijk vertegenwoordiger van de plaatselijke visserij.

*„Ik ben in 1949 in Antwerpen geboren. Mijn vader kreeg als fotograaf werk aan de kust en toen ik zeven jaar was kwam ik met mijn familie in Heist wonen. Ik heb in Blankenberge de grieks-latijnse afdeling van de lagere humaniora gedaan en toen ik in het hoger middelbaar zat werd mijn vader ernstig ziek en moest ik uit werken. Ik koos voor de visserij, omdat dat het meest voor de hand liggende was. Dat was in het jaar 1967”.*

Voor de jonge Schiltz was dat geen bevestiging: „Ik ben als scheepjongen beginnen varen, daarna ben ik naar de visserijschool van Heist geweest (aspirant schipper) dan heb ik als matroos gevaren en toen ik reeds getrouwd was ging ik terug naar school (matroos motorist). Nog later (in 1972) haalde ik mijn schippersbrevet”.

Velen zouden het daarbij laten, maar niet Bart Schiltz, hij is duidelijk niet het type dat bij de pakken blijft zitten, overigens is hij ook het type niet om zijn dag op het (nog nieuw ruikende) bureau door te brengen. Zodra het interview achter de rug was, trok hij de deur achter zich dicht, maar zover zijn we nog niet.

Hij werd medeëigenaar van het vaartuig „De Kaper” en staat ondertussen nog in voor twee andere firma's: „NV Banor is een bedrijf dat zich specialiseert in onderhoudswerken aan visserij schepen en de Feitelijke Vereniging Submergo is een duikersbedrijf. Mijn hobby is sportduiken en zo kwam ik in contact met een beroepsduiker van Zee-

brugge en samen hebben we die onderneming opgericht. Al vier jaar voeren we onderwaterwerken uit, gaande van het klaren van een schroef tot het branden van gaten in kademuren. We huren ook duikers uit aan andere firma's, o.a. Decloedt, T.V. Bergingswerken N.V. Depret. Onze duikers zijn actief geweest bij de reddingswerken aan de Herald of Free Enterprise. Onze duikers Piet Lagast en Dirk Van Mullem werden daarvoor trouwens onderscheiden door de Engelse Koningin”.

Ook in zijn privéleven heeft Schiltz niet stilgezeten: hij is gehuwd en heeft vier kinderen. De twee oudsten hebben eveneens voor de visserij gekozen. Eén van hen eindigt deze maand zijn vierde jaar „technisch dek”; de oudste (18) vaart mee, als stuurman, op De Kaper.

Heeft zo'n mens dan nog vrije tijd, vragen wij ons in alle bescheidenheid af: „Ik ben voorzitter van een duikschool in Wenduine, ik speel graag een partijtje kaart en zou graag lid worden van een bridgeclub en nu ben ik dus ook voorzitter geworden van de Rederscentrale Oostkust”.

Iemand die dus alles aanvaardt, wat men hem aanbiedt: „Nee, want men heeft mij ook al gepolst om mij kandidaat te stellen

voor een politieke partij. Ik heb dat toen geweigerd omdat dit ten koste zou gaan van mijn gezin en de overige verantwoordelijkheden die ik op mij genomen heb. Je moet een keuze maken en als je een taak aanvaard is het belangrijk dat je je er ten volle voor kan inzetten.

De kersverse voorzitter heeft al een beleidslijn uitgestippeld: „De laatste jaren wordt de zeevisserij met veel problemen gekonfronteerd: strengere reglementering, quota, beperkingen die opgelegd worden door de economische exploitatie van de zee, bijvoorbeeld boortorens, privatisering van de Zeebrugse visveiling... Zowat alle zaken waarin de vorige generatie verankerd zat verdwijnen en hier is het, waar een nieuwe, verjongde ploeg op de voorgrond treedt..

Alles evolueert dus en er moeten veranderingen gebeuren. Het zou echter verkeerd zijn de dingen te snel te laten veranderen, maar op korte termijn is het noodzakelijk dat er een betere vertegenwoordiging komt van ALLE categorieën vaartuigen, ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de kleinere schepen, die een beetje vergeten worden. Wij moeten ervoor zorgen dat alle vaartuigen aan bod komen, anders zal de visserij verdeeld gaan optreden en daarvoor is de sektor veel te klein. Ook denk ik eraan de naam „Rederscentrale Oostkust” te veranderen. Die naam brengt alleen maar verwarring mee, want laat ons duidelijk zijn: er is maar



Hugo en Bart Schiltz, twee kozijns die het ver geschopt hebben.

## Kuwait Petroleum (Belgium)



★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas P.V.B.A. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

POSTADRES: POSTBUS 72, 8000 BRUGGE - TEL. (050) 38 37 58 - 86



# DUIKERS DOEN HET ONDER WATER

**Bart Schiltz is sportduiker, voorzitter van een duikschool en kan zich medebeheerder noemen van een duikersfirma.**

**Reden genoeg voor ons om iets méér te vernemen over het duiken. Wij vroegen het aan onze abonnee Yvan Vermeulen.**

Velen vragen zich af hoe het er onder de zeespiegel uitziet. Het is een wonderbare wereld van stilte waarin je, eens ondergedompeld, een deel uitmaakt van deze wereld met al zijn natuurschoon zoals fauna en flora.

Sinds enkele jaren zijn al heel wat duikscholen en -clubs uit de grond (het water) gerezen die je als kandidaat-diepzeeduiker een goed onthaal verzekeren samen met een degelijke opleiding, onder leiding van bekwame monitors met jaren ervaring in de duiksport.

De minimum leeftijd om een opleiding te bekomen met een degelijke verzekering (verplicht) is 16 jaar, ook wel de aangewezen leeftijd om de duiksport aan te leren.

De lidgelden bedragen tussen de 1000 en 2000 fr. per jaar, verzekering inbegrepen. Het enige wat de clubs van je eisen is dat je min. 16 jaar bent; kunt zwemmen; een goede fysieke conditie (medisch attest) hebt.

Hier volgt dan een korte beschrijving voor wat de opleiding betreft tot het diepzeeduiken.

Je wordt onderverdeeld in klassen.

Initiatie (waterwenning) - Beginners - 1ste brevet - 2de brevet en verder

Materiaal voor beginners:

duikmasker; zwemvliezen; snorkel en lood; zwembroek (niet vergeten).

Als beginner kun je na enkele proeven reeds na een paar maand na de zwembadopleiding kennis maken met het echte open water (zee) en dit steeds onder begeleiding. **DUIK NOOIT ALLEEN!**

Er bestaat ook een specifieke opleiding EHBO als duiker-hulpverlener. Wat het open-waterduiken betreft kun je best, vooraleer je je eigen materiaal aanschaft, eens spreken met de meer gevorderden zodanig dat geen onnodige aankopen gedaan worden.

Onze Noordzee is nu niet bepaald de beste plaats om je doop te ondergaan daar de zichtbaarheid er zeer klein is, maar er zijn reeds mooie duikplaatsen in de Oosterschelde - Nederland of anders kun je ook nog altijd terecht in een van de vele steengroeven of spaarbekkens die ons land rijk is.

Eerste volledige duikuitrusting ± 70.000 fr.

De meeste duikclubs richten jaarlijks een reis in naar één of andere zuidere plaats waar het duiken dan natuurlijk een gans andere dimensie krijgt met de zeer mooie flora (koralen, anemonen en algen) en fauna (vissen, schelpdieren, krabben, zeesterren). Ook de watertemperatuur is er heel aangenaam. Deze reizen vallen meestal wel democratisch uit wat prijs betreft, daar die meestal uitgevoerd worden met eigen vervoer, trein of bus.

Als sportduiker doe je in het beginstadium alleen maar aan observatie. Later kun je altijd overschakelen op onderwaterfotografie, film of zelfs onderwaterjacht.

Natuurlijk is er ook altijd een kans om later je geliefde sport als beroep uit te oefenen. Zoals de redder-duikers van de Herald die met hun kennis, ondervinding en moed vele mensenlevens hebben gered.

Wil je kennis maken met de wonderlijke en geheimzinnige onderwaterwereld dan kun je altijd terecht in één van deze clubs. Adressen van clubs en scholen krijg je bij DIMI'S DIVE SHOP, tel. (059) 80.09.51.

Yvan Vermeulen.

## CURSUS RECREATIEDUIKEN TE NIEUWPOORT

Dankzij het feit dat er opnieuw kan gezwommen worden in een warm zwembad, grijpt de stedelijke sportdienst deze kans gretig te baat om er een cursus **recreatieduiken** in te richten. Deze gaat door van **maandag 25 t/m vrijdag 29 juli van 18.30 u. tot 21.30 u.** Met behulp van een gloednieuwe lesmethode krijgen zowel mannen als vrouwen of personen die fysiek minder sterk staan, het duiken onder de knie in een minimum van tijd. Naast de 5 lessen in het zwembad komen er nog 3 zogenaamde „openwaterduiken” bij, die echter op latere data zullen plaatsvinden. Zowel de waterdichte pakken als zuurstofflessen e.a. benodigheden, evenals de verzekering, zijn in de cursusprijs van **2.800 fr.** begrepen. Ben je niet jonger dan 16 jaar en wil je eens kennis maken met een boeiende vrijetijdsbesteding, neem contact op met de sportdienst in de W. De Roolaan 90, 1e verdieping te Nieuwpoort. Er worden slechts 15 deelnemers toegelaten, wacht dus niet té lang met je inschrijving!

JA, IK ABONNEER MIJ OP  
„HET VISSERIJBLAD”

1 JAAR (12 nummers) = 1.200,- (Nederland: 1.900,-).

NAAM: .....

STRAAT en nr.: .....

POSTNUMMER EN GEMEENTE: .....

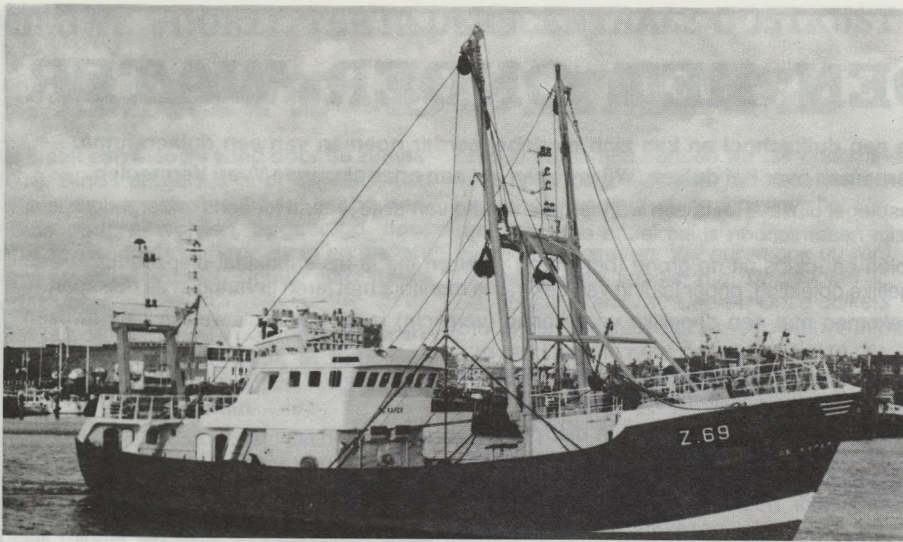
Ik betaal met overschrijving op rek. 384-0596581-18 van „Het Visserijblad”.

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1.200 B.F.

Aankruisen wat past.

Stuur deze strook op naar „HET VISSERIJBLAD”, H. Baelskaai 2, te 8400 Oostende.





„De Kaper” waarvan Bart Schiltz medeëigenaar is.

een beroepsorganisatie en dat is De Rederscentrale, wij hier in Zeebrugge vormen geen afzonderlijke beroepsorganisatie. Onze organisatie is hier ontstaan uit de vroegere Zeebrugse Visafslag (ZVA), waarin de stad Brugge, de kopers en de reders samenwerkten. Nu de Zeebrugse Visveiling (ZV) geprivatiseerd is houdt de ZVA op te bestaan, maar wij willen hier toch een afzonderlijke redersorganisatie in het leven houden om de ledenbelangen te verdedigen bij de ZV. Ik denk hierbij konkreet aan de problemen die zich onlangs nog gesteld hebben bij de weegnormen, de viskisten en de kosten die dat allemaal met zich meebrengt. Voor wat die plaatselijke problemen betreft is het minder log de

zaken hier te plaatse te regelen, dan daarvoor telkens de (nationale) Rederscentrale te moeten inschakelen, die mensen daar hebben uiteraard heel andere bekommernissen dan het gewicht van een kist vis.

Voor wat de toekomst van de Vlaamse Zeevisserij betreft heb ik, eerlijk gezegd, een beetje schrik. België heeft als klein visserijlandje steeds zeer strikt de EG-reglementering toegepast en het is maar de vraag of de toekomst niet zal zijn voor die buurlanden die de reglementen minder strikt toegepast hebben... maar we zijn niet pessimistisch: er is een Engels spreekwoord dat zegt: „There are no problems, there are only solutions”.

Flor Vandekerckhove.

## VISLEURSTER WERD 100

In Koksijde werd de honderdste verjaardag gevierd van Alida Plaetevoet. Geboren als dochter van een IJslandvaarder en paardvisser leurde de honderdjarige reeds van jongsaf met garnaal in haar geboortestreek. Op latere leeftijd huwde zij landbouwer Karel Haelewyck waarmee zij in het landbouwbedrijf stapte.

## DODELIJK ONGEVAL BIJ RMT

Gewezen visser Claude Vandevelde (35), vader van zeven kinderen, is bij een dramatisch ongeval op de RMT-carferry Prinses Maria-Esmeralda om het leven gekomen. Een beweegbaar laaddek stortte in het scheepsruim en kwam op de matroos terecht. Het slachtoffer werd met zware verwondingen weggevoerd maar overleefde het arbeidsongeval niet. Het parket heeft een onderzoek bevolen naar de preciese omstandigheden van het ongeval. Claude Vandevelde, woonachtig te Leffinge, was gekend in visserijkringen waar hij vroeger werkzaam was.

## AMERIKAAN

Tijdens het weekeinde van 1 juli meerde het Amerikaanse fregat „Samuel Eliot Morison” aan in Zeebrugge. Het marineschip meet 3.585 ton, is 135 m lang en telt 206 bemanningsleden. Eerder in de maand was het Finse schoolschip „Pohjammaa” ook enkele dagen in Zeebrugge Van 15 tot 17 juli is het Spaanse fregatschip „Baleares” aan een bezoek toe ter gelegenheid van de vlootdagen bij de Zeemacht. Het Spaanse fregat meet 4.064 ton, is 133 m lang en herbergt een 253-koppige bamanning.

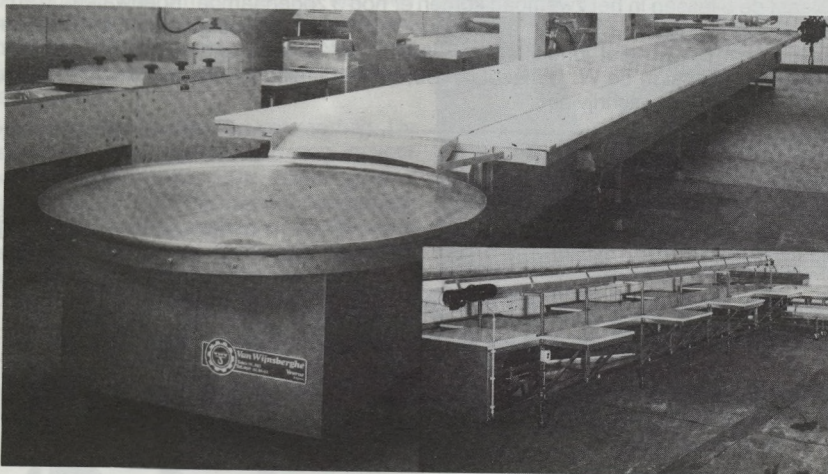


## GREENPEACE ZOMERAKTIE AAN DE KUST

De milieuorganisatie Greenpeace maakt deze zomer zijn opwachting in diverse kuststeden en -gemeenten. Telkens zal „Greenpeace-on-the-rocks”, een tropisch cocktail, worden voorgesteld. Met deze en andere acties wil Greenpeace 10.000 nieuwe leden aantrekken in het Vlaamse land. Op de infostand zal de t-shirt „No Time to Waste” met de dubbele betekenis „Geen tijd te verliezen” en ook „Nu niet dumpen” te koop aangeboden worden waardoor men automatisch lid wordt.

Greenpeace is op 11 juli in Middelkerke (Casino), op 22 en 23 juli in De Panne (Zeedijk); en Beach-festival; op 24 juli in Knokke (Internationaal vuurwerk), op 9 augustus opnieuw in Middelkerke, op 10 en 11 augustus in Oostende (Paulusfeesten), op 20 augustus in Nieuwpoort (Jachthaven).

## VAN WIJNSBERGHE KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



- ◆ Transportbanden
- ◆ Wasbakken met kniebediening
- ◆ Inox deuren
- ◆ Inox rioleringen
- ◆ Rekken en tafels op maat
- ◆ Rookwagens
- ◆ Containers
- ◆ Wasmachines
- ◆ Kookketels
- ◆ Alle maatwerk

**EEN ADRES:**  
Van Wijnsberghe, Welvaartstraat 2 - B 8480 VEURNE  
Tel. (058) 31.16.92 – Telex 81253



DOOP EN STAPELLOOP VAN DE „WILMAR”

## NIEUWE HEKTREILER O.154 ZORGT VOOR OVERROMPELING BIJ SEGHERS

Zaterdag 4 juni was wel een bijzondere dag in de 55-jarige geschiedenis van de Oostendse scheepswerf Seghers. Voor de doopceremonie en de tewaterlating van de hektreiler O.154 Wilmar daagde een nooit eerder geziene belangstelling op. Een overrompeling als exponent van de levende belangstelling voor wat leeft in de visserij?

Het was al enige tijd geleden dat er nog feestvlaggen wapperden aan de Slipway-kaai. Bijna drie jaar, op 22 augustus 1985 om precies te zijn, liep het laatste vissersvaartuig bij Seghers van de helling. De stapelloop van de O.124 Fighter ging toen ook gepaard met de doopplechtigheid, een traditie die de laatste jaren in onbruik was geraakt omdat de bouw en het optuigen steeds minder op dezelfde werf gebeurt.

### Bijna drie jaar

Een schip wordt niet in één dag gebouwd. Er is al een lange weg afgelegd vooraleer een nieuwbouwproject op de tekenafel gestalte krijgt. Eenmaal de kiel gelegd begint het schip geleidelijk te groeien tot een herkenbaar silhouet. Voor de O.154 was deze periode uitzonderlijk lang. Bijna drie jaar. Een en ander wordt toegeschreven aan de ondoorzichtige subsidiepolitiek. Maar omdat men op een feestelijke dag niet aan de klaagmuur gaat staan werd dit gevoelig onderwerp nauwelijks aangeraakt. Scheepsbouwer Jacques Seghers drukte wel zijn ongenoegen uit over het uitblijven van Feoga- en provinciale steun voor de plankenvisser die als een prototype voor de Belgische visserijvloot kan doorgaan. In een persoonlijke bedenking wierp hij de aanwezige beleidsvoerders voor de voeten dat het niet toekennen van enige overheidssteun voor de bouw van de Wilmar onrechtvaardig was, omdat het project al drie jaar geleden was gestart (het nieuwe oriëntatieprogramma werd pas van kracht op 1 januari 1987 - nvdr) en een regeling binnen de mogelijkheden lag.



De O.154 glijdt met veel gedruis het water in.

Pieter Martin Vanderstraeten zei het zo: „Soms zakte de moed Willy in de schoenen, maar dat was zonder de inzet en het doorzettingsvermogen van Marina gerekend die haar echtgenoot werkelijk opbeurde, troostte en de moed gaf verder door te zetten. Ik mag ook zeggen dat dank zij de volharding vandaag een prachtig vaartuig te water gelaten wordt, gekonkretiseerd in de naam die steeds het toonbeeld zal zijn van twee mensen waarvoor wij bewondering moeten hebben”.

### WILly en MARina

BVBA Wilmar is een artisaanaal familiebedrijf dat zoals meer dan negentig procent van de reders ter visserij slechts één vaartuig

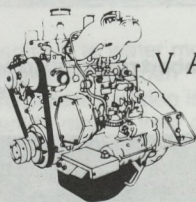
exploiteert. Schipper-reder Willy Lepeire is in het vissersbedrijf opgegroeid. Peter Vanderstraeten onthulde tijdens de receptie dat Willy zich stiekem liet inschrijven aan de Paster Pypeschool omdat het kollegeleven hem niet beviel. Als 14-jarige snaak (1960) trok hij met grootvader's O.154 Georges-Georgette al het zeegat uit. Later doorliep hij alle stadia aan boord. Van lichtmatroos tot stuurman. Hij monsterde voor langere of kortere periodes aan op de IJslander O.282 Adronie-Emilienne van Edmond en Charles Christiaen, de O.457 Achilles van Marcel Gonsaeles, de O.156 Diana-Lucie van P. Ghys en de O.37 Annie van Pros Vanden-



Willy Lepeire, pieter Martin Vanderstraeten en Marina Lepeire-Nollet (in gesprek met buurman-gemeenteraadslid Kamiel Dierickx) wachten het startsein voor de stapelloop af.

# Voor elk schip is er een motor, èchter er is maar één Mitsubishi

ZUINIG EN BETROUWBAAR



VAN 5 TOT



**MITSUBISHI**  
**DIESELMOTOREN**

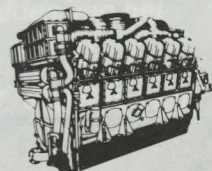
5000 P.K.

MHI EQUIPMENT EUROPE B.V.

Postbus 20, 3840 AA Harderwijk, Telefoon 03410-13041, Telex 47330, Telefax 03410-19060.

Europese hoofdvestiging van Mitsubishi Heavy Industries-Engine Division-Japan.

S.C.A.P. Dealer voor België H.Baelskaai 27, 8400 Oostende Tel: 059-322951-320931, Telex 81.123







De ateliers van Seghers werden voor de gelegenheid aangekleed als receptieruimte. Tussen de ijzerpersen en de snijmachines werden de honderden genodigden opeengepakt. „Nooit gezien” zei Jacques Seghers. (gw)



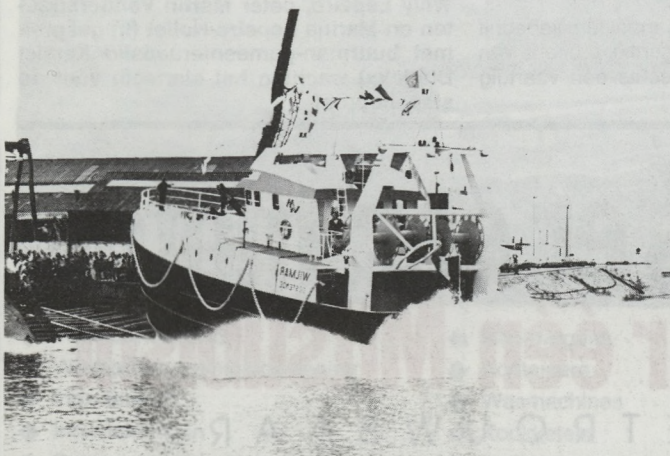
De bemanningsleden die met schipper Willy Lepeire scheep gaan: matroos Julien Bourry, motorist Johan Legein, stuurman Serge Vercnocke en scheepsjongen Angelo Maene. (gw)



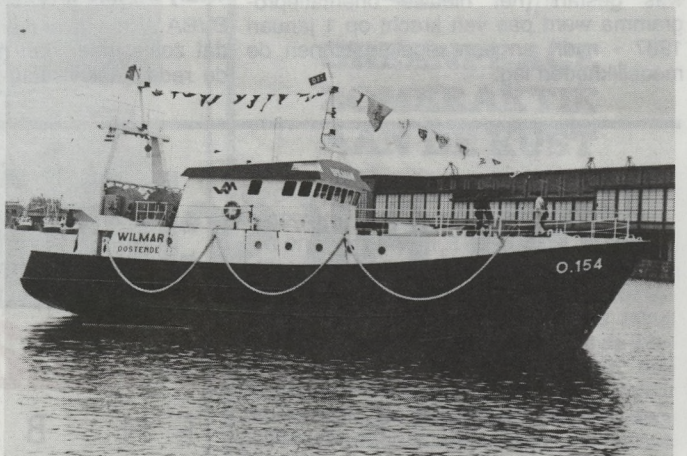
De fiere eigenaars van de O.154 Wilmar. Marina Nollet en Willy Lepeire samen met meter mevrouw Luc Maertens en peter Martin Vanderstraeten. (gw)



De nabijgelegen kaaien zagen zwart van het volk. De belangstelling voor de doop en tewaterlating van de O.154 was enorm. (gw)



Met veel gedruis en een enorme waterverplaatsing komt de O.154 in het water terecht. (gw)



De tewaterlating is afgelopen: de Wilmar dobbert rustig uit in het Visserijdok. (gw)



berghe. Op 22-jarige leeftijd werd hij schipper op de O.537 Marie-Louise Leon van zijn vader. Langst van al was hij werkzaam op de O.279 Ramblers, een vaartuig dat nog steeds zijn moeder toebehoort. In '82 kocht Willy de O.128 Rachel die vorige zomer van de hand werd gedaan en nu als Z.128 Rembrandt voor een Zeebrugse rederij vaart. Zijn ervaringen op een moderne Franse hektreiler in Boulogne beïnvloedden uiteindelijk zijn keuze bij de bouw van een eigen vaartuig. Hij ging in zee met de scheepswerf Seghers die, weliswaar vele jaren geleden, ervaring had met de bouw van dit scheepstype.

#### Technische fiche O.154 Wilmar

- Lengte over alles: 26 m
- Breedte op spant: 7,6 m
- Holte: 4 m (hoofddek),  
6,25 m (opperdek)
- Diepgang: 2,65 m (voor),  
3,65 m (achter)
- Hoofdmotor: Caterpillar 3508 TA,  
750 pk bij 1200 tr.
- Hulpmotor: Caterpillar 3304 BNA, 77  
pk bij 1500 tr.
- Vislieren en nettenrollen: Brussele
- Lierbesturing: Marelec
- Verstelbare schroef in straalbuis  
Renou-Dardel, 2000 mm
- Koppeling-reduktiekast: Masson  
Eco 571 (4,081x1)
- Tonnage: 300 BT
- Visruim: 990 bennen, 90 m<sup>3</sup>
- Brandstoftank: 50.000 l, 50 m<sup>3</sup>
- IJsmachine: Promac, 2000 kg/u.
- Werf: NV Scheepswerven Seghers,  
Oostende
- Eigenaar: BVBA Wilmar, Oostende

#### Dit is Belgisch

Alleen kenners kunnen in de Wilmar de hydroconische vorm of de dubbele knikspantlijn in het voorschip herkennen. Volgens Seghers is dit het eerste visserboot-casco waarop de hydroconische vorm vanaf het grootspant geleidelijk overgaat in de gewone rondspantvorm. Een prototype van Belgische makelij dus. Ook de automatische lierbesturing is Belgisch evenals tal van onderdelen. De hektreiler is uitgerust met drie nettenrollen op het achterdek achteraan en splitlieren op het hoofddek vooraan van de Nieuwpoortse fabrikant Brusselle. Voorts is de machinekamer beveiligd tegen brand, het visruim met polyester bekleed en de meest geavanceerde navigatie-apparatuur aanwezig.

Belangrijk voor de bemanning is dat zij voor het werk nog nauwelijks aan dek moeten komen. Tevens beschikt de crew over comfortabele logies met stortbad, sanitair, eetruimte, keuken en open kooien in de slaapkajuit.

Eenmaal te water moest nog een en ander afgewerkt worden waardoor de eerste proefvaart voorzien is half juli. Op het einde van de maand trekt de Wilmar de volle zee op. Daar moet het schip bewijzen dat het de zware investering waard is.

Guido Walter.



## Schipper en bemanning van de nieuwe O.154 Wilmar

**Goede vaart,  
goede vangst en  
behouden  
thuiskomst!  
Dat wenst de  
Van Voorden Groep  
u toe.**

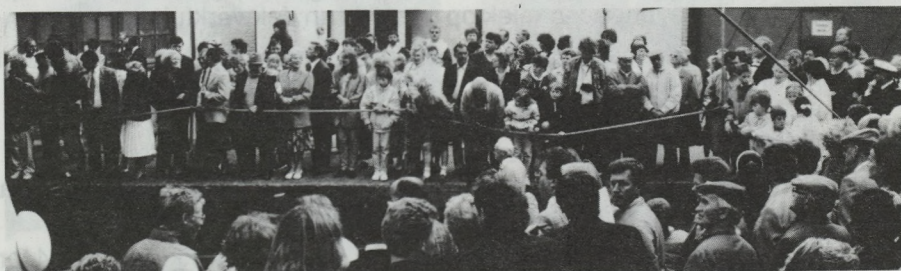
Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabilisatoren, boegschroeven, koel- en scherfijsinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst.  
Telefoon 0031-4180-12654.

## VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ  
VAN VOORDEN REPARATIE  
PROMAC  
HODI-ZALTBOMMEL

De door de **VAN VOORDEN GROEP** geleverde produkten aan de O.154 zijn:

- 1 PROMAC SCHERFIJSMACHINE TYPE AC 2000 BRC  
capaciteit: 2 ton per dag
- 1 PROMAC KOELINSTALLATIE TYPE ACFK 43  
capaciteit: 4300 Kcal/hr



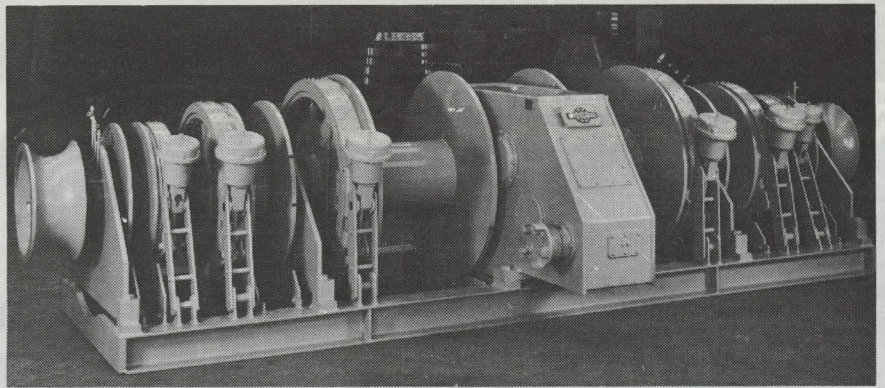
Een gedeelte van de massale belangstelling rond de bouwput.

**De CV. HULP IN NOOD verzekert nu al 134 eenheden van het totaal effectief van 203.**

**Dat gebeurde nadat ook de REDERIJ WILMAR, eigenaar van de prachtige treiler O.154 „WILMAR” haar vertrouwen gaf aan de CV. HULP IN NOOD.**



# BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



Voor de „WILMAR” werd na grondig overleg met reder en werf terecht de voorkeur gegeven aan hydraulisch gedreven dekwerktuigen, met voeding door twee hoofdpompen en één hulppomp, respectievelijk door de hoofdmotor en hulpmotor gedreven.

Eén hoofdpomp heeft voldoende vermogen voor het voeden van de hydromotoren op de stuur- en bakboord op voorschip opgestelde visliergedeelten, elke trommel opgevat voor het opwinden van 820 m. kabel dia. 20 mm. Naast de pneumatische afstandsbesturing zijn de vislieren ook uitgerust met elektro-

nische besturing voor het synchroon uitzetten – het in evenwicht behouden van de net-opening gedurende het slepen en het synchroon inhalen – de nieuwste techniek die in Frankrijk, IJsland en Canada met succes onthaald werd.

De hydraulische krachtbron zorgt eveneens voor de aandrijving van de drie nettrommellieren, die het achterschip bezetten. Zoals de vislieren zijn ook deze pneumatisch afstandsbestuurd vanaf de brug.

Voor het behandelen, uitstorten en terug uitzetten van de viskuil zorgen twee 4-ton hulplieren eveneens vanaf de brug bediend.

Een functioneel opgevat bedieningspaneel geeft klaar overzichtelijk welke van de lieren ingeschakeld dienen te worden. De hydraulische krachtbron kan zelfs overgeschakeld worden om een hydraulische loskraan te bedienen.

De voorplecht is bezet door een elektrisch gedreven ankerlier voor ketting dia. 19 mm.

De levering „Brusselle” is verder compleet gemaakt door de hydro-elektrische stuurinrichting van het vertrouwde type met 2 evenwijdig opgestelde drukcilinders met ont-dubbelde pompgroep, één voor normaal bedrijf en één als standby, met ont-dubbelde knuppelbesturing.

## BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1  
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871

Fax. 058/234.875

Tlx. 810.32

### AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE O.154 „WILMAR” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De „Wilmar”, een prachtschip op Franse leest geschoeid, maar op en top „Made in Belgium” uitgerust met de meest vooruitstrevende techniek op gebied van dekwerktuigen:

- 1 Een hydraulische vislier in gescheiden uitvoering – elk met 1 stuurboord- en 1 bakboordtrommel met automatische kabelgeleiding en pneumatische afstandsbediening. Bovendien nog uitgerust met elektronische besturing voor het Synchroon uitzetten – slepen en inhalen van de netten. Maximum trekkracht 10 ton.
- 2 Een hydraulische nettrommelgroep met 3 bergingslieren, 1 centraal, 1 Stb. en 1 Bb., elk afzonderlijk pneumatisch afstandbediend vanaf de brug.
- 3 Twee hydraulische hulplieren – elk met een max. trekkracht van 4 ton voor de viskuilbehandeling op dek. Eveneens met pneumatische afstandsbediening vanaf de brug.
- 4 Een elektrisch gedreven ankerlier voor keten dia. 19 mm.
- 5 Een hydro-elektrische stuurinrichting van het vertrouwde type met 2 parallel werkende drukcilinders, met ont-dubbelde pompgroep, één voor normaal bedrijf en één als standby, met ont-dubbelde knuppelbesturing vanaf de brug.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT



## TE WATER ALS Z.12, GEDOOPT ALS Z.501



Boven het oorspronkelijke nummer Z.12 werd het nieuwe nummer aangebracht. (gw)

### Technische fiche Z.501 „Asterias”

- Lengte over alles: 23,99m
- Breedte op spant: 6,20m
- Holte in de zijde: 2,80m
- Diepgang achter: 2,68m
- Inhoud visruim: 60m<sup>3</sup>
- Brandstoftanks: 21m<sup>3</sup>
- Drinkwatertank: 7m<sup>3</sup>
- Motor Daf DKX 1160M 300 pk (bij 1800 toeren met Reintjes keerkopeling type WAF 360)
- Schroef: bronzen vierbladschroef 1600 mm in Hodi kortstraalbus
- Vislier: Brusselle, elektrisch aangedreven
- Bouw casco: Westvlaamse Scheepswerven NV, Oostkamp
- Afwerking: Scheepswerven De Graeve, Zeebrugge
- Tonnage: 98 BT
- Eigenaar: BVBA Sabrina, Zeebrugge

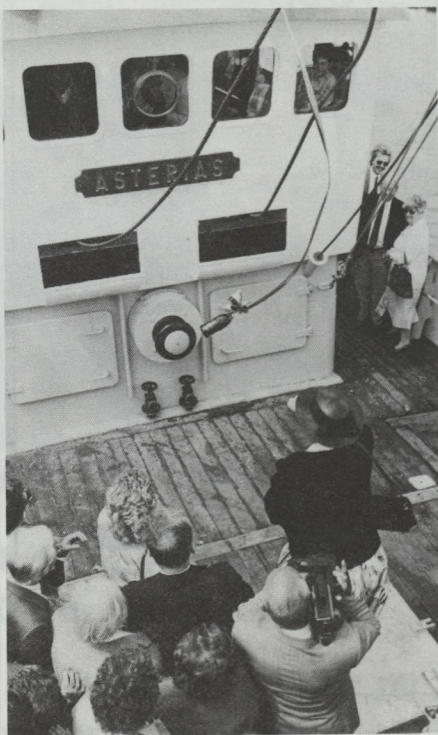


De heer en mevrouw Jozef Welvaert die samen met hun zoon en schipper Patrick voor het nieuwe vaartuig instonden. (gw)

Vervangingsnieuwbouw houdt in dat een vaartuig van de officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen wordt geschrapt ten voordele van een nieuwe eenheid met hetzelfde registratienummer. De Z.12 Sabrina zou dit lot ondergaan ten voordele van de nieuwe bokkentreiler Z.12 „Asterias” die op 7 april in Oostkamp te water ging. Het casco werd afgewerkt en opgetuigd in Zeebrugge en een week voor de doopplechtigheid bleek de „Asterias” het herkenningcijfer Z.501 te draagen.

Achter deze hocus pocus zit een weloverwogen nummertje van reder Jozef Welvaert dat al onmiddellijk navolging kreeg. Hij deed de Z.12 „Sabrina” (bouwjaar 1966) van de hand aan de Zeebrugse reder Eric Dobbels en nam het oudste vaartuig van de Zeebrugse vloot Z.501 „Tac Horn” (bouwjaar 1931) over. De ruil is volkomen legaal en kreeg dan ook de goedkeuring van de administratie mee. Het oude vaartuig (beschreven in de Fiche van de Maand, HVB 1 februari 88) verdwijnt uit de beroepsvisserij en zal wellicht als sportvissersvaartuig eindigen.

Zaterdag 18 juni werd de nieuwe Eurokotter in Zeebrugge gedoopt. Een gebeurtenis die op de gebruikelijke belangstelling mocht rekenen. Voorzitter van de Rederscoöperatieve Hand in Hand Zeebrugge en van de Rederscentrale Jef Deroose fungeerde als peter. Mevrouw Blanche Depaep-Cattoor genoot de eer, als vriendin van mevrouw Victoire Welvaert-Ballieul, het meterschap waar te nemen.



De meter moest haar eerste poging nog eens overdoen om de champagnefles aan diggelen te krijgen. (gw)



De bemanning van de Z.501 „Asterias”: schipper-mede-eigenaar Patrick Welvaert, motorist Henri Keukelinc, en de matrozen Eduard Derudder en Michel Waeghe. (gw)

Bij het ter perse gaan zette het nieuwe vaartuig koers naar de eerste visgrond. Onder leiding van mede-eigenaar en schipper Patrick Welvaert maken machinist Henri Keukelinc en de matrozen Eduard Derudder en Michel Waeghe de maidentrip mee. De eerste reis liep enige vertraging op wegens een letsel van de machinist die, om een fotograaf ter wille te zijn, overhaast op de voorplecht klom en er een lendeschot aan over hield. (gw)



De „Asterias” vaart onder het meterschap van mevrouw Blanche Depaep-Cattoor en het meterschap van Jef Deroose. (gw)



Ook de **REDERIJ SABRINA BVBA**, eigenaar van de nieuwe treiler Z.501 „**ASTERIAS**” verkoos de **CV. HULP IN NOOD** als **VERZEKERAAR**.

Daardoor wordt het effectief van de door de **CV. HULP IN NOOD** verzekerde eenheden op 133 gebracht.



Scheepsbouwer Degraeve maakt gebruik van zijn stalen steen om de aanwezigen tot stilte aan te manen voor de doopplechtigheid. (gw)

## Schipper en bemanning van de nieuwe Z.501 Asterias



**Goede vaart, goede vangst en behouden thuiskomst! Dat wenst de Van Voorden Groep u toe.**

Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabilisatoren, boegschroeven, koel- en scherfjinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst. Telefoon 0031-4180-12654.

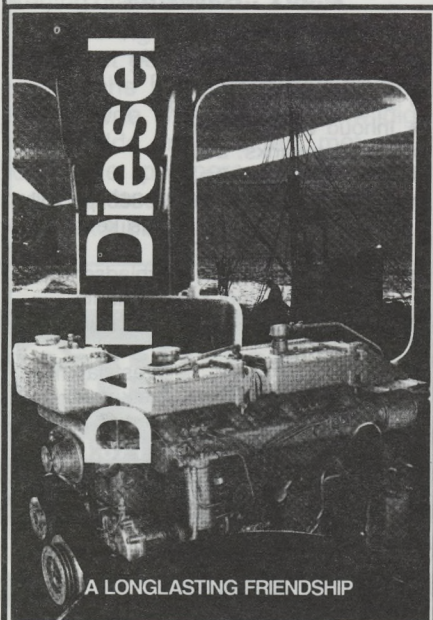
## VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ  
VAN VOORDEN REPARATIE  
PROMAC  
HODI-ZALTBOMMEL

De door de **VAN VOORDEN GROEP** geleverde producten aan de Z.501 zijn:

- 1 HODI STRAALBUIS, DIAMETER 1600 MM
- 1 BRONIAL SCHEEPSSCHROEF, DIAMETER 1.600 MM., RECHTSDRAAIEND, 4-BLADIG
- 1 PROMAC KOELMACHINE, TYPE ACSK 35.

Welke  
diesel  
u ook  
zoekt,  
er is  
altijd een  
**DAF**



*Wij wensen de B.V.B.A. SABRINA en de bemanning van Z.501 „Asterias” een goede vangst en een behouden vaart en feliciteren Scheepswerf Degraeve met de realisatie.*

**DAF Trucks N.V. -  
DAF België**

Antwerpsesteenweg 126  
B-2630 Aartselaar  
Tel.: (03) 870.02.11  
Tlx: 31647



**Scheepsdiesel**



**RENAUD**

BVBA VANTORRE-DEVINCK

H. Baelskaai 8, 8400 OOSTENDE - Tel. (059) 32 28 75 - Privé (050) 51 48 79

- LEIDINGWERK
- SCHROEFASSEN
- SLIPWAYWERKEN
- ROERAS- EN BUSSEN, VISLIEREN, POMPEN EN KEERKOPPELINGEN
- LAS- EN BRANDWERK
- PLAATSEN EN HERSTELLEN VAN **ALLE** DIESELMOTOREN
- OPSPUITEN VAN ASSEN



**Onze winkel is ook geopend op ZATERDAGVOORMIDDAG  
van 9 uur tot 12.30 uur.**

**DE KRACHT VAN ONS BEDRIJF ZIT IN DE MENSEN,  
EN DAT IS NIET TE IMITEREN!!!**



## GROOTSTE BOKKENTREILER KRIJGT EEN ZUSTERSCHIP

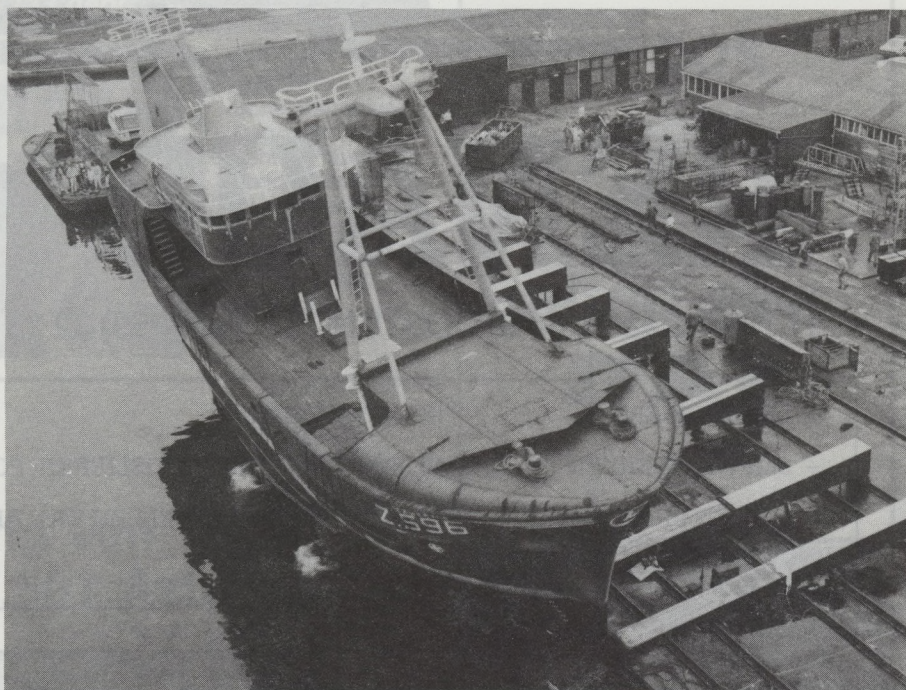
In alle stilte werd een nieuwe grote Belgische bokkentreiler afgewerkt op de Nederlandse werf Scheepsbouw Tille BV in Groningen. De spektakulaire zijwaartse tewaterlating greep plaats op zaterdag 4 juni in aanwezigheid van peter Arnout Vanhoutegem en een kranse familieleden en vrienden. Eind juli wordt de Z.596 De Zwerver, een zusterschip van de Z.96 Jan Van Gent in de Zeebrugse vissershaven verwacht.

Reder Roger Casier heeft het niet van de daken geschreeuwd, maar een half jaar geleden liet hij in het Groningse Kloostertille de kiel leggen voor een nieuwe bokkentreiler die de grootste eenheid van de Belgische zeevisserijvloot, de Z.96 van rederij Jacomina eveneens geleid door Roger Casier, evenaart. De nieuwe bokker verschilt op weinig punten van de Jan Van Gent die op 30 september 1985 in Oostende van stapel liep. Met een lengte van 37 meter, breedte 8,5 meter en een diepgang van 3,7 meter wordt dit ongetwijfeld het vlaggeschip van de vloot. Als krachtbrond werd een Scania Mak-motor van 1.200 pk ingebouwd naast drie hulpmotoren die elk een vermogen van 290 pk leveren. De nieuwe treiler komt in vervanging van de kleinere Z.596 (bouwjaar 1965) van rederij De Zwerver die wellicht naar het buitenland verhuist. Momenteel wordt de nieuwkomer in het Friese havenstadje Harlingen opgetuigd in afwachting van

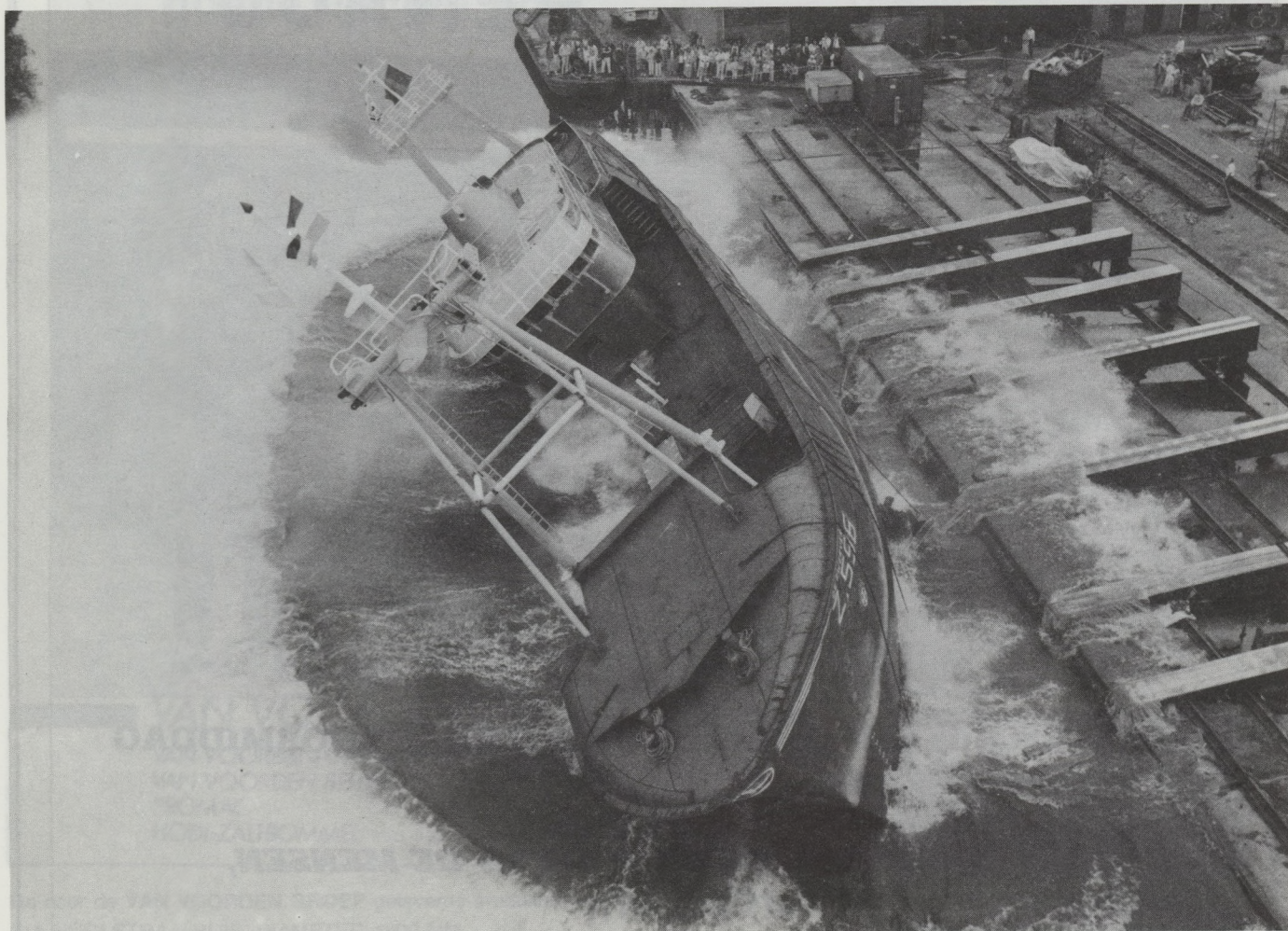
de afreis naar Zeebrugge voor de doopplechtigheid.

Alhoewel reder Casier, sinds enige tijd gevestigd aan de Oostendse Baelskaai, opnieuw Zeebrugge als thuishaven koos zal de Z.596 net als de Jan van Gent regelmatig in Oostende aan de afslag verschijnen.

(gw)



De Z.96 De Zwerver staat klaar voor de tewaterlating.



De spektakulaire zijwaartse tewaterlating van de nieuwe bokkentreiler.

(foto's Studio Van der Grift)



# ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Verlag over de uitspraken, vorderingen en verhoren tijdens de maanden mei en juni 1988.

## AANVARINGEN

1. Schipper **Johnny Moens** van de Z.98 „Op Hoop van Zegen” werd op 25 mei '88 verhoord omtrent een aanvaring van de Z.98 met het Britse koopvaardij-schip „IBF Trader”.

De Z.98 kwam van Den Helder. De schipper had de eerste vier uren wacht gelopen en was in zijn kooi toen de aanvaring onvermijdelijk was een negental uren na het vertrek uit de Nederlandse haven. De wachtsman **Vandierendonck** beweerde de IBF Trader niet gezien te hebben alhoewel het die nacht helder weer was en de radar op een verheid van 6 mijl stond.

**J. Moens**, die slaapt als een haas, werd gewekt door het verminderen van het toerental van de motor en haastte zich naar de brug zonder dat de wachtsman hem geroepen had.

De Rijkskommissaris stelde de vraag of het verantwoord is iemand met enkel het certificaat van bekendheid alleen wacht te laten lopen bij het kruisen van de Europoort, een zeer druk bevaren gebied. De IBF Trader zou lampseinen gegeven hebben maar de wachtsmatroos beweert niets gezien te hebben en beweert ook de brug niet verlaten te hebben.

Alhoewel de aanvaring licht was en alleen maar stoffelijke schade te noteren viel kon het voor beide schepen en bemanningen veel erger geweest zijn, werd er in de Raad opgemerkt.

De Rijkskommissaris zal later vorderen in deze zaak.

≈

2. Stuurman **Rudy Volcke** van de O.369 „Koningin der Engelen” was niet aanwezig op de zitting van 15 juni '88. Het was de vijfde keer al dat hij werd opgeroepen als betrokkene in de aanvaring met de Britse trawler „PH. Hubbenada” in februari '86 tussen Star Point en Lizard Head.

De Rijkskommissaris vorderde tien dagen schorsing voor **Volcke R.** In de vordering werd de stuurman beschuldigd van het niet respecteren van de voorschriften 16, 17, 18 en 34 van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

## VERKEERS-SCHIEDINGSSTELSEL

1. Schipper **Emanuel Vantorre** van de Z.19 „Sonja” moest uitleg komen verschaffen op de zitting van 25 mei '88 wegens het feit dat de Britse overheid rapporteerde dat de Z.19 een scheve koers voer in de verkeerszone van het Kanaal op 16 november 1987.

Vantorre verdedigde zich met het argument dat hij wilde zo vlug mogelijk onder de wal zijn om te beschutten tegen aankomend slecht weer en ook om in kalmer water het vistuig te kunnen herstellen. Er

waren geen schepen in het zicht, zei hij nog.

≈

2. Schipper **Danny Pieters** van de O.316 „Aegir” had op 8 februari '88 tegen de verplichte verkeersrichting al vissende gevaren om te veranderen van visgrond. Hij werd door de Franse overheid op het boekje gezet. **Pieters D.** bevestigde de feiten op de zitting van de Raad op 15 juni '88.

≈

3. Schipper **Vlietink Dirk** van de Z.38 „Manta” had op de zitting van 15 juni '88 zijn logboek meegebracht om aan te tonen dat hij telkens vermeldt waar en wanneer hij de toelating aan Dover Coast Guard vraagt om in de kustzone te varen. Dat hij nu door de Britse overheid in overtreding genomen wordt om te varen waar de Coast Guard hem de toelating gaf vindt **D. Vlietink** al te bar. De Rijkskommissaris zal de zaak verder onderzoeken en in Londen bij het Britse Ministerie om uitleg vragen.

≈

4. Schipper **Vandierendonck Michael** van de Z.43 „Pandora” die door de Britse overheid in overtreding is genomen om in de NE-lane verkeerd in de separatiezone gevaren te hebben kwam in de zit-

ting van 15 juni '88 verklaren dat dit gebeurde tijdens het zwenken waarbij hij enkele honderden meter in de verkeerszone kwam.

≈

5. Schipper **Ackx Robert** van de Z.97 „Cleopatra” had zijn kat gestuurd op de zitting van 15 juni '88, alhoewel het de vierde keer was dat hij opgeroepen was. De Rijkskommissaris vorderde zes dagen schorsing voor **R. Ackx** voor een inbreuk op het verkeersscheidingsstelsel in de Seinebaai. De schipper werd vroeger al veroordeeld voor dergelijke feiten; een eerste keer met twee dagen schorsing en een tweede keer met drie dagen schorsing.

≈

6. Schipper **Vantorre Donald** van de N.36 „Donia” die zich reeds eerder had moeten verantwoorden voor vier overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel in anderhalf jaar tijd en daarbij een maand schorsing had opgelopen, was verschenen op de zitting van 2 maart 1988 om verzet aan te tekenen.

De Rijkskommissaris bleef bij zijn vordering van één maand schorsing en de Raad heeft in het arrest van 15 juni '88 niets gemilderd voor het recidivisme van **D. Vantorre**.

Met  
de sympathie  
van de



Generale Bank



7. Schipper **Danny Huygebaert** van de N.52 „De Kottens II” werd op 1.4.86 door de bevoegde Britse overheid in overtreding genomen door de SW-lane van de Dover Strait niet onder een rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom te hebben gekruist. De N.52 werd door een vliegtuig geïdentificeerd in positie 50°56.2'N en 01°08.1'E.

Weersomstandigheden: wind SW kracht 4, zichtbaarheid 15 mijl. **D. Huygebaert** die zelf op de brug stond erkende het feit maar voerde tot zijn verdediging aan dat de weergegeven koers niet volledig juist is en dat er een SW wind kracht 6 à 7, oplopend tot 8 stond. Hij achtte het mogelijk dat zijn vaartuig van de NW koers zou afgeweken zijn door de krachtige SW wind en de stroming. Hij verklaarde ook in het vervolg meer aandacht te geven om het kruisen van een verkeersstroom zoveel mogelijk haaks te doen. De Raad bestrafte **Huygebaert D.** met een schorsing van drie dagen wegens een overtreding op voorschrift 10c van het IAR dat zegt: „Een vaartuig dient voor zover uitvoerbaar het kruisen van verkeersbanen te vermijden doch, indien het daartoe verplicht is, dient het zulks te doen onder een hoek die zoveel mogelijk een rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom benadert als uitvoerbaar is.”

## HINDERLIJK MANŌUVREREN

Arrest inzake het niet uitwijken van de O.369 „Koningin der Engelen” voor de RMT eenheid „Prinses Paola” op 24.4.87.

(zitting van 15.6.88)

De O.369 onder het bevel van schipper **Marnix Verleene** had op 24 april 1987 de haven van Oostende verlaten om de visserij te bedrijven in het Kanaal. Op het ogenblik van de feiten was matroos **Rosseel Alain** van wacht. Schipper **Verleene Marnix** wordt buiten zaak gesteld en geen beroepsfouten worden hem ten laste gelegd. De Prinses Paola bevond zich omstreeks 17.00 u. op 9 kabels (een kabel = 185 m) zuidoost van de Outer Ruytingen SW-boei en op de terugreis van Dover naar Oostende, met een koers van 95°. Eerste luitenant **De Ketelaere** stond op de brug als hoofd van de wacht en nam op ongeveer twee mijl een vissersvaartuig waar dat zijn rode zijlicht vertoonde. Door een noodmanŌuvre van **De Ketelaere**, nl. hard stuurboord over, kon nog net een aanvaring vermeden worden. De Prinses Paola voer rakelings langs een voor anker liggend schip. Het geven van 5 korte stoten om de aandacht te trekken en het oproepen van de O.369 op kanaal 16 bleef zonder resultaat.

In het arrest stelt de Raad vast dat uit de verklaringen blijkt dat beide vaartuigen ongeveer tegengestelde koersen stuurden, nl. 95 graden voor de Prinses Paola en 267 graden voor de O.369.

Matroos **Alain Rosseel** verklaarde aan de zeevaartpolitie ongeveer zeven minuten afwezig te zijn geweest van de brug om een defekt van de motor aan de motorist te melden en een tas koffie te drinken. Tijdens de zitting van de Raad verklaarde hij onder eed dat zijn afwezigheid maar vier minuten duurde.

Matroos **Rosseel** beging een grove overtreding van het voorschrift 5 van het IAR dat zegt: „Elk vaartuig dient te allen tijde goede uitkijk te houden door te kijken en te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn teneinde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken.”

Eveneens beging matroos **A. Rosseel** een overtreding van artikel 21 van het tucht en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij. In artikel 21 van dit wetboek van 5 juni 1928 staat:

„Elke schepeling die, aan het roer, op de uitkijk of op een bedieningspost of wachtpost zijnde zijn post verlaat alvorens afgelost te zijn wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot twee jaar.”

In het arrest van 15 juni 1988 bestrafte de Raad de matroos **Rosseel Alain** met een schorsing van tien dagen.

## ZONDER VERGUNNING

Schipper **David Depaep** van de Z.66 „Nelson” is houder van het brevet schipper ter kustvisserij en had een vergunning om in het Kanaal als schipper te varen.

Op 25 mei '88 moest **D. Depaep** zich komen verantwoorden voor de Raad om met zijn schip een reis gemaakt te hebben naar de Golf van Biskaje. De nog jonge schipper zei op de zitting dat hij wel van plan was naar het Kanaal te varen maar dat er daar niets te vangen was en in de Golf wel.

Dat hij om als schipper naar de Golf te varen een hoger diploma of brevet of vergunning moest hebben scheen hij niet te weten.

De rijkskommissaris zal later vorderen in die zaak.

## LOGBOEKSTORY

Schipper **Jan Couwyzer** van de Z.84 „De Klauwaert” werd op 15 juni '88 door de Rijkskommissaris met een vermaning bedacht, om het laattijdig indienen van zijn logboek.

Een Ministerieel Besluit van 20 oktober 1945 bepaalt dat een logboek binnen de 24 uur van aankomst moet voorgelegd worden aan de Waterschout.

**Couwyzer Jan** was al de vierde keer opgeroepen en verscheen ook niet op de zitting van 15.6.'88.

## GEDRAG AAN BOORD

Matroos **Hoste Gilbert** van de Z.126 „Orion” kwam op 25 mei '88 getuigen voor de Raad omtrent de vreemde handelswijze van de schipper **Deschrijver Eric** tijdens een reis in juni '85.

De zaak verjaart in september '88 en de Raad zal zich wel moeten haasten om te vorderen en uitspraak te doen.

Verschillende andere opvarenden van de Z.126 zijn al komen getuigen.

## BOEI OP DRIFT

Tegen schipper **Vandierendonck Georges** van de Z.84 „De Klauwaert” is een schorsing van acht dagen gevorderd op de zitting van 20 april '88.

Op 15 juni '88 kwam zijn verdediger, Meester Verbeke, een pleidooi houden waarbij hij om de vrijspraak vroeg van zijn cliënt.

Men weet dat de Z.84 tijdens het vissen de ankerketting van de boei Fairy-Sud opgevisst had en eraan vast sloeg met de bakboordboel. De schipper liet de ketting doorbranden door de stuurman en de boei sloeg op drift tot de Hoek van Holland, wat voor de Franse overheid een onkost van 111.500 FF meebracht.

Meester Verbeke betwist twee punten in de vordering:

1. De schipper heeft praktisch onmiddellijk beslist de ketting door te branden.

De advocaat zegt dat dit strijdig is met het dossier. De stuurman verklaarde dat beide boelen vast zaten. Bij het winden kwam de stuurboordboel los en de bakboordboel niet na herhaalde pogingen. Dus gebeurde de beslissing om de ketting door te branden niet onmiddellijk.

2. Het was niet zo gevaarlijk.

De advocaat haalde aan dat de stuurman zei dat het schip slagzij maakte en de boei tegen het schip sloeg. Er stond een windkracht zeven. De verklaringen van de lichtmatroos en de scheepsjongen moeten niet „au sérieux” genomen worden. Zij hebben geen verantwoordelijkheid en ook geen voldoende ervaring.

Meester Verbeke pleitte ook nog voor het echte verantwoordelijkheidsgevoel van schipper **Vandierendonck**, die langs de radio alle diensten verwittigde dat de boei op drift was.

De raad hoorde de verdediging en zal later uitspraak doen.

Verslaggever **Robert Coelus**.

# N.V. VERHEYE JOEL

- **Scheepsherstellingen**
- **Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen**
- **Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud**
- **Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines.**
- **Draai-, frees- en schaaftwerk**
- **Alle las- en konstruktiewerken**
- **Verhuring van telescopische kranen**

Sedert meer dan 30 jaar werkzaam voor de Visserij.

**Burelen en werkplaats: Visserstraat 44 en Werfkaai 9-11  
8380 ZEEBRUGGE Haven**

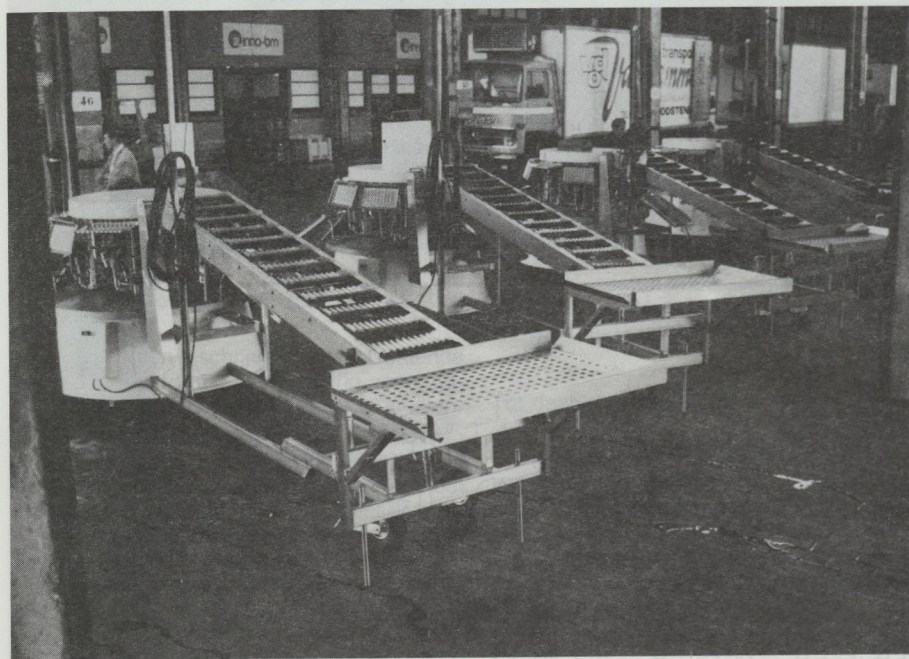
Tel.: Burelen en werkplaatsen: 050/54.45.41  
(Bij afwezigheid): (050) 54.69.89  
(050) 54.64.68



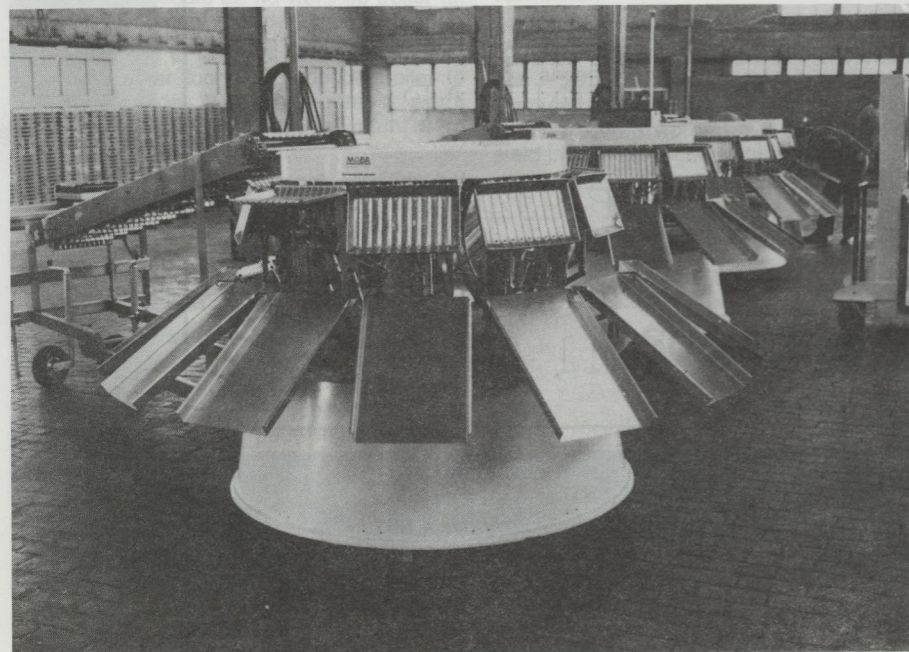
## SORTEERINSTALLATIE VOOR DURE VISSOORTEN IN OOSTENDE

Het vislossersbedrijf Van Waes die de concessie heeft voor de verhandeling van vis en bennenverhuring in de Oostendse vismijn heeft acht gesofistikeerde sorteermolens in gebruik genomen. Deze machines zullen het sorteren van dure vissoorten, in de eerste plaats tong, korrekter en sneller laten verlopen.

Na de transportbanden werd voor een nieuwe primeur gezorgd in de Oostendse vismijn. Een en ander moet gezien worden in het vooruitzicht van de modernisering van de vismijn. Nadat twee prototypes geruime tijd werden uitgetest werden nu de eerste aangepaste sorteermolens geleverd door de Nederlandse fabrikant Moba uit Barneveld. De toestellen laten een selectieve sortering toe volgens de verschillende gewichtsklassen. Ze zijn afstelbaar van 10 gram tot 2 kg op 15 gram nauwkeurig. Elk toestel heeft een capaciteit van 5.750 stuks per uur of ongeveer 1.000 kg. Samen met de ingebruikneming van automatische weegschalen betekent deze innovatie voor het vislossersbedrijf een investering van zeven miljoen. (gw)



Zicht op de voorzijde en de achterzijde van de sorteermolen. De bevoorrading gebeurt langs de transportband. Elke vis wordt door de bediener in een schaal gelegd. Afhankelijk van het gewicht van het exemplaar valt het schaalje naar beneden waardoor de vis in de juiste mand terecht komt. (foto's gw)



## BEDRIJVENCENTRUM IN OOSTENDE

Startende ondernemers kunnen volgend jaar terecht in een nieuw bedrijvencentrum aan de Archimedesstraat. Onder impuls van de coöperatieve O-Plus en de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) werd een maatschappelijk kapitaal van 27 miljoen bijeengebracht.

Het bedrijvencentrum in Oostende is het vijfde (en laatste?) in de provincie na Kortrijk, Brugge, Roeselare en Ieper. Een bedrijvencentrum wordt opgericht als vertrekbasis voor jonge ondernemingen. Zodra het opgestarte bedrijf vaste grond onder de voeten heeft is het uitkijken naar een andere behuizing. In het bedrijvencentrum krijgen de starters een aangepaste bedrijfsruimte tegen gunstige huurvoorwaarden, kunnen ze gebruik maken van gemeenschappelijke diensten (sekretariaat, telex, telefoon) waardoor de managementsbegeleidende kosten gevoelig worden gedrukt. Tenslotte kunnen ze rekenen op de centrumdirecteur die hen door de eerste moeilijke jaren loodst.

Het Oostendse bedrijvencentrum op het industrieterrein in Zandvoorde zal in fasen tot stand komen en uiteindelijk ruimte bieden aan twintig starters.

Om dit initiatief van de grond te krijgen brachten vier partners (GOM, Nationale Investeringsmaatschappij, BBL en WVEM) elk vijf miljoen bijeen. De Oostendse bedrijven Ives, Ostexpo, Sunair, CNO, FAG, Lithobeton, Ostend Pharma, Transport Maenhout, Vabrin en Verhelst Transport brachten de rest van het startkapitaal voor de NV Bedrijvencentrum bijeen.

Voorzitter van de nieuwe vennootschap is Marc Van Moerkerke terwijl John Verpoort als ondervoorzitter fungeert.

Voorlopige contactadressen: F. Piers, Archimedesstraat 19 te Oostende (tel. 059/50.68.40) en J. Callen, GOM West-Vlaanderen, Baron Ruzetteaan 33 te Brugge, (tel. 050/35.81.31) (gw)

■ TE KOOP: garnaalkorren 8m pees - lichten - reddingsvesten - boeien - Tel. (059) 50 09 49.

## WALVISAANVAL

De Britse solozeiler David Sellings werd tijdens de atlantische overtocht tussen Plymouth en Newport in de C-star Single Handed zeilrace aangevallen door een school walvissen. Zijn eenrompsboor „Hyocup” zonk in nekele minuten op 1.600 km ten westen van Land's End. De Brit kon zich met zijn rubberboot redden en werd opgepikt door een vrachtschip.

## ANTARKTISCHE VISSSEN OP DE BELGISCHE MARKT

In de reeks „Mededelingen van het Rijksstation voor Zeevisserij” werd een nieuwe publikatie gewijd aan antarktische vissen op de Belgische markt. Ir. Wilfried Vincke zorgde voor een opsomming van de ijsvissen uit de Zuidelijke Ijszee die diepgevroren op de Belgische markt aanwezig zijn. De brochure bevat biologische gegevens en informatie over voorkomen, samenstelling, kwaliteit en houdbaarheid van deze tot voor kort onbekende poolvissen.





DRUKKERIJ  
NIEUWSBLAD VAN DE KUST

REEDS MEER DAN EEN HALVE EEUW  
TOT UW DIENST VOOR  
AL UW .DRUKWERKEN.

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN  
TOT KLEURRIJKE BOEKEN  
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI  
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 11 13



# HET GEBEURDE



## JAAR GELEDEN

### Het Avontuur van een Belgische Visschersboot in Portugeesche Wateren

Verscheidene bladen geven kennis van het feit als zou de O.237 „Nelly Suzanne” zich aan hiernavolgende feiten schuldig gemaakt hebben.

„Het avontuur dat de bemanning van de Oostendsche treiler „O.237 Nelly Suzanne”, schipper J. Lambrecht, van de reederij H. Vieren, is overkomen, is niet alledaagsch.

Voor enkele dagen meldden wij dat een bericht was aangekomen te Oostende, dat de treiler gevat werd al visschend in de Portugeesche kustwateren en dat hij aan de ketting gelegd werd, in afwachting dat de Portugeesche rechtbank zou uitspraak vellen.

Volgens een schrijven dat Oostende bereikte werd het aan de ketting voorafgegaan door bijzonder dramatische tooneelen.

De „O.237” zou zich in de kustwateren bevonden hebben, toen de bemanning een Portugeesch kustwachtschip ontwaarde dat in hun richting stoomde. Onmiddellijk werd bevel gegeven met volle snelheid door te varen en de treiler sloeg op de vlucht, alhoewel de kustwachter bevel gaf bij te leggen.

#### 45 KANONSHOTEN

Ziende dat de treiler zou ontsnappen, loste de kustwachter een paar waarschuwingschoten in zijn richting maar de Oostendsche visschers schenen er zich niet om te bekommeren en voeren maar door. De bevelhebber van den kustwachter verloor alsdan zijn geduld en nu werd de treiler tot doelwit genomen voor de kanonschoten.

Het luidt, dat er in totaal 45 schoten gelost werden, maar toch weigerde de treiler te stoppen, totdat het schip geraakt werd. Gelukkig, naar wij meenen te weten, werd niemand zwaar gekwetst.

Nu werd de treiler gedwongen naar Setubal te varen, alwaar hij aan de ketting gelegd werd. Bevel werd gegeven aan den schipper zijn visch af te staan, maar hij weigerde.

#### VERWIKKELINGEN TE SETUBAL

Inmiddels hadden de manschappen van de O.237, die vermoedelijk nog onder den invloed van de voorvallen waren, zich bedronken en zochten moeilijkheden met een tolbediende, die gedwongen was zijn revolver te trekken om de visschers op afstand te houden. Ook weigerden de manschappen drinkbaar water te geven aan den bewaker die aan boord gesteld werd door de overheid. Het zou slecht afgelopen zijn met de bemanning, ware het niet dat invloedrijke personen tusschenbeide gekomen waren, om te doen uitschijnen dat het de O.237 was. die voor enkele weken de

bemanning van een Portugeesch vaartuig redde.

Volgens de jongste berichten zou de O.237 thans Portugal verlaten hebben en op weg zijn naar Oostende. De rechtbank van Setubal heeft uitspraak gedaan, maar het is onmogelijk te weten te komen welk het bedrag is van de opgelegde boete, hoewel er sprake was dat er 75.000 escudos zouden geëischt worden. Daarmede is de zaak nog niet afgelopen voor de manschappen, vermits de onderzoeksraad voor scheepvaart zal moeten onderzoeken in hoever de feiten, ten laste gelegd van de O.237 met de waarheid overeenkomen.

Tot daar sommige bladen.

#### ONZE BESCHOUWINGEN

Wat er ook van weze, stellen we eens te meer vast, dat al deze berichten niet altijd met de waarheid stroken, maar dat daarenboven zekere journalisten sensatie trachten te verwekken met de feiten op te schroeven.

Zij beseffen niet welk kwaad zij daarmede aan de reederij en aan de manschappen berokkenen en men doet ons opmerken dat het misschien beste ware om dergelijke opschroefing der feiten te vermijden, dat de waterschouten deze verslagen niet meer aan de journalisten zouden overmaken omdat er te veel op belust zijn sensatie te verwekken.

Dit gebeurt niet alleen met Belgische visschersvaartuigen op Portugal, maar ook met andere.

De overtredingen voor het visschen in territoriale wateren worden niet alleen vastgesteld in Portugeesche wateren, maar ook in

IJslandsche en niet alleen op Belgische visschersvaartuigen, maar ook op Engelsche, Fransche, Britsche, enz...

De opleiding van Engelsche visschersvaartuigen in IJslandsche wateren is zelf kennschetsend en de manier waarop soms door hen getracht wordt aan de kustwachters te ontsnappen, is niet minder belangwekkend om hooren. Maar in andere vreemde bladen wordt daarvan geen drama gemaakt zooals bij ons, omdat dit nu eenmaal een alledaagsch feit is geworden.

Wat de dronkenschap betreft, waaraan de bemanning zich zou schuldig gemaakt hebben, moeten wij doen opmerken dat ook hier dit feit ons zeer vreemd voorkomt, gezien men niet uit het oog dient te verliezen, dat dit vaartuig de haven verliet met twee ton water en zeven bakken limonade.

Was het misschien daarvan dat ze bedronken werden? Dergelijke beschuldigingen zijn dus in elk geval van overdrijvingen niet vrij te pleiten en we kunnen ze slechts afkeuren.

Weliswaar is het verboden in de territoriale wateren te visschen, maar menschen die het vischje nevens zich maar te grijpen hebben en soms dagen en nachten bij koud en slecht weder niets hebben kunnen visschen, trachten op het einde der reis toch nogal dikwijls iets mee te brengen om hun karig bestaan te verzekeren. Een vergelijking tusschen den arbeid aan wal met deze van op zee is niet mogelijk, want, herhalen we het tot vervelens toe: „Het vischje wordt duur betaald”.

We hebben er aan gehouden deze enkele beschouwingen neer te pennen, niet om te trachten de schuldigen aan een straf te onttrekken, want daar zal de onderzoeksraad wel voor zorgen, maar om er op te wijzen dat al die sensatiewekkende berichten daarom ook niet van noode zijn en meer kwaad dan goed stichten in een tijd, waar de economische toestanden al niet van aard zijn om elkeen te bevredigen.

De schipper heeft ondertusschen ongeveer 23 duizend frank boete betaald.

**Hoe bereikt U  
3000 lezers  
uit visserijmiddens**

**H. Baelskaai 2  
8400 Oostende  
Tel. (059) 32.55.59**

**REDERS en VISSERS,  
voor uw**

**SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING**

wendt U in volle vertrouwen tot de

**BEROEPSVERENIGING**

**HAND IN HAND**

**VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01**



# ROBERT VANHESTE

„Wie de zee ziet, vergeet door de schoonheid van de horizon soms de kracht en de levendigheid van het zeewater zelf. Een eigen wereld van vissen met een karakter, wieren en korallen die meer dan een decor zijn. Vergane schepen die achter hun overgroeide patrijspoorten een doods verhaal verschuilen. En daarboven een bewegende massa onder het spel van licht en wolk. Mensen die met hun leven op het water staan en daarna afzakken naar een oude middenstad. Een kunst die door haar vorm en kleur alleen aan één man kan toegeschreven worden: ROBERT VANHESTE.”

(De Peperbusse, 21/03/1984)

Zowat overal in en om Oostende vindt men een zee of onderzee-impressie van Robert Vanheste. Privé, in verzamelingen, in horeca-uitbatingen, in openbare gebouwen, monumentaal op muren uiteraard, in heel wat publicaties.

## LEVEN EN WERK

Een korte benadering uit juli 1981.

„Robert Vanheste werd op 13 juli 1913 te Oostende geboren. Hij volgde nooit enig kunstonderwijs en is in feite een autodidakt. De zee heeft hem als Oostendenaar steeds aangetrokken en is daardoor zijn geliefd onderwerp. Niet de uitwendige zee maar wel de innerlijke zee, met al haar verborgenheden, gaande van de prachtige vissen met hun glinsterende vinnen tot de kleurrijkste schaaldieren en zeeplanten, met daarbij soms een half verteerd wrak of een roestig anker.

Hij heeft meer dan 80 vissoorten geschilderd, overwegend Noordzee-vissen. Robert Vanheste beschikt over een ganse verza-

meling schelpen, gearoogde zeevieren en van alle zeedieren maakt hij een studie, waar en hoe ze leven, om steeds alles zo waarheidsgetrouw mogelijk weer te geven. Zijn geliefde techniek is aquarel, die voor hem als beeldhouwen op papier is. Door zoveel mogelijk het wit uit te sparen bekomt hij een diepte- en lichteffect. Dit komt ten eerste van pas voor bepaalde omstandigheden waarin hij zijn zeefauna wil uitbeelden. Men meent soms dat het landschap hem minder aantrekt. Dat is wel zo, al bezit hij een prachtige reeks aquarellen en schetsen over het Veurnse, het kempische, het Hollandse, het Italiaanse en het Spaanse landschap. Begrek aan tijd belet hem meerdere tentoonstellingen op grote schaal te organiseren. Bovendien wenst hij zijn tijd af te wachten, want zoals hij zegt, het is de tijd die beveelt.”

Tot daar weet u wat en wie de „geschreven” kunstenaar Bert Vanheste is. Koel omljnd, door gewoonte herkenbaar. Anderen kennen de kunstenaar, herkennen hem op straat. Een mompelend-fronsende en elegante verschijning, klein van stuk, scherp in dialect, terwijl verfranste woorden iedere platvoersheid „verheffen” tot „maar, begrijpt u dat niet?” En denkt hij, nadat hij dit gelezen heeft: „Zeg, vriendschap, niet te veel je tjeimesmulle opentrekken, hé, dan verstaat u: eerlijk, oog in oog, correct en vrolijk-nostalgisch. De fierheid van ervaring, kennis, verloren en gewone vriendschap.

## DE ZEE = DE VIS = DE VISSER

„Een schilder is iemand die konstant werkt, zoekt, kijkt naar die stukken die hem interesseren. Voor mij is dat de vis, hout langs de vloedlijn, wieren, schelpen, enz... Sedert jaren verzamel ik vissoorten die ik zelf opzet, prepareer, exposeer in mijn museum-winkeltje.”

Aan de basis liggen dus twee obsessies: één voor de vis in de zee en één voor het bestuderen van gevangen vis, gedroogd, opgezet, de unieke vorm van de nature-mortes. En toch heeft Robert Vanheste geen rechtstreekse contacten met het Noordzee-leven.

„De lucht was zwart; alleen wat wit aan de boeg. De schipper riep door de radio „Dju é je vangt ier gin klotten, Fraans...!” boven het djuke-djuke van de dieselmotor. Ik zwalp met één arm aan de voormast, in de andere hand een schetsboek... en geen krabbel erop te krijgen. Maar toch leer je veel bij. 't Mooiste moment is het ophalen van de netten, de wirwar van vissen en mijn nieuwsgierigheid naar de ongekende schoonheid. Ooit zag Gheysen een haai binnenhalen. Of die proefreis met Seghers op een schip dat aangedreven werd door twee tankmotoren op één as. Zonder chance, helaas: tweemaal uitgevaren, tweemaal pech.”

„Van een visser zegt men dat hij een abrutys is. Zijn werk brengt dat met zich mee. Weinig tijd voor beleefdheid of 't is „scheur je...” tot ze aan land komen en opzij gaan voor gelijk wie.”

Het zijn z'n vele vissersvrienden die hem regelmatig speciaaltjes uit de vangst meebrengen. Van die volledige verzameling heeft hij technische studies, schetsen in voor- en zijaanzicht gemaakt, met de juiste natuurlijke kleuren, heel klassiek beschreven met latijnse en vlaamse naam, afmetingen, ...

## VANHESTE, EEN FAMILIE

We mogen ook niet vergeten dat Robert Vanheste de kunst voor een stuk meekreeg van zijn vader Gustaaf Vanheste (waarover in nr 2 van het Visserijblad). Een romantische en ruwe man die zó tegen de jonge Bert Vanheste bromde:

„Maar jongen toch! Denk je dat dit een landschap is? Je bomen zijn gelijk preistokken! En pluche wolkjes? Léven moeten ze, draaien, wind...! Scheur dat maar en herbergin!”

(De Peperbusse, K.K. 45, 3de Jaarg nr 9)

Een goede raad van mijn vader, zo zegt Robert Vanheste. Iedere jonge kunstenaar moet veel scheuren.

## ROBERT VANHESTE EN DE PERS

Hoe gewaardeerd Robert Vanheste is, kan opgemaakt worden uit de volgende fragmenten uit de persbesprekingen.

„Net als mijn vader is Bertje een authentiek talent. Wat een weelde aan vissen en zeeleven!”

(Jan Guillemin, Het Volk 16/07/1981)

„Vanheste aan de zee verknoot. Stille getuigen van zijn grote liefde voor de zee. Het zijn katvissen, snotdolfjes, makreel, koningsvisjes, visserstypes, folklore, ...”

(Jan Guillemin, Het Nieuwsblad, 05/04/1984)

„Bert Vanheste kent de zee en zijn bewoners. Dat geldt evenzeer voor de vissers, voor de schelpen, als voor vele dingen die op de bodem van de zee zijn. Zijn onderwaterfauna zijn werken waarin zoveel inhoudelijk als plastisch veel te beleven valt.”

(Hugo Brutin, De Zeewacht, 06/04/1984)



Robert Vanheste van een muurschildering (1967) in IJsfabriek De Vinking 7 m 2,6 m: „twee vissers met bennen.” foto J.J. Soenen



## HET REDDINGSVLOT, DIE GROTE ONBEKENDE

Dat het nogal eens verkeerd gaat op zee is iedereen bekend. Dat onkunde daaraan nogal eens ten grondslag ligt zullen velen beamen. Maar ook doorwinterde zeelui laten al eens pluimen achter.

Hieronder volgt het afschrikwekkende verhaal van twee Franse zeilers. Het zijn ongelooflijke maar echt gebeurde verhalen. De realiteit is soms erger dan het-geen fictie ons kan bieden.

Guy Bernardin, vertrokken om het record New York - San Francisco te breken, en Pierre Barbaroux, in de nabijheid van Tobago na 60 dagen hel teruggevonden, hebben beiden gemeen dat zij, alhoewel talentvolle en ervaringsrijke zeelui, absoluut geen kennis hadden van een essentieel onderdeel van hun uitrusting: het reddingsvlot.

### BERNARDIN

Bernardin vertelt bij aankomst te Roissy uitgebreid zijn verhaal: op 23 januari was hij, met -10°, uit New York vertrokken met als doel het rekord van de clipper Flying Cloud, - die in 1854 New York met San Francisco in 89 dagen en 8 uur verbond -, te breken. Hij was de 250ste die dit exploit begon. Bij de aanvang verliep zijn reis voortreffelijk: bij de Hoorn had Bernardin 10 dagen voorsprong op het rekord. Al snel echter kwamen er moeilijkheden: wind en zee zetten aan tot 35 knopen. Nog geen drama: het schip ging 7 knopen tot... het plots, op de kam van een hoge golf, de zee niet meer onder zich terugvindt. De mast breekt en doorboort de romp. Bernardin blijft kalm: de kust is op 12 miles, hij begint zijn reddingsvlot klaar te maken. Hier echter beginnen de ware moeilijkheden. De schipbreukeling vertelt: „Ik had nog nooit zo'n vlot gezien en ik denk dat de meesten ook in mijn geval zijn. Men koopt het omdat het op de lijst staat van de verplichte uitrusting maar feitelijk krijgt niemand het in zijn hoofd om ook te zien op wat het dan wel lijkt. Men is er trouwens van overtuigd dat men zo'n ding nooit of te nimmer zal nodig hebben. Als men het dan toch eens nodig heeft weet men niet waar men staat. Ik heb dan ook twee enorme stommiteiten begaan en had er feitelijk het vel kunnen bij inschieten. Eerst en vooral heeft het vlot zich omgedraaid en heb ik onvoorstelbaar veel moeite gehad om het door het luik te krijgen. Ik wist echt niet hoe ik dat dan wel moest doen. Dan wist ik bij lange na niet hoe ik de dubbele bodem moest oplazen. Als men schipbreuk lijdt staat men daar met dat ding en de enige richtlijn die men heeft is „open, lees de handleiding en goede reis“. Zelfs al is hij niet bijzonder in paniek dan is de zeiler die zich in dergelijke situatie bevindt toch wel zeer gespannen en ik heb de handleiding gewoonweg niet begrepen. Het gevolg hiervan was dat ik langs geen kanten beschermd was tegen de koude en tegen het vocht”.

Bernardin's avontuur loopt al met al niet slecht af: na 18 uur op drift te zijn wordt hij door een Chileense trailer opgepikt. Het avontuur dat Pierre Barbaroux meemaakte is, daarentegen, heel wat tragischer.



Guy BERNARDIN

### BARBAROUX - SAINT

Op 26 november 1987 ontmoet Pierre Barbaroux, Robert Saint te Las Palmas. Saint zet met zijn 13 meter lange „La Goulette”, waarmee hij reeds tweemaal de oceaan overstak, koers op de Kaapverdische eilanden. Barbaroux, die zich als medisch vertegenwoordiger in Senegal wil vestigen en daarbij enorm veel van reizen én van zeilen houdt (hij bezocht reeds 72 landen en was tijdens zijn legerdienst verantwoordelijke van de zeilclub op Guadeloupe), beslist Saint een eind te vergezellen. Een depressie wordt, op het ogenblik van hun vertrek, aangekondigd. De luchthaven is tijdelijk gesloten. De twee zeilers trekken er toch op uit, met alle gevolgen van dien: eens voorbij de dijken begeeft de motor het. Kop-pig zetten zij door. Na 8 dagen denken zij, overigens totaal uitgeput, ter hoogte van de Kaapverdische eilanden te zijn, illusie die hen al snel door een Mauritaanse tanker ontnomen zal worden, aangezien die hen een veel noordelijker positie aangeeft.

De motor defect zijnde werken de batterijen die het elektronisch positioneringssysteem bevoorraden inderdaad ook niet meer. Heel wat tijd wordt dan ook doorgebracht met het bestuderen van de kaarten.

Een tweede storm tast de laatste lichamelijke reserves van de zeilers zeer diep aan en slaat daarbij de watertank stuk. Een maand na hun vertrek is er aan boord niet alleen niets meer te eten maar ook niets meer te drinken. Barbaroux noteert: „Ik herinner me, nogal onduidelijk, stukken uit „Naufragé volontaire” van Alain Bombard maar kan me niet meer herinneringen of Bombard aanraadt zeewater te drinken of dit drinken tot de uiterste nood uit te stellen. Ik vind op de rekken van mijn kajuit de twee delen van „Secrets de la Mer Rouge”, de avonturen van de ontdekkingsreiziger Henri de Monfreid, en lees ze zeer aandachtig op zoek naar praktische wenken om te overleven...”.

Het einde nadert.

Pierre Barbaroux stelt zijn testament op, denkt aan zelfmoord. De zekerheid, zijn zekerheid dicht bij de Caraïben te zijn (ze zijn er echter 1.700 km. van verwijderd!), houdt hem in leven. Robert Saint sterft, volledig uitgedroogd, op 20 januari '88: 50 dagen na hun vertrek.

Ondanks de stelregel dat men een op drift geslagen schip nooit mag verlaten om op een reddingsvloot te gaan schuilen, beslist Barbaroux dat toch te doen. Daar ontdekt hij tot zijn uitermate grote verbazing een rantsoen water en voedsel voor een twintigtal dagen. Barbaroux zal een week op het vlot doorbrengen en dan door Duitse vakantiegangers worden gered.

Het is natuurlijk makkelijk, zelfs wreed, om achteraf, en vanuit de stilte en het comfort van een bureau, commentaar te geven. Men kan zich desalniettemin de vraag stellen of Robert gestorven zou zijn indien één van deze twee zeilers zich herinnerd had dat het reddingsvlot een rantsoen water en voedsel voor twintig dagen bergt?

## HOE (ZEE)WEERS-VOORSPELLER WORDEN?

Joe Klipffel is zeeman, botenbouwer, oceaanaanvaarder en heeft van het zeilen zijn leven gemaakt. Commodore voor Frankrijk van de Old-Gaffers heeft deze inwoner van St.-Malo ooit zonder radio, en dus zonder weersvoorspellingen, succesrijk de oceaan overgestoken. Om het sukses aan zijn kant te hebben maakte Klipffel, naar eigen zeggen, gebruik van **oude zeemansspreuken en -gezegdes**. In de gekende serie „Les carnets du Bord” van Gallimard (handig van formaat en omvang met steeds specifieke en nuttige onderwerpen voor de boatsmen) heeft hij het dan ook in „**Prévoir le temps par les dictionnaires marins**” („het weer voorspellen aan de hand van zeemansgezegdes”) over deze kennis. Niet alleen wordt het relaas St. Malo - Dakar - de Antillen ons poëtisch en toch ook boeiend verteld, ook komen interessante en nuttige gegevens over de satellieten, het gedrag van de vogels, de stand van de wolken alsook de historiek van hoe de ouden en de Polynesiërs voeren. Tenslotte is er het belangrijke deel zeemanservaring met spreuken voor de voorspellingen, de voorgevoelens, en al dies meer. Verschillende van die spreuken vindt men terug in verschillende culturen en landen: in Bretagne, in Engeland, bij de Romeinen, bij de Russische zeelui, in Spanje, in Ierland, overal weerklinkt dezelfde ervaring en dezelfde visie.

Dit boekje is zeer zeker een nuttige hulp voor de zeelui maar tevens een boeiende bron van weersvoorspelling voor zij die aan wal blijven.

KLIPFFEL J., *Prévoir le temps par les dictionnaires marins*. Ou l'art de déterminer son temps local en observant les signes du ciel.

Gallimard, coll. Les Cahiers du Bord n° 16, 1986.



# UIT DE JACHTHAVENS

## JACHTCLUB MERCATOR VERHUIST

Sinds kort werd het „Clubhouse” van hogervermelde club overgebracht naar hotel-restaurant Windsor, hoek Vindictivelaan en Denijstraat. Ook het sekretariaat wordt daar gevestigd.

Ondertussen werd de bar van het restaurant zeer toepasselijk omgedoopt in „Sailors Republic”, de clubvlag wappert er al en elke vrijdagavond om 20.30 u. worden er zeilersreunies georganiseerd. Wie erbij wil zijn telefonteelt (059) 70.14.47.

## BOAT BELGIUM

In de Nekkerhal in Mechelen gaat van 7 tot 15 januari 1989 een tentoonstelling door onder de titel BOAT BELGIUM.

Jaarlijks zijn tienduizenden landgenoten verplicht zich naar het buitenland te begeven om op de hoogte te blijven van de nieuwste tendensen rond hun favoriete watersport.

Het groeiend aantal watersportbeoefenaars zorgt ervoor dat België op de internationale markt een belangrijke plaats krijgt toegewezen. De tendensen zijn dit jaar duidelijk

merkbaar dat men nood heeft aan een Belgische watersportbeurs. Boat Belgium, een organisatie van de Stedelijke vzw De Nekkerhal te Mechelen, biedt U:

- \* een gespecialiseerde beurs rond het gehele watersportgebied
- \* een duidelijke opsplitsing van de expo-ruimte in de verschillende takken van de watersport en recreatie
- \* een ruime belangstelling en actieve deelname van de pers
- \* de volledige medewerking van de jonge dynamische vzw aan de exposanten tot het welslagen van deze manifestatie.

Vermelden we nog dat de Oostendse zeiler Staf Versluys het peterschap van deze beurs op zich genomen heeft.

Verdere inlichtingen: Boat Belgium, Nekkerhal - Borcht 19 te 2800 Mechelen.

## JACHTWERF HEROPEND TE NIEUWPOORT



Te Nieuwpoort, op de rechterhavenoever werd onlangs de vroegere Nieuwpoort Marine & C° overgenomen door een groep Oostende- & Nieuwpoortenaars.

De werf heeft een oppervlakte van 6.000 m<sup>2</sup>, waarvan er 4.500 overdekt zijn. Er is een eigen kade, mer 2 kranen (tot 27 ton). De nieuwe vennootschap (East Coast Nieuwpoort Marine N.V.) specialiseert zich in het lakverven van vaartuigen en heeft daarvoor een eigen spuitcabine. Er kan ook een anti-osmozebehandeling uitgevoerd worden, onderhoud van binnen- en buitenboordmotoren, sloopstimmerwerk, polyesterreparaties. Er is een gespecialiseerde technische winkel. Tel. (058) 23 45 75.

**Adverteren?**  
**(059) 32.55.59**



NIET TEVREDEN, GELD TERUG...

## VOOR VEILIGHEID OP ZEE: DE SERVICE S.K.B.

H. BAELSKAAI 6, 8400 OOSTENDE - TEL. (059) 32 28 25



Erkend Service Station voor Reddingvloten

Reddingvloten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - PLAS-TIMO

reddingvesten - reddingboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man o. boord-lichten

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON



Reactie van Georges ALLAERT, doctor in de stedenbouw, ruimtelijke ordening en ontwikkeling aan de Rijksuniversiteit Gent. *Tevens Voorzitter van de v.z.w. Oostendse Havengemeenschap.*

*Als reactie op het interview van Norbert VANHOVE met BRT 2 West-Vlaanderen (vrijdag 3 juni 1988) i.v.m. zijn uitspraak „In Oostende gaat alles verkeerd” en de verschenen persberichten „In Oostende gaat nu alles verkeerd” (woensdag 8 juni 1988).*

Het artikel van 8 juni 1988 is het resultaat van een toelichting van de Heer VANHOVE aan de redactie van de kranten, na afloop van de algemene vergadering van de GOM-West-Vlaanderen (dd. 3 juni 1988).

Vooraf de uitspraak (ook al wordt deze uitspraak afgedaan als een boutade) en de toelichting bij die uitspraak vraagt om een reactie.

Volgens directeur Norbert VANHOVE van de GOM-West-Vlaanderen gaat nu alles verkeerd in Oostende.

Welnu deze situatie is reeds sedert 10 jaar langzamerhand gegroeid en in die 10 jaar hebben de beleidsverantwoordelijken het teloorlopend economisch potentieel laten betijen.

Ook de GOM heeft sedert zijn oprichting (nu bijna 20 jaar terug) weinig of niets „ontwikkeld” (d.i. de taak van een GOM) in Oostende.

In die periode heeft de GOM in de kustregio twee troefkaarten getrokken. De uitbouw van Zeebrugge en de rekonversie van de Westhoek.

Voor Oostende was er niets weggelegd ook al wist men en zag men sedert jaren dat „de fundamenten van de Oostendse economie aan vernieuwing toe waren”.

Dit werd onlangs (september 1987 en februari 1988) ook door het Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning van de Rijksuniversiteit Gent in een studie i.o.v. de Generale Bank voldoende aangetoond, (auteurs: Prof. dr. M. ANSELIN en dr. G. ALLAERT) nl. dat in de kustregio de Midde-kust en hierin centraal Oostende er het economisch slecht aan toe is en dat deze vaststelling niet dateert van vandaag maar reeds op het einde van de 70-er jaren zich reeds liet gevoelen. Dit betekent dat in deze 10 jaar – met uitzondering van een aanzet tot stadsrenovatie – weinig of geen economische vernieuwing is gebeurd in Oostende.

Schiet de GOM nu eens – na al die jaren van stilte (met uitzondering van het Sikorsky-dossier waar niemand nog van spreekt) nu plots wakker om de Oostendse economie te vernieuwen?

De Heer VANHOVE gaat verder in op de luchthaven en de bedrijven „over de **luchthaven en de bedrijven valt er weinig**

**positiefs te vertellen** (citaat uit het artikel van 8 juni 1988).

Hier dient vooral gereageerd te worden op het tweede gedeelte van deze uitspraak nl. inzake de bedrijven. Welnu, uit de hierboven geciteerde studie door ons uitgevoerd, blijkt dat de dynamiek van de bedrijven in de industriezone: haven - achterhaven - auto-weg - luchthaven zeer goed is in vergelijking met de geleverde „overheidsinspanningen” (en ook inspanningen van de GOM) van de afgelopen 10 jaar.

Ik wil hier geen cijfers naar voren schuiven over de toegevoegde waarde die deze bedrijven leveren voor de Belgische economie, doch de „return” van de overheid en – investeringsmaatschappij – spijs alle grote acties rond de derde industriële revolutie in Vlaanderen, met verder ook acties rond bedrijventra, innovatiecentra, starters,... voor Oostende is beschamend.

Het is goed dat men eindelijk renovatieplannen maakt (tenminste als deze worden uitgevoerd) maar deze plannen moeten betrekking hebben op de renovatie van gans de fundamenten van de Oostendse economie in zijn totaliteit. Dit zijn: de sector van de visserij en afgeleide bedrijvigheden; de sector van de distributie en afgeleide bedrijvigheden; het toerisme en afgeleide bedrijvigheden.

Dit zijn de drie peilers van de Oostendse economie omwille van zijn ligging en zijn infrastructurele mogelijkheden: haven - luchthaven - spoorweg - binnenstad. Omwille van deze potentie die in de Belgische kustregio enkel en alleen Oostende heeft (tenzij men evenwaardige faciliteiten gaat creëren in andere plaatsen aan onze kust en het gevaar is niet denkbeeldig) dienen alle renovatieplannen zich hier op te richten.

**Dit vergt een geïntegreerde actie van overheid en bedrijfsleven** die bijvoorbeeld in het voorgesteld renovatieplan (29 februari 1988) voor de haven van Oostende niet aanwezig was.

Daarom ook is o.m. de nadien opgestarte v.z.w. Oostendse Havengemeenschap opgericht met als doel zich in te zetten voor de gebruikers van de Oostendse haven (d.i. haven en luchthaven). Dit houdt ook in dat de v.z.w. Oostendse Havengemeenschap ook samen met alle relevante overheidsdiensten en aldus ook de GOM West-Vlaanderen wil samenwerken voor een geïntegreerde actie op weg naar 1992.

De v.z.w. wacht op een antwoord van de betrokken beleidsverantwoordelijken. De uitdrukking van de Heer VANHOVE „de ene vecht tegen de andere” en „er zijn te veel lobby's in Oostende” steekt schril af tegen het enthousiasme van de pioniers, stichtende leden en onlangs toetgetreden leden van de zopas opgerichte v.z.w.

De titel en inhoud van dit krantenartikel klinkt dan ook sterk negativistisch. En dit is bijzonder jammer... zeker wanneer investeerders in Oostende willen gaan investeren... en er zijn er die dit willen... gelukkig maar!

Georges ALLAERT,  
Voorzitter vzw Oostendse  
Havengemeenschap  
Doctor in de Stedenbouw, Ruimtelijke  
Ordening en Ontwikkeling, R.U.G.

## BASILE

**Onderstaand berichtje knipten wij uit het driemaandelijks tijdschrift „t Calcoentje”, een blad dat een band is tussen alle nazaten en aanverwanten van stamvader Hubertus Calcoen. Daartoe behoort ook, de door ons geïnterviewde, Basile Haelewyck.**

In **Het Visserijblad**, dat ik van komiteelid Auguste kreeg, tekende Marc Loy met Flor Vandekerckhove het getuigenis op van oudere schippers en vissers over visserij in het verleden.

Basile Haelewyck, kleinzoon van de gelijknamige zoon van Sofia Amelia Calcoen, was de zoon van Carolus Haelewyck en Vermoote, die we in ons stamboomboek vinden op IV 5.10.2.3. In die groep vinden we families van tak „o” (zoals August Beyen), tak „pq” (zoals de Calcoentjes), tak „r” dus de Kottens van Nieuwpoort, „st” of de Trieltjes en „u” de tak van ons komiteelid Pieter.

Onze Basiel, een echte spraakwaterval, vertelt over zijn **overgrootvader, Carolus de oude**, die op de „goëlette Irma” voer toen hij in 1880 zijn leven liet op de IJlandse kusten. Zijn overgrootmoeder, Sophia Amelia Calcoen, die toen zo'n twintig jaar getrouwd was, eerst een paar jaar in Oostduinkerke had gewoond, maar na 1860 in de Koksijde Westduinen, (dicht bij de woning van mijn overgrootvader David die nu „Liefvoerd” is) haar vier kinderen ter wereld had gebracht, ging, in reddeloos verdriet om haar man boven op de duinen staan en riep om hem.

**Hun oudste zoon Basiel Haelewyck de oude**, huwde toen een Goderis en zo kwam het dat **kleinzoon Carolus de jonge**, met „Henninoom” Goderis op haringvangst ging, zo dicht langs de Franse kust dat de kiel net over de bodem scheerde en zodat na één sleep, het barste van de haring. Dat kon omdat Henninoom zo'n uitstekende dieptemeter was.

In 1927 koopt de jonge Carolus samen met Julien „Koese” Zonnekeyn, de man van zijn zus Emma, een Engelse zeilgetuige „Smack” om dan in de jaren dertig een schip te laten bouwen voor zichzelf, **de O.127. Deze wordt de erfenis voor zijn zonen Basile (onze zegsman) en Georges Haelewyck.**

Op dat schip begon onze Basiel te varen als veertienjarige: hard werk want in die tijd werd de droogvis aan boord klaargemaakt, kop af van de kleine schulletjes en wijting, het bloed eruit, de vis in de pekel en ophangen aan een touwtje. Op de terugreis mocht de scheepsjongen dan weer alle knoepjes uit het touw halen, want het moest nog vele malen gebruikt worden.

Tijdens de oorlog voer **basiel Haelewyck's neef, Georges „Torrele” Calcoen** op een vaartuig van Henri „kos” Ghys, de vader van de havenkapitein. We zijn erg benieuwd, Basiel, of die ook geen familie van ons was, want **Henri Ghys die met mijn grootmoeders zuster, Gusta Calcoen, getrouwd was** had ook als bijnaam „Kosje Ghys” maar had m.i. toch geen zoon havenkapitein.



**Adverteren?**  
**(059) 32.55.59**



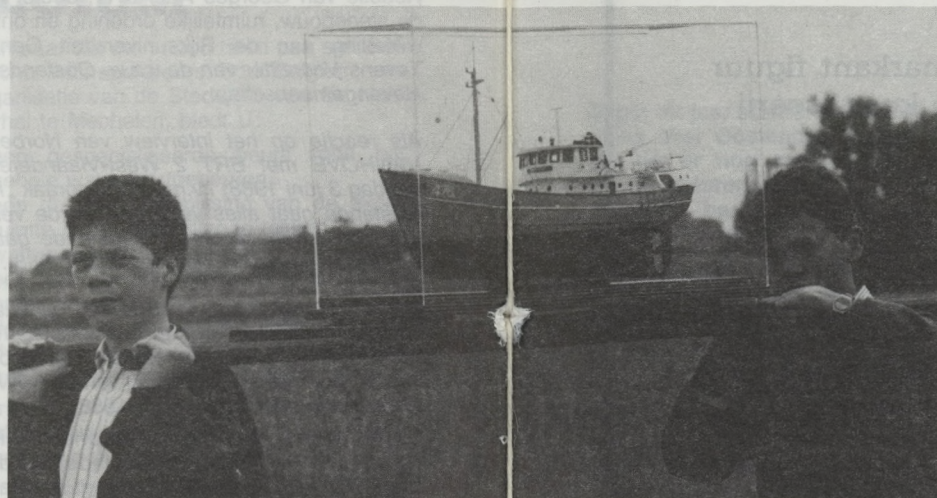
# DE MAAND IN BEELD

## COMMODORE-RUCANOR GEDOOPT

In het Oostendse Mercatordok doopte Prins de Merode, ondervoorzitter van het Internationaal Olympisch Komitee, de verbouwde Rucanor-Tristar van Staf Versluys. Het zeilschip kreeg de naam Commodore/Rucanor mee en vertrekt op 2 september '89 opnieuw in de Whitbread Round the World als enige Belgische boot. Tijdens de vlootshow die de zeevrijding vooraf gaat zal de oceanrace de jachtenparade aanvoeren. (gw)

## VISSERSBEDEVAART IN BREDENE

In de jaarlijkse bedevaart naar het Visserskapelletje in Bredene werden twee maketten van vissersboten meege dragen. De IJslander en de bokker krijgen een vaste plaats in de kapel. De scheepsmodellen werden geschonken door de vereniging Heemschut Visserskapel die in het raam van de viering „250 jaar visserskapel” werd opgericht. (gw)



## SLIPWAY HERSTELD

In een eerste fase werden de betonnen loopbanen van de grote slipway in Oostende hersteld. De droogzettinginstallatie was al maanden buiten gebruik. Voor de herstelling van het onderwatergedeelte werd het peil van het visserijdok 3 meter verlaagd. In een tweede fase worden de kettingen vervangen. De slipway, eigendom van het stadsbestuur, moet binnenkort weer operationeel worden. De herstellingskosten belopen enkele miljoenen. (gw)



62 jaar na zijn overlijden bracht het herdenkingscomitee „Menhère Herrie” de jaarlijkse hulde aan de stichter van de visserijschool die hij honderd jaar geleden in het leven riep. Aan zijn graf werden talrijke kransen neergelegd. (gw)



Roland Desnerck bracht een nieuw „Oostends woordenboek” uit dat ruim 10.000 nieuwe woorden en uitdrukkingen bevat. Op de voorstelling in de visserijschool John Bauwens was ook „Het Visserijblad” vertegenwoordigd. (foto mvm)

## VISSERSMONUMENT IN NIEUWPOORT

Op het pleintje aan de Coppieersstraat in Nieuwpoort werd een nieuw vissersmonument onthuld. Het beeld is afkomstig van de oude steenbakkerij aan de Brugse vaart en werd ontworpen door de Tsjechische kunstenaar J.A. Gause die er destijds werkzaam was. Het terra-cotta beeld werd geschonken door burgemeester-senator G. Mommerency en ter gelegenheid van de Sint-Janskermiss onthuld. (gw)



De raad van bestuur en het personeel van de coöperatieve scheepswerf Scap heeft afscheid genomen van haar directeur Jef Praet. Tijdens een receptie werd de bedrijfsleider op passende wijze gehuldigd. (gw)

## BESTUURSWISSEL BIJ „HAND IN HAND”

De oude beroepsvereniging van de kust „Hand in Hand” die de sociale administratie voor de reders verzorgt heeft een nieuwe bestuurswissel doorgevoerd. Tijdens een receptie werd afscheid genomen van voorzitter Frans Serie, de leden Constant Wijnsberghe, Frans Deschepper, François Devey en boekhouder Roland Vanossel. Norbert Hennaert zetelt nu als voorzitter, bijgestaan door Eddy Eerebout, Marcel Bouilliant en de nieuwe bestuursleden Marina Nollet, Christa Vandromme, Manfred Van Elslande, Edmond Everaert en de nieuwe boekhouder Filip Vanslembrouck. (gw)





## PARADE

Op zaterdag 2 en zondag 3 juli a.s. organiseert de stedelijke Dienst voor Evenementen en Animatie Oostende het Weekend van de Zee. Ter gelegenheid daarvan gaat op zondag 3 juli om 10 u. de Botenparade door, doorheen de haven met aansluitend de openluchtmissie en zeezegening.

Het tweede luik van de botenparade wordt integraal „De Vissersvloot”. Hiervoor doen wij een beroep op uw medewerking. Mogen wij vragen in uw gewaardeerd blad een oproep te lanceren tot deelname van onze vissersvaartuigen aan deze parade. Aan de deelname is een prijzenpot van 3 x 10.000 fr. verbonden die onder politietoezicht zal uitgeloot worden.

Wij willen kost wat kost bereiken dat Oostende, dank zij de Vissersvloot, de mooiste zeevijding van de Belgische Kust krijgt. Alle informatie over de Zeewijding kan bekomen worden bij Dienamo, tel. 059/70 11 99.

Wij hopen op een gunstig gevolg op onze vraag en danken u bij voorbaat voor de medewerking.

In afwachting verblijven wij,

met hoogachting,  
G. HOUBEN  
Directeur.

## RECHTZETTING

In het artikel na ons gesprek verschenen in uw laatste editie schrijft U: „Praet is nu officieel commercieel directeur”.

Ik veronderstel, dat deze weergave op een vergissing berust.

SCAP heeft slechts één directeur, sinds één mei 1988, de heer Ir. W. Blomme.

Met ingang van die datum, vervul ik, in part-time verband, de functie van „technisch commercieel afgevaardigde”.

Mag ik U verzoeken Marc, dit in uw eerstvolgende uitgave recht te zetten?

Met hartelijke groeten,  
J. Praet

## Adverteren?



**(059) 32.55.59**

## VISHANDELAAR OP RUST VERONGELUKT TE BREDENE

Gepensioneerd vishandelaar Eduard Van Loo uit de Kasteellaan te Bredene werd woensdag 22 juni door een auto gevat en op slag gedood. De bejaarde man stak per fiets de Driftweg over toen hij door een wagen werd aangerezen.



Een markant figuur  
uit de kustvisserij  
is niet meer...

## PIERRE BARBAIX VERLOOR DE ULTIEME STRIJD!

Op 31 mei jl. overleed te Oostende, na een langdurige ziekte, de h. Pierre Barbaix. De afgestorvene, die in de kustvissersmiddens beter gekend was als „Barbeetje”, had de leeftijd van 84 jaar bereikt.

Onder een massale belangstelling werd Pierre Barbaix ten grave gedragen. De dekanale kerk van Sint Petrus en Paulus te Oostende zat barstensvol en daarmee werd een laatste hulde gebracht aan een van de meest markante figuren die de Oostendse kustvisserij heeft gekend.

Pierre Barbaix werd geboren te Oostende op 13 mei 1904 en stapte gelijk het visserijbedrijf in want vader Louis en zijn grootvader waren eveneens authentieke kustvissers. Met de dagelijkse lepel kreeg „Barbeetje” toen al de termen „Varen en Vissen” binnen en uitgerekend daardoor kwam „Barbeetje” op zeer jeugdige leeftijd in dat specifieke milieu terecht. Naar school is Pierre Barbaix nooit geweest want als een snotneus van 10 jaar trok hij reeds de grote vlakke op. Nochtans werd hem dat van huis uit nooit opgedrongen maar uit eigen vrije wil stapte hij aan boord en daar heeft „Barbeetje” nooit een seconde spijt van gehad.

Nochtans werd „Barbeetje” helemaal niet van tegenslagen gespaard. Tot driemaal toe heeft hij de dood voor ogen gezien. Zo ondermeer tijdens de scheepsramp van 1924, toen zeven kleine garnaalscheepjes door een ziedende zee werden verzwolgen. Toen lieten dertien vissers het leven, maar als bij wonder wist „Barbeetje”, samen met zijn broer Henri aan de dood te ontsnappen.

In de jaren dertig, andermaal tijdens de garnaalvisserij met de O.100 „Rachel-Marie-José-Margriet”, lag de dood weeral op de loer. Tijdens het binnen halen van de netten werd „Barbeetje” over boord getrokken. Hij viel op het net maar ging toch kopje onder. Gelukkig kon hij aan boord getrokken worden en zo aan de dood ontsnappen.

De derde keer dat „Barbeetje” bij een scheepsramp betrokken was dateert van 1947. Toen werd de O.100 door een verschrikkelijke grondzee getroffen. Zijn schoonzoons Frans Serie en Constant Wynsberghe voeren toen al mee. Er stond een massa water aan boord maar gelukkig sloegen alle planken op het achterschip weg en dat betekende de redding van „Barbeetje” en zijn schoonzoons.

„Barbeetje”, kwam in 1939 nog eens in de belangstelling toen hij de crew van een Duitse luchtballon wist te redden, even buiten het staketsel van Oostende. Hij kreeg hiervoor zelfs een bedankingsbrief die door Hitler persoonlijk was ondertekend.

Tijdens de oorlogsjaren verbleef „Barbeetje” in Engeland, meer bepaald in Brixham van waaruit hij regelmatig ter visserij kon uitvaren.

Eenmaal terug in Oostende bleef Pierre Barbaix nog tot in 1963 de visserij bedrijven. Toen hield hij het voor bekeken en ging hij genieten van een welverdiende rust na een imposante vissersloopbaan. Niettemin, dagelijks was „Barbeetje” op de „koeie” te zien, net alsof hij geen afscheid kon nemen van dat boeiend bedrijf waaraan hij zoveel jaren het beste van zichzelf had gegeven.

Enkele jaren geleden werd de gezondheidstoestand van „Barbeetje” aangetast, maar met de onverzettelijke wil die zijn hele loopbaan had gesierd, bevocht „Barbeetje” de ziekte. De ultieme strijd verloor hij eind mei en meteen verloor de kustvisserij een van de meest markante figuren.

Aan zijn echtgenote en zijn familie biedt de directie en de redactie van ons blad zijn oprecht rouwbeklag aan.



# THOMAS GOURNAY

## DEEL I: 1659-1697

Begin dit jaar startte Walter Debrock een reeks over Oostendse kapers. Herinneren wij er nog aan dat de kaapvaart, vooral gedurende de 17de eeuw, een van de grote bedrijvigheden was van de Oostendenaren.

De kaper was ook geen zeerover, zoals vaak gedacht wordt. Hij voer ten oorlog met de toelating van zijn vorst. Hij moest wél zijn vaartuig zelf uitrusten en bewapenen en als hij dan nog aan een aantal voorwaarden voldeed kon hij een kapersbrief krijgen. De gemaakte buit was voor hem.

Deze maand heeft Walter Debrock het over de Oostendse kaper GOURNAY, die zo'n produktieve carrière had dat wij zijn levensverhaal in twee delen moesten opsplitsen. In het augustusnummer van HVB komt Gournay terug (1702-1733)

De naam Gournay is een voorbeeld voor de fatansie waarmee alle schrijvende lieden der vroegere eeuwen familienamen manipuleerden. Men vindt in de officiële geschriften zelf Goernaey, Gournay, Hornay, Orrenye, Ornay, enz..., maar dat belet niet dat het de naam van een kapitein van uitzonderlijke waarde en betekenis blijkt te zijn geweest, althans gemeten aan wat we van hem weten.

Volgens de bekende historiograaf Albert de Burbure de Wesembeek is hij geboren te Oostende, terwijl anderen dat betwijfelen. Zijn geboortedatum staat echter wel vast, nl. 1659; hij liep school op het college en zijn poorterschap van Oostende dateert van 8 december 1688. Zijn echtgenote was een dame Adrienne de la Ruelle, die hij huwde in 1676.

Hij bereikte een voor die tijd zeer gezegende leeftijd, vermits hij overleed op 13 januari 1733.

Gournay begint op jeugdige leeftijd een carrière als kaperkapitein in de Franse oorlogen, in 1689, want de prijzenlijsten van de Oostendse Admiraliteit vermelden hem als varende in augustus 1689, terwijl hij twee rantsoenen meebrengt voor zijn reder J. BACHUSIUS, resp. voor een „billander” van Kales, de „St.-Jan” en een ander bedrag met Frans geld voor vijfhonderd gulden, wat samen aan de reder een netto-winst bezorgde van 744-10-6 gulden. Er werd wel wat laat afbetaald voor de rantsoenen (rancçons = losgelden), want de afrekening is gedateerd van 20 februari 1691, maar dergelijke tijdsperiode is geen uitzondering in de kaperijmiddens, wanneer moest betaald worden!

In de loop van de volgende jaren zal de naam van Gournay, tot in juli 1697, niet meer verdwijnen uit de lijsten der Admiraliteit. Op 11 december 1691 krijgt hij reeds een commissiebrief ter koopvaart (een patente) voor een fregat, voorzien van 10 stukken kanon, de „Enghelbwaerder” (ook Inghelbwaerder geschreven), met als reders Jacobus de Wulf, Jan Van Gindertaele en Jan de Wulf. Op 3 januari 1692 heeft hij reeds prijs met een fluit „De Hope”, geladen met wijn, brandewijn, zout en papier, alle kostbare waren; een „buysse”,

de „Jouffrouwe Anna”, geladen met wijn en brandewijn, en een rantsoen van 150 pattacons, wat aan de reders samen de belangrijke som van netto 23.230-3-9 gulden opbracht.

Einde maart verlaat Gournay met kapitein Jan Vincke, bevelvoerder van het fregat „de Vergulde Draeck”, de haven van Oostende. Ze jagen samen op 31 maart op 3 vissers van Boulogne, maar vergenoegen zich met een „zoodje” vis dat ze van hen nemen.

Op 4 april nemen Vincke en Gournay, zonder veel moeite, een fluit met 8 stukken kanon, want er werden wederzijds slechts een paar kanonschoten gelost. De fluit, geladen met wijn en brandewijn (wat werd er in die tijd nogal gedronken!) werd reeds op 6 april opgebracht in de haven van Oostende, terwijl op 13 april nog een houtschip „St.-Jan” mee mag in de veiling.

Intussen, op 31 mei 1692, wordt de patente van Gournay verlengd voor hetzelfde schip; hij moet een tijdje op de ree van Oostende blijven liggen om te wachten op zijn volk, maar op 5 juni verovert hij reeds samen met kapitein Joannes Carels (of soms Charles) een hoeker, geladen met aluin, kolen en lood, en na op de Oostendse ree nog 6 man versterking te hebben bekommen, aangevoerd door de loodsboot, gaat Gournay varen langs de wal tussen North Foreland en kaap Gris Nez („Swarte Nes”); hij neemt er een paar rantsoenen van vissers van Fécamp op resp. 23 en 25 juni, om, na heen en weer varen, voor Kaap Gris Nez op 3 juli te gaan liggen.

Hier grijpt er een zwaar incident plaats. Kapitein Gournay begaat de onvoorzichtigheid van het verkregen rantsoengeld, een som van 39 pattacons, te verdelen tussen de officieren aan boord. De bemanning, dit ziende, eist ook haar deel. Het antwoord van Gournay is negatief onder het voorwendsel dat hij daartoe de toelating moet hebben van de Admiraliteit van Oostende. Bovendien, zegt hij, is het geen „costume” (gewoonte). Er wordt hem geantwoord, op zijn echt Oostends, dat ze er dan maar een „costume” zullen van maken en het geld zullen halen waar het was! Gournay wil het „volk” paaien met een bak wijn voor ieder 8 man, maar korte tijd nadien eisten ze een nieuwe bak wijn „met craght ende geweld” en op de weigering van de kapitein dreigen ze met een „coeyvoet” het stuk wijn in zijn geheel aan stukken te slaan. Gournay zit in nauwe schoentjes en geeft weer toe, maar wederzijds wordt verder bedreigd en gescholden. Daarop komt kapitein Joannes Carels aan boord om een babbeltje te doen, zoals vaak gebeurde tussen kapiteins, en raakt hij getuige van een regelrecht gevecht „met cougels (kanonballen) ende andtspeecken”. Carels aarzelt niet en gaat met zijn sloep volk van zijn eigen schip halen om de rust te herstellen in de „Enghelbwaerder”, zoet van naam, maar zonder engeltjes aan boord... en zeker zonder engelbewaardertjes!

De kalmte hersteld zijnde, wordt de vaart verder gezet; men ontmoet de twee konvooiers Willem en Paulus Bestenbustel en een andere konvooyer. Jacob Francke, om

uiteindelijk, op 18 juli, om 16 u., binnen Oostende te komen, na op 17 juli tevergeefs nog op een Franse kaper te hebben gejaagd.

Gournay was een zestal weken in zee geweest.

Enkele dagen na zijn terugkeer zal Gournay veranderen van schip: hij krijgt op 6 augustus 1692 een patente voor een snauw, de „Stella Matutina” ofte „Merghen Sterre”, uitergerust met 4 stukken kanon.

Is het een degradatie, na de incidenten aan zijn boord in juli II.? Zijn vroeger schip was toch een fregat met 10 stukken? Opperreder blijft in elk geval Jacobus de Wulf.

Samen met de Nieuwpoortse kaper Jacob Dudal verovert Gournay een fluit, met tarwe geladen, die op weg was naar Duinkerke. Dudal zelf had op 12 mei een patente gekregen voor een „barque longue” (een soort snauw), de „St.-Jan”, met 2 stukken bewapend.

De veroverde fluit arriveert op 29 augustus in Oostende en bracht netto 11.734-10-6 gulden op aan de reders.

In het boordjournaal van kapitein Karel Pieters, die op 4 september 1692 in zee gestoken was, vinden we op 6 december vermeld dat Gournay binnen Oostende komt gevangen met een prijs geladen met wijnen en brandewijn, prijs die we niet terugvinden op de lijsten van de Admiraliteit. Maar op 4 januari 1693 vermeldt men gegevens over een buitgemaakte fluit „de Gulden Sonne”, hernomen op een Duinkerker, in gezelschap van konvooyer Willem Bestenbustel, en over een rantsoen van 100 pattacons en wat wijn uit een intussen vergane prijs met wijn. Maar Gournay is, volgens kapitein Karel Pieters, zwaar gekwetst geweest aan de hand, wat hem niet belette verder langs de wal van het Kanaal te kruisen tot Nieuwjaar 1693. Zijn wonde zal wel verergerd zijn, want op 23 januari 1693 wordt een patente verleend aan kapitein Michiel Canoen, voor het fregat „den Enghelbwaerder”, van 10 stukken en 25 last, omdat hij Thomas Gournay moet vervangen, die gekwetst in Engeland ligt. Het is dus niet allemaal melk en honig in de kaperij en wat Thomas overkomen is weten we niet precies.

In de archieven van de Admiraliteit komt in elk geval geen nieuwe patente voor Gournay, vóór januari 1694. Toch weten we, uit een zijner boordjournalen, dat hij op 3 april reeds weer op kruistocht gaat met de van oudsher bekende „Inghelbwaerder”.

Boordjournalen van zeer diverse kapiteinen getuigen van zijn aanwezigheid op zee gedurende 1693.

Zo ziet Carel Jonckheer Gournay vóór Oostende, in gezelschap van Jan Vincke en Carel Pieters.

Jan Vincke, bevelvoerder op het fregat „den Hertogh van Beyeren”, vaart met hem uit samen met Pieters, op 3 april, en op 4 april verovert het tweetal Vincke-Gournay een hoeker met gerst en meel geladen, waarin beiden een deel van hun volk inzetten en



de buit naar Oostende opsturen, alwaar hij op 6 april binnen komt „gevallen”. Vincke vermeldt ook herhaaldelijk dat hij Gournay ziet zwerven langs de kust van het Kanaal.

Het viertal Gournay, Vincke, Michiel Verborre en Jan Vermeersch beslissen op 22 april „compagnie” te vormen, d.i. een akkoord om samen te varen en de veroverde buit te delen.

Op 24 april is het zover. Ze maken jacht op een zeil dat blijkt een „pincke” te zijn, komende van Nantes, met zout en krenten („corrinten”).

De vier kapiteins overleggen hoe men de buit naar Oostende zal brengen. Dat overleg gebeurt met de pietjesbak, want er wordt gedobbeld om te weten wie zal aangeduid worden om de buit te begeleiden! En dat zullen de twee verliezers zijn: Gournay en Verborre, die te Oostende arriveren op 27 april. De twee anderen kruisen dan maar verder...

Uit een boordjournaal vernemen we dat Gournay een fluit met tarwe en planken, de „Nostra Señora del Carmen” naar oostende heeft opgebracht. Het schip kwam van Danzig en werd veroverd in compagnie van Guillaume Steenkiste, op 28 april.

Intussen meldt Gournay dat hij op 16 april, uit een vijandelijk konvooi, een „barcke” heeft veroverd. Maar een hoeker uit het konvooi schiet 4 schoten om alarm te slaan, waarop een konvooier uit de vloot op hem afkomt en hem verplicht te vluchten naar de Engelse kust, nadat hij zijn prijs, waarop hij 7 van zijn mannen had gezet, in de handen van de vijand had moeten laten.

Ja, het lot is zelfs voor de stoutmoedigste kaper wisselvallig. Ook met de bemanning

gen is het niet steeds koek en ei, zoals hiervoren reeds aangegeven.

Wanneer op 2 mei 1693 Gournay op de rede van Oostende ligt en contact opneemt met zijn reders, meldt hij dat zijn „volk wil binnen gaan”, met „gewelt”, maar dat hij ze „met goede woorden pajiende”, toch kan overhalen om terug in zee te gaan. De onrust is echter niet geluwd, want op 8 mei weigert zijn bemanning een Frans fregat aan te vallen, zogezegd omdat het al avond is! Onze Thomas wordt daarentegen op 21 mei zelf gejaagd door 3 Duinkerker fregaten en 1 snauw tot vóór Oostende, nadat hij nog een galei op het strand had gejaagd bij Oostduinkerke, met de hulp van collega De Wymmer. Hij kan te Oostende binnenkomen op 26 mei, tussen 17 en 18 u.

Er volgt thans een periode van stilte rond Gournay, die slechts op 21 juli opnieuw in zee steekt, samen met kapitein Carlos Wybo, die commandeert op de snauw „Onze Vrouw van de Potterie”. Beiden sluiten compagnie af, waarbij wordt overeengekomen dat Wybo langs de wal blijft kruisen en Gournay „tze” gaat. Hun beider resultaat is het buit maken van een Franse kaper, nl. een snauw, 2 barken met wijn en brandewijn en een rantsoen, die alle op resp. 12 en 13 augustus te Oostende worden opgebracht.

De overige dagen van augustus en begin september zijn rustig en de vaart wordt voor Gournay afgesloten op 14 september te Oostende.

Onze man wordt opnieuw vermeld op 31 januari 1694 op het register van de patenten met een toelating om te gaan kapen met het fregat „De Eendracht”, bewapend met 12 stukken, een tonnage van 30 last ( $\pm$  60

ton), dezelfde reders en Jacobus de Wulf als opperreder. Maar van gemaakte buit horen we niets. Wellicht vaart hij even te koopvaardij, wat wel eens gebeurt met kapersbrieven.

Op 6 juni 1695 probeert hij het opnieuw met een „chaloupe”, de „Grooten St.-Paulus”, met 2 steenstukken of bassen bewapend, eigenlijk een vulgair klein scheepje, waarvan hij zelf opperreder is en waarvan we geen resultaten kennen. Wellicht ging hij er een partijtje mee vissen? Mogelijk!

Rond 1697 is er kleine heropleving in de kaperij en ook Gournay komt weer te voorschijn, ditmaal met een patente van 4 juni 1697 voor een „barque longue” (soort snauw), de „Sta Maria”, met 3 stukken kanon en van 20 vat, met totaal andere reders, o.a. Renier Symoens als opperreder.

Hij duikt op in de prijzenlijsten met op 16 juni de aangifte van 4 rantsoenen en op 21 juli de rantsoenopbrengst voor een bark, de „St.-Michiel”, voor 5.000 gulden, waarvoor de schipper als borg werd meegevoerd.

En dan gaat Gournay weer even uit de kaperij.

(wordt vervolgd)  
Walter Debrock.

**Adverteren?**  
**(059) 32.55.59**

# NV MULTINET

**HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE**

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32 12 10

Telex : 81028 PEFLOS

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

**MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,  
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN**

Gedeponeerd merk



**SPECIALITEITEN:**

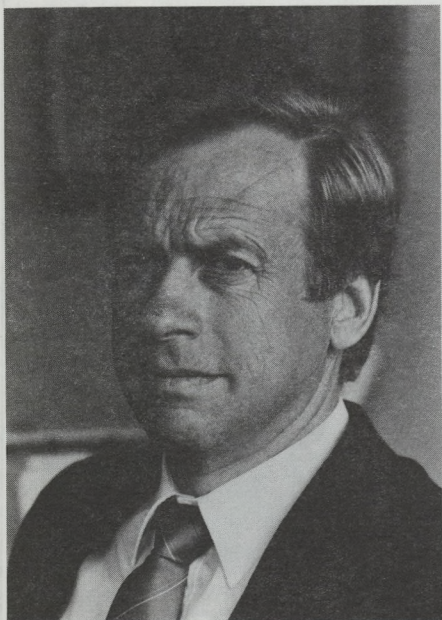
**Voor de Zeevisserij:** Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk - Alle soorten netten - Staalraad - Alle visserijgereedschap

**Sport:** Allerlei netten



## NIEUWE HOOFDWATERSCHOUT

Per 1 juni werd Paul Defevere (45) benoemd tot hoofdwaterschout, belast met de leiding en het toezicht op de drie waterschoutkantoren aan de kust. Zijn ambtenarenloopbaan begon 19 jaar geleden op het hoofdwaterschoutkantoor in Oostende tot hij dienstchef werd in Nieuwpoort. Na enkele jaren volgde een benoeming tot waterschout in Zeebrugge om in '80 opnieuw in Oostende als eerste waterschout bij de zeevaartpolitie op te duiken waar hij nu als hoofdwaterschout der kust P. Van Loo opvolgt. (gw)



## VOSHAAI IN OOSTENDE

De kranten brachten het in geuren en kleuren: een voshai werd in Oostende aangevoerd door de garnalvisser O.192 Lydie-Madeleine.

Vishandelaar Verleye kocht het dier van 285 kg en vond voor 28.000 frank de Gentse vishandelaar Guido Meerschaut als koper. Op een strobedje werd de grote voshai voor de winkel uitgesteld en toen bleek dat de roofvis zwanger was van vier jongen kon het feest niet op. Het aquarium in Oostende houdt er alleen de enorme staartvin aan over die momenteel op formol wordt gezet.

### Alopias vulpinus

Voshaaien onderscheiden zich van andere haaien door hun enorme staartvleugel die bijna dezelfde lengte bereikt als de rest van het lichaam. Hij wordt tot zes meter lang en is ovovivipaar (d.i. jongeren ter wereld brengend in de vorm van eieren, waarin deze jongen reeds een zekere graad van ontwikkeling bereikt hebben, m.a.w. eierlevendbarend). Wijfjes brengen doorgaans twee tot vier jongen voort, die bij de geboorte 1,2 tot 1,6 m lang zijn.

De wetenschappelijke beschrijving van deze opvallende haaiensoort is eeuwenoud. Reeds in 1544 hield J. Salviani zich met de beschrijving bezig. Deze haai leeft in gematigd warme zeeën in subtropische gebieden. In de Middellandse Zee komt hij algemeen voor tot aan Kaap de Goede Hoop. Noordelijk wordt hij wel eens aangetroffen in het midden van de Noordzee.

De voshai is een typische bewoner van de volle zee. Tijdens de jacht op visscholen durft hij zich in de kustzone bewegen. Zijn prooien in Europese wateren zijn haring, makreel, sprat en sardien maar ook tonijn



en inktvis schuwt hij niet. Steeds sneller en kleinere cirkels draaiend rond visscholen drijft hij zijn prooien bijeen. Hij maakt hierbij gebruik van zijn krachtige zwiepende staart om de opgejaagde vissen bijeen te drijven. Soms worden vissen geraakt waaruit de overdreven beschuldiging ontstaat is dat deze roofvis een waar bloedbad aanricht. (gw)

## RAYMOND DE CLOEDT OOSTENDS EREBURGER



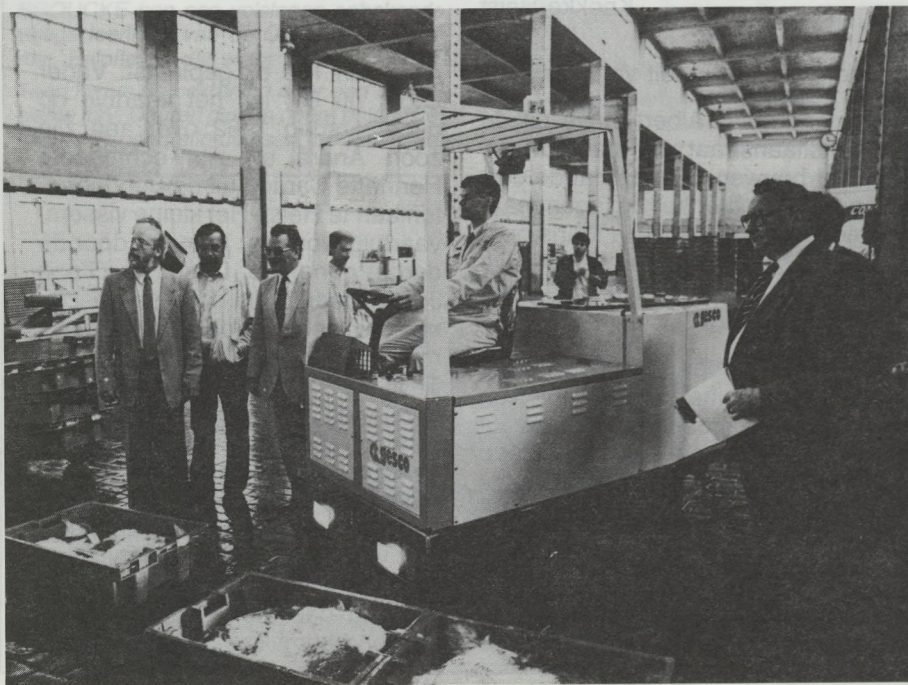
Op woensdag 13 juli wordt baggerbaas Raymond De Cloedt (84) op het Oostendse stadhuis aangesteld tot ereburger van de stad.

Raymond De Cloedt, werd op 1 maart 1904 in Brugge geboren. Na het behalen van het diploma burgerlijk ingenieur aan de Gentse Rijksuniversiteit startte hij zijn loopbaan in 1927 als afgevaardigde-beheerder van de NV Baggerwerken De Cloedt en Zoon. Het bedrijf specialiseerde zich meer en meer in baggerwerken en breidde de activiteiten uit tot Frankrijk en Nederland. Tijdens de tweede wereldoorlog verloor de firma bijna al zijn baggertuigen omdat Raymond en zijn vader Prosper De Cloedt weigerden de baggerwerken voor de kust tijdens de bezetting te hervatten. Onder de impuls van Raymond kwam het bedrijf terug van de grond. Hij lag aan de basis van de twee filialen: Overseas De Cloedt & Fils die werken in het buitenland uitvoerde en S.A. Dragages De Cloedt & Fils. Bij het overlijden van zijn vader in 1955 werd Raymond De Cloedt voorzitter van de raad van beheer en directeur-generaal van beide vennootschappen. Samen met zijn zoon Jean-Jacques bouwde hij de vennootschappen verder uit met vestigingen in talrijke landen.

Ter gelegenheid van zijn 80ste verjaardag werd Raymond De Cloedt bevorderd tot Commandeur in de Leopoldsorde, waarmee hij nu drager is van de drie nationale onderscheidingen. (gw)

## „SCHROBBER” VOOR OOSTENDSE VISMIJN

Voortaan wordt de vloer van de Oostendse vismijn dagelijks geschrobd en gedweild met een aangepaste reinigingsmachine. Het toestel, kostprijs 1,5 miljoen, maakt het afspuiten van de vloer voortaan overbodig. Voortaan wordt de vloer gereinigd, ontsmet en ontdaan van kleine afvaldeeltjes met de elektrisch aangedreven machine. Het toestel kan maximaal 6,5 km halen, schrobt over een breedte van 1,22 m en heeft een capaciteit van 5.000 vierkante meter per uur. De industriële reiniger werd geleverd door Gesco Industrial uit de Oostendse industriële zone Autostrade. (foto gw)





# VAARTUIG VAN DE MAAND

Iedere maand bespreekt „Het Visserijblad” één vissersvaartuig van de Belgische vloot. Wie deze reeks bijhoudt heeft na verloop van tijd een totaaloverzicht van de bestaande vaartuigen.

## Z.201 MARIE-MADELEINE



### OUDSTE VAN DE HOUTEN ACHT

- ★ Bouwjaar: 1944
- ★ Werf: A. Loy, Oostende
- ★ Type: houten kustvisser
- ★ Uitrusting: boomkorren
- ★ Tonnage: 49,99 BT
- ★ Lengte: 20,00 m
- ★ Motor: ABC 150 pk (1957)
- ★ Eigenaar: A. Desmidt-Cardon, Knokke-Heist

We verklaren bovenstaande titel meteen: in Zeebrugge liggen nog acht vaartuigen met een houten romp. Tussen het jongste en het oudste schip ligt een leeftijdsverschil van twintig jaar.

Het zijn allemaal vaartuigen van twintig meter of minder en de tonnemaat ligt op één na beneden de 50 brutoton. Om voor de hand liggende redenen wordt hier het oudste houten Zeebrugse vaartuig onder de loupe genomen, zoals we in vorige nummers al deden voor Oostende en Nieuwpoort.

De Z.201 veranderde sinds de bouw op de Oostendse (en ondertussen ook al verdwenen) scheepswerf van A. Loy aan de Nieuwe Werfkaai in 1944 wel van

eigenaar maar nooit van naam.

Oostendenaar Albert Huys uit de Sebastiaanstraat liet de garnaalschuit bouwen. Niet omdat de oorlogsjaren achter de rug lagen maar omdat zijn O.117 Stella Maris op 2 november 1943 verloren ging. De O.201 verhuisde al na enkele jaren naar Zeebrugge.

Op 4 december 1951 kwam de Marie-Madeleine in handen van reder Leon Joseph Desmidt uit Heist (niet te verwarren met Leon Fr. Desmidt, eveneens reder uit Heist maar niet van dezelfde familie).

In 1957 was de oorspronkelijke ABC-motor van 135 pk aan vervanging toe en werd een krachtiger

ABC van 150 pk geplaatst. Vader Leon, nu 81, liet het vaartuig op oudejaarsdag 1962 over aan zijn zoon André en zijn echtgenote Henriette Cardon uit de Bondgenotenlaan te Heist. Het kleine vissersvaartuig wordt nu bemand door de derde generatie Desmidts. Zoon Johan bedrijft als schipper-machinist de seizoengebonden visserij met Willy Rombout en Rudy Van Tuycom. Dat betekent zes maanden jagen op garnaal en tong voor de kust, een bedrijvigheid die nogal eens kan tegenvallen. De andere maanden wordt de spanvisserij bedreven met de B.601 Van Maerlant van Emiel Ackx-Deplancke uit Blankenberge, ook al een houten vaartuig dat later in deze rubriek aan bod komt. (gw)



## LILIANE VANDENBROUCKE

Kunst in „Het Visserijblad” hoeft uiteraard iets met de zee te maken te hebben. Maar „de zee” is méér dan havens, vissersboten, machtige koopvaardijsschepen onder zeil of schipbreuken.

„De zee”: dat is ook het strand, de strandcultuur, de zonneklopperij met badkabinen, strandtenten en parasols. En zo belanden we bij de Oostendse kunstschilderes Liliane VANDENBROUCKE (° 1943).

In het najaar 1985 had ik het genoegen haar in te leiden in de Oostendse Galerij „Peperbusse”. Mijn inleiding begon ik als volgt:

*Het wordt de hoogste tijd dat wat ik maar veralgemenend „hedendaagse realisten” zou noemen, de kans krijgen hun subtiele werken in een waardige entourage te vertonen aan de misschien wel verbaasde kunstliefhebber – kunstrijker die na alle avantgardische experimenten soms gesubsidieerd en al te dikwijls over het paard getild – die dan tot de constatie zal komen dat er daarnaast ook nog heel wat waardevol figuratief werk gepresenteerd wordt, waarbij we uiteraard niet op het oog hebben het knoeiwerk van bepaalde artiesten - landschapjes - vissersboten - kippen en schapen.*

*Er zijn daarentegen inderdaad heden ten dage nog talenten die „echt kunnen schilderen”, hun eigen wereld, die van 1985 op hun manier figuratief interpreteren, en daarbij niets aan het toeval overlaten.*

*Ik denk hierbij aan Nederlanders als Anneke VAN BRUSSEL, Theo VOORZAAT, Olav VAN OVERBEEK, Herman VAN ROSSUM, bij ons een WITTEVRONGEL, Willem DOLFIJN, Petrus VALCKX. Ook aan Liliane.*

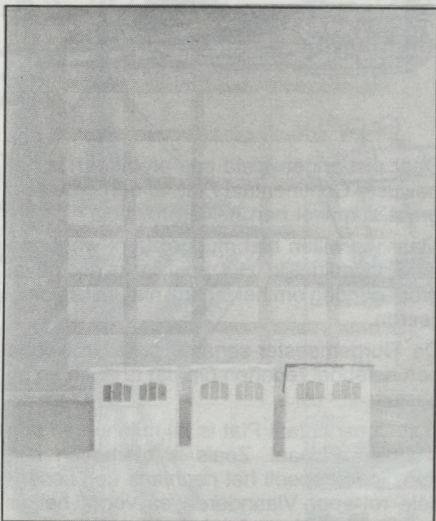
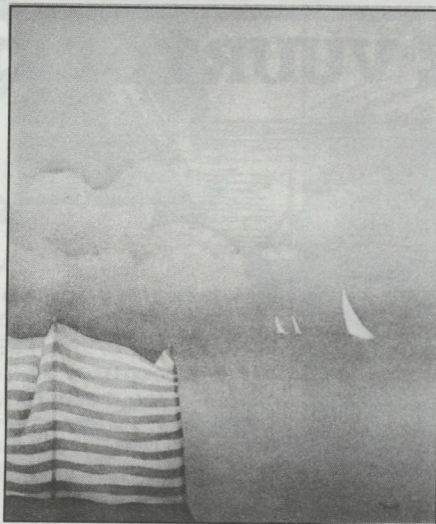
En ik meen dat de tijd me ergens gelijk aan 't geven is: moderne galerijen, jongere kunstcritici herontdekken het realisme, waarbij dat realisme dan wel een interpretatie is van onze moderne wereld: of geen velden met pittoreske trekpaarden, maar met tractoren. Actualiteit dus!

*In 1979, 5 uitgaven van de TEVO-amateurschilderwedstrijd geleden, vóór de zege van ene WAUTERS, ene DE CONINCK, ene ABSOLON, was Liliane VANDENBROUCKE nog een volslagen onbekende: vlijtige leerlinge van de Oostendse Academie. Beloftevol, dat wel.*

*Toen kwam de bekroning door een enthousiaste jury. Deuren gingen open: belangstelling in de pers, stimulansen, de aanmoedi-*

*ging om door te gaan, een spontane – ik druk wel op het woord spontane – aankoop door de toenmalige conservator van het Oostendse Museum, de Heer Frank EDEBAU die – ik herinner me het nog goed – erg lovend sprak over LILIANE'S frisse aquarellen van toen. Exposities volgden, individueel en in groep.*

*Eén zaak valt onmiddellijk op in het werk van Liliane: de onmiddellijke herkenbaarheid van thematiek, stijl:*



*Het is de wereld van de dijk, het strand, de zee, afgezoomd door een poësiarme muur van appartementsgebouwen, de zeeweringen, de badkabinen, de zonnetenten, de rustbanken... Deze beperking in onderwerp legde de artieste zichzelf op. Dat dwingt haar steeds te variëren met die weinige gegevens, ze compositorisch uit te buiten, diverse aspecten ervan te belichten, combinaties te bedenken.*

*Met een feilloos gevoel voor essentie laat ze daarbij nodeloze details weg. Ze slaagt erin een stukje Oostendse alledaagsheid bijna iets geheimzinnigs mee te geven, het op te tillen, ja, er een tijdloze allure aan te geven.*

*Waarom die thema's? In een interview in Kunst-Kontakt, n.a.v. haar individuele tentoonstelling in de Peperbusse, gaf ze zelf het antwoord, waaruit ik even citeer:*

*„Ik en de zee... ..Ik ben hier geboren, wandel graag op 't hard zand... ..Ik ben gebeten door zee en strand... Terplaatse komt er dan die sfeer bij die ik onderga. Thuis probeer ik die weer te geven”.*

*Men moet inderdaad op het strand zijn, tussen de kabinen, alleen, wanneer de grote stroom dagjestoeristen alweer huiswaarts is om zelf enigzins de VANDENBROUCKE-sfeer te ondergaan: rust na de drukte, een zekere sereniteit, een vleugje magisch-realistische geladenheid zelfs: die stilte, waar alles toch roept om mensen.*

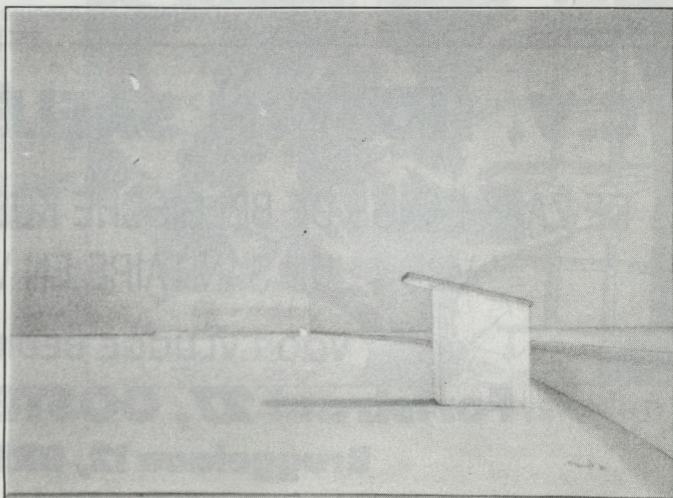
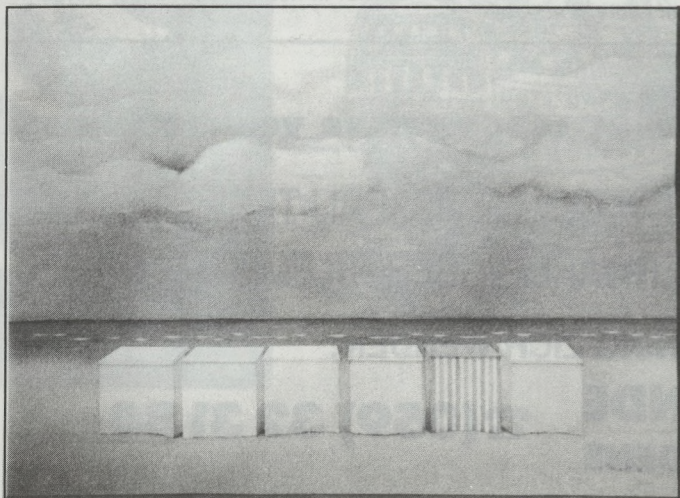
*In de aquarellen, etsen en olies van Liliane VANDENBROUCKE speurt u vergeefs naar dramatiek, heftige bewogenheid, een verhaal. Het is een wereld vol eenvoud en evenwicht die ze evoceert, geschraagd door een gedegen technisch kunnen.*

*Eenvoud en evenwicht die ook aan haar – als mens – zo eigen is.*

*In het interview waarop ik allueerde zei ze nog: „Ik kan mijn werk moeilijk uitleggen: ik heb het al op papier verteld. Ik vind het zinloos er veel woorden aan te spenderen”. Haar werk is inderdaad zichzelf, refereert naar atmosfeer en sites die ons allen, kustmensen gekend zijn, gezien door haar artistiek temperament.*

*Wanneer u even langs loopt in de Stadsbibliotheek Oostende, dan zie je in de leeszaal twee aquarellen van Liliane hangen. Ze zijn de moeite waard.*

Norbert HOSTYN





B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

## DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Het zal per vergissing zijn dat de postbode een brief van burgemeester-senator Mommerency (Nieuwpoort) bij mij binnengooide. Binnengooide is hier enigszins verkeerd uitgedrukt want sinds drie, vier jaar slaagt de brave borst erin de post tot boven op mijn toren te keilen.

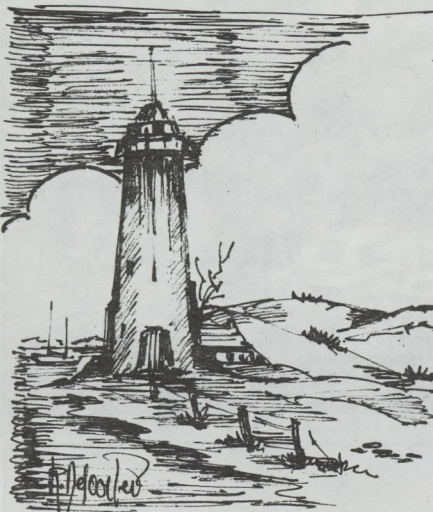
Vele jaren geleden stak alles nog netjes in mijn bus, maar daarna begon het spelletje. Ooit stond ik boven en kreeg prompt een stapel post tegen mijn hoofd; beneden zag ik de fakteur glunderen, blij als een kind. Sinds die dag was ik het nooit meer zeker. Lag mijn post, zoals bij iedereen, beneden in de bus of lag het pakje boven op mijn platform of nog: had de postbode een mindere dag gehad en had hij mijn brieven net niet tot boven kunnen gooien. In dat laatste geval moest ik dan beneden in het zand, tussen het gras zoeken.

Maar een drietal jaar nu al heeft hij terzake een onfeilbare techniek ontwikkeld en als er zoiets als een discipline postgooien bestaat, dan ben ik er zeker van dat hij daarin hoge toppen scheert.

Onlangs dus kijk ik boven op mijn platform en zie een ongeschonden, goedgemikt postpakket, met daarbij de hogervermelde brief van Mommerency.

De Nieuwpoortse burgemeester-senator heeft blijkbaar de vorm te pakken. In de brief stelt hij volgend probleem:

„Het Belgische gedeelte van het Continentaal Plat voor onze kust werd bij de Gewestvorming van 8 augustus 1980 niet geregeionaliseerd. Het is ca. 1 provincie groot. De territoriale wateren reiken tot 12 mijl vóór onze kust vanaf de laagwaterlijn. Het is een gebied ter grootte van een halve provincie, dat niet zonder belang is”.



Daar rijst ongetwijfeld een probleem: is het bewuste Continentaal Plat nu één provincie groot, dan wel een halve provincie?

Maar we willen niet muggezipten, want één zaak is duidelijk. Het spul is in elk geval groot genoeg om het, schrik niet, te regionaliseren.

De Burgemeester-senator geeft trouwens een heleboel redenen om dat te doen en hij besluit:

„Dit Continentaal Plat is bij mijn weten nog steeds nationaal. Zoals ik hierboven kon aanstippen speelt het nochtans een essentiële rol voor Vlaanderen en vormt het er geografisch één geheel mee.

Daarenboven gebeuren er heel wat activitei-

ten en bezit het een ganse reeks aspecten die geregeionaliseerd zijn zoals, de visserij, het toerisme en recreatie, de infrastructuur die er doorheen lopen, de kustverdediging, het leefmilieu, de ruimtelijke ordening.

In feite kan de parrallel getrokken worden naar de bosgebieden in Wallonië en gesteld worden dat wat de bosgebieden voor Wallonië betekenen, het continentaal Plat voor Vlaanderen is.

Het zou dus logisch zijn dit Continentaal Plat bij Vlaanderen te voegen en er Vlaanderen al de bevoegdheden over te geven die het via de gewestvorming verkrijgt”.

Mommerency jongen, u hebt een serieuze medestander bij. Vanaf nu staat de Laatste Vuurtorenwachter aan uw senatoriële zijde in De Strijd voor de Regionalisering van het Continentaal Plat. Als het moet gaan we zelfs over tot harde actie!

Maar kijk, ik heb de smaak te pakken: ik wil nog verder gaan. Ik stel voor dat we het als volgt formuleren. Op dat Continentaal Plat richten we een afvaleiland op en nu komt het: op dat afvaleiland brengen we Voeren onder en we benoemen de heer Happart er als burgemeester voor het leven.

Zou dat geen goeie oplossing zijn? Daaraan gekoppeld eisen wij natuurlijk dat de voertaal (!) op het afvaleiland Voeren het Westvlaams is. Het woordenboek van Roland Desnerck kan daarbij als leidraad dienen.

Overigens ontplooiën wij zodoende een compromis waarvoor de heer Happart denklijk wel te vinden zal zijn en waaraan Wilfried Martens geeneens zal gedacht hebben.

U merkt het: ik sta in vuur en vlam en ik ben bereid! Ik heb al voor minder gevochten.

## C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN  
VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

**Fortstraat 27, OOSTENDE**  
**Bruggelaan 12, BREDENE**

**☎ (059) 32 31 80**



LA PEROUSE, UBENT DE GESCHIKTE MAN OM DE EXPEDITIE TE ONDERNEMEN

# GRAAF LA PEROUSE

TEKST  
MARTHA CRUZ  
TEKENINGEN  
VICENTE S.L.

## HET GROTE AVONTUUR

UIT DE HAVEN VAN BREST (FR) VER- TREKT, OP INITIATIEF VAN LODEWYK XVI DE EXPEDITIE VAN GRAAF LAPEROUSE WE SCHRYVEN : 4 AUGUSTUS 1785

IK BEN VEREERD DOOR DE BESLISSING VAN DE KONING

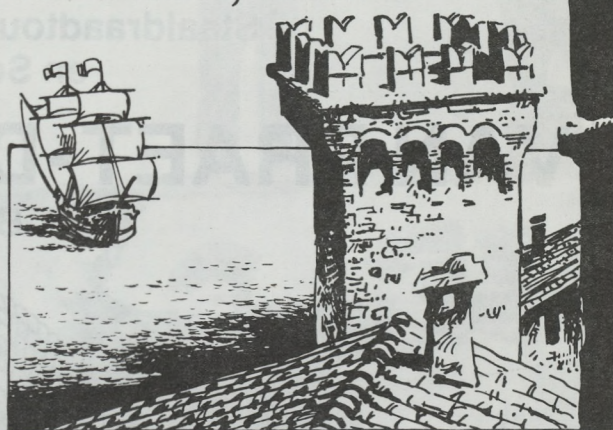
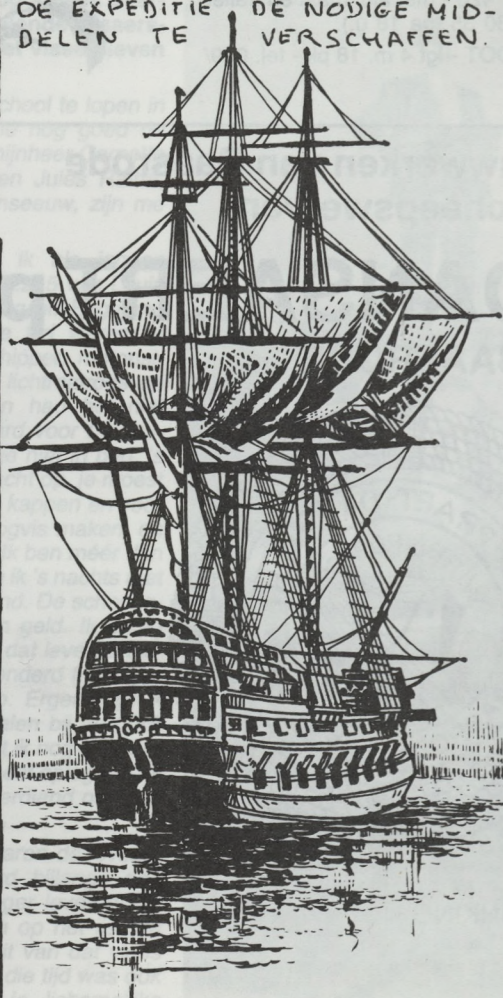
WE MOETEN DE REISROUTE VOLGEN DIE DOOR BOURGAINVILLE UITGESTIPPELD WERD



WE MOETEN AANKOMEN OP KAAPHOREN, DE STILLE OCEAN OVER STEKEN & OCEANIE EXPLOREREN

VOORAANSTAANDE WETENSCHAPSLUI EN HOOGSTAANDE GEZAGS-VOERDERS SCHEPEN IN MET DE GRAAF. DE KONING VAN SPANJE, BONDGENOOT VAN FRANKRYK BEVAL DE GOVERNEURS VAN ZYN ZUIDAMERIKAANSE KOLONIES OM DE EXPEDITIE DE NODIGE MIDDELEN TE VERSCHAFFEN.

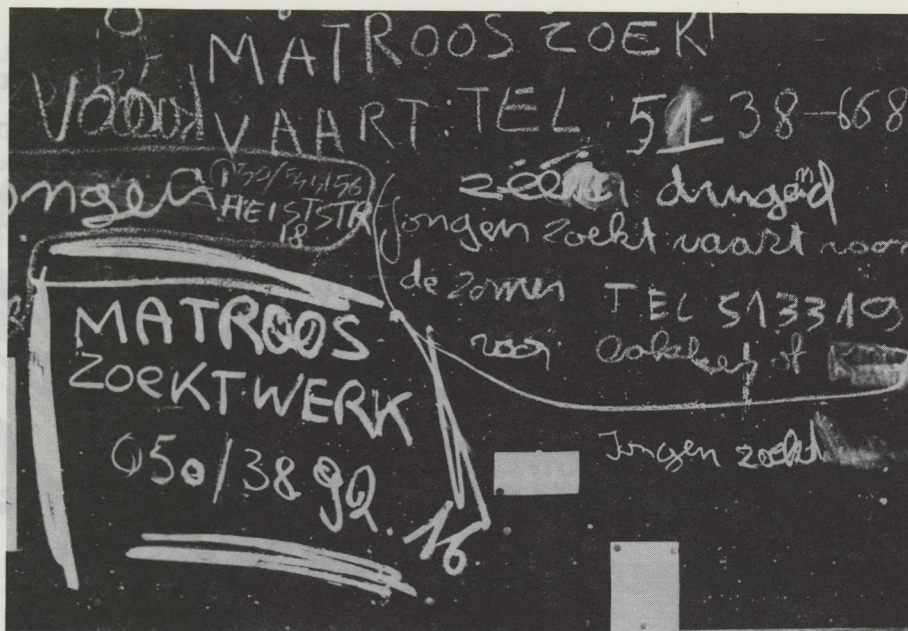
OP 25 FEBRUARI 1786 WERPEN ZE HET ANKER IN DE HAVEN VAN TALCAHUANO, IN CHILI



WE VAREN DE BAI VAN CONCEPTION BINNEN

WORDT VERVOLGD





## TE KOOP

- CABINE CRUISER, bruikbaar als kleine vissersboot, motor 35 pk, dieptemeter - als nieuw, 140.000 fr. - tel. 03/658 22 76.
- VISFRIGOWAGEN - gde staat - tel. 051/54 47 18.
- MOTORJACHT, lgt 10 m, konf. vr 6 pers. - tel. 052/21 38 64 (na 20 u.).
- ANKER, Stuiverstraat 306 Oostende (na 18 u.).
- RADAR en DIEPTEMETER - 2 radars 24-110 v. - Furuno FE 600 - tel. 059/32 00 72 (na 19 u.).

- VISSERSBOOT, lgt 7 m. met cab. voor 3 p., motor Renault 40 pk, vaste ligpl. Colijnsplaat, Ned. - tel. 03/645 50 13.
- MOTORJACHT - lgt 8 m. Zomerloosstraat 21 Gistel, tel. 059/27 95 24.
- ZEEHENGEL (met molen), 2.000 fr. - tel. 059/50 05 38.
- MOTORBOOT, in polyst. 9 m., voor sportvisserij, kabine - tel. 03/658 99 01.
- ZEILBOOT 420 - met alu. mast en trailer - tel. 059/30 30 35 (na 18 u.).
- MOTORBOOT - lgt 4 m. 18 pk - tel. 059/30 04 89.

- ZEILBOOTJE Optimist, met voll. uitr. 16.000 fr., tel. 059/26 86 14.
- DRIEMASTER - handwerk, H. Zwaenepoelstraat 14 Bredene (na 18 u.).
- WERPHENGELS Arca (4 m, 3,10 m en 2,5 m) met alle toeb. - tel. 059/50 87 33.
- MOTORBOOT voor visser, 10 m, ingericht - tel. 011/44 51 91.
- SPORTVISSERSBOOT, lgt 6,5 m, 12 pk diesel - tel. 059/50 91 74.
- FRIGOTOONBANK - lgt 3 m, nwe staat - tel. 059/26 62 35 (na 16 u.).

## GEZOCHT

- SCHEEPSDIESEL - Lister, 2-3 cyl., Onafhankelijkheidsstr. 5 Oostende, tel. 059/80 27 65.

■ In een visserijmanac uit Alaska konden we lezen „DIANA, Goddess of the Tides”. Nu vragen we ons af of iemand ons verder kan inlichten omtrent het hoe en het waarom van deze benaming. Hoe komt het dat deze godin van de jacht eveneens godin van de getijden genoemd wordt. Reacties kunnen naar dit blad gestuurd worden.

- MATROOS zoekt vaart vanaf 1 juli, tel. 050/54.67.79.

- Ik zoek vaart voor zomer op een visvanger, liefst op een bokkennisser (scheepsj.), tel. 059/32.24.62.



## Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

# VAN PRAET-DANSAERT p.v.b.a.

## BAASRODE



- ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:
- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
  - NIJVERHEID
  - ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder bij **S.C.A.P. Oostende.**

☎ (052) 33.24.66 - B.T.W. 400.332.559



## HENRI LYCKE, 42 JAAR VISSER

In onze serie „levende getuigen” laten wij de vissers zelf hun leven vertellen. Basile Haelwijck, Leon en Michael Vandekerckhove en Louis Adams kwamen reeds aan het woord. Vandaag spreekt Henri Lycke.

Hij is zesenvijftig jaar en daarvan heeft hij er tweeënveertig op zee doorgebracht.

Zijn vader was nochtans geen visser en geen van zijn drie zoons zijn het geworden. Alleen zoon Eddy (33) is nog met de visserij verbonden en is leraar aan de „John Bauwens” te Oostende.

Aan de liefde voor het vak, die van Henri uitstraalt kan het niet gelegen hebben. Hijzelf zegt erover: „ik zag van meet af aan dat ze geen vissers zouden worden, ze flaneerden nooit langs de kaaien, ze waren niet geboeid door het leven. Anders was het met mij, toen ik nog klein was. Ik was van die kaaien niet weg te slaan.

Tijdens het interview kwam Henri Lycke traag op gang, maar toen hij eenmaal door vrouw Simone („telkens als hij weer thuiskwam, was het nieuwe liefde”) op gang getrokken was, was hij niet meer in te tomen. De bandopnemer was al lang uitgeschakeld toen wij nog steeds overspoeld werden door boeiende vissersverhalen. Een greep uit het vissersleven van Henri:

„In 1944 begon ik visserijschool te lopen in Nieuwpoort. Ik herinner me nog goed de leraars Georges Ghijs en mijnheer Cornette en ook mijn medeleerlingen Jules Rathé, „Roste Zegers”, Michel Anseeuw, zijn me bijgebleven.

Na twee jaar monsterde ik als jongen (siesje) aan boord van de O.215 van Louis Lambrecht, die na de oorlog uit Engeland teruggekomen was. In die tijd waren er zeven man aan boord: schipper, motorist, stuurman, twee matrozen, lichtmatroos en jongen. De scheepsjongen had het niet gemakkelijk. Je werd gehard voor het vissersleven: overdag mocht je niet in bed, 's nachts moest je mee de wacht op, je moest er de vaat doen, kuisen, ijs kappen en voor het drinkgeld moest je droogvis maken, en traan van kabeljauwlevers. Ik ben méér dan eens in slaap gevallen, toen ik 's nachts met de schipper op de brug stond. De scheepsjongen verdiende ook geen geld. Ik kreeg 1% van de besomming en dat leverde tussen de negen- en vijftienhonderd frank per reis, van vijftien dagen, op. Erger nog: ik ging eens mijn „pooi” ophalen bij de OVA en ze vertelden mij daar dat ik nog driehonderdvijfzeventig frank moest opleggen. Ik had gewoon niet genoeg verdiend om mijn eten aan boord te betalen.

In het begin toen ik voer waren de levensomstandigheden aan boord bijlange nog niet wat ze nu zijn. De slager leverde zijn vlees en legde dat gewoon op het ijs. Na acht dagen was de kwaliteit van dat vlees nogal verminderd en tegen die tijd was ook het brood beschimmeld. Je lichamelijke konditie leed daaronder. Al dat minderwaardig eten zette zich in je lichaam en het gevolg daarvan was dat de minste wonde aanleiding gaf tot verzwingingen. Vooral je voorarmen en je handen zaten onder de

etter. „Mouwefreters” werden die zweren genoemd.

Het kwam ook maar zelden voor dat er WC aan boord was, we deden het in een ton of we gingen ervoor over boord zitten. Er zijn veel vissers omgekomen op die manier. Eén verkeerde beweging van het vaartuig was genoeg om over boord gezwaard te worden”.

### STORMEN

„Ik heb tweeënveertig jaar gevaren, maar schrik voor stormen heb ik nooit gehad. Het enige dat je bezig houdt in een storm is het feit dat het werk stilligt. Je luistert naar het weerbericht en elkeen loopt zijn wacht en vloekt en sakkert over het slechte weer dat maar niet over gaat. De storm zorgt er soms voor dat je drie, vier dagen niet kunt vissen en dat zijn allemaal dagen dat er niets verdiend wordt”.

### AVERIJ

„Gelukkig heb ik het nooit meegemaakt dat ons vaartuig verging, maar ik heb wel zware averij gekend. In 1973 voer ik met André Vyncke op de O.706. We waren aan het vissen en opeens doken er mistflarden op en er was ook geen vis te bespeuren. „We zullen een eind spetteren” zei André en in die mist voeren we volle kracht vooruit. De radar funktioneerde niet en we waren allemaal aan het luisteren naar de berichtgeving over de Ronde van Frankrijk. Plots gebeurde het. Vooraleer iemand iets kon beseffen lagen we allemaal dooreengeschud. We waren vlak op een koopvaardij-schip gelopen: heel het voorstevan was weggemaaid, de planken waren uit hun vangbeugels gelicht en motorist Berten Wauters was de ribben gebroken.

Ik herinner me ook een aanvaring toen ik voer op de O.87 van „Henri Sloepe Saver”. Wij lagen in onze kooi toen „Sloepes” opeens binnengestormd kwam: grote paniek. Wat was er gebeurd? De jongen die wacht liep had van ver al een vaartuig zien afkomen. Het was goed weer, er zat een



Op de wal staan van links naar rechts reder Henri Lambrechts en zijn twee zonen. Onderaan tweede van links is Siesje Henri Lycke.



beetje deining en er was schoon zicht. Alleen was er iets eigenaardigs aan dat ander vaartuig. Het was helemaal niet uit te maken hoe dat schip ons wilde kruisen, nu eens liep het recht voor ons, dan weer over stuur en dan weer liep het recht op ons. Tegen dat die jongen van ons kon reageren was het te laat: de twee vaartuigen waren op elkaar gevaren. Wat was daar aan boord gebeurd? Die vissers hadden er op de brug bij elkaar op de grond gezeten, er was er geen één, die rechtstond om uit te kijken. Nu en dan keek er iemand op het kompas en met een ruk aan het roer werd de koers weer rechtgezet. Spijtig dat wij in de weg lagen".

### DRIE KEER OVER BOORD

„Vijftien jaar geleden viste ik met de O.215 van Antoine Beien en „Zoetbalie" en terwijl ik, op zekere dag, met de netten bezig was, schoot heel dat systeem het water in. De schipper en ik vielen in het water. Ze hebben er ons allebei nog uit kunnen halen, één van mijn laarzen is toen in het water gebleven.

De tweede keer dat ik het water in ging was aan boord van de O.706 (Ster der Zee). Dat keer was het menens. Het was een nacht in januari en het was ijzig koud. Ook dat keer was ik aan de netten bezig en ook dat keer kwam het doordat het schot van de winch niet goed gesloten was, dat heel de boel losschoot en ik het water inging, dit keer samen met Johnny Daems. Terwijl de anderen Johnny uit het water hielpen hield ik me daar beneden vast aan de korre en ik werd voortdurend onder en boven het ijzig koude water getrokken. Het scheen allemaal een eeuwigheid te duren vooraleer ik aan boord gehesen werd. Ik was bekat en telkens ik op mijn benen probeerde te staan viel ik gewoon plat neer op dek. Toch had mijn „tewaterlating" slechts drie minuten geduurd. De derde keer ging ik over boord toen ik iemand anders probeerde uit het water te halen. Ook toen ben ik gered kunnen worden, maar al dat getrek en gesleur tijdens die reddingspoging heeft er wel voor gezorgd dat ik sindsdien geen macht meer heb in mijn rechterarm".

### MOTORIST

De laatste vijftien jaar voer Henri (die overigens ontkent dat hij de bijnaam „de portret-trekker" zou dragen) als motorist, aan boord van de O.306. Hij had de overstap



### Henri Lycke op de O.214, in de vroege zestiger jaren.

van stuurman naar motorist gemaakt onder impuls van zijn jeugdvriend Jules Rathé. De motorist, tevens kok aan boord, vertelt:

„De mensen zeggen: eten klaarmaken, dat is vlug geleerd, maar niets is minder waar. Ik heb nog prei gestoofd, nadat ik die eerst zorgvuldig afgekookt had en uiteraard vond iedereen aan boord dat er weinig te smaken viel aan die prei. Gelukkig heeft Simone mij een boekje met recepten meegegeven en werd er hier thuis al één en ander voorbereid, zodat ik aan boord mijn plan kon trekken.

Langzaam maar zeker leerde ik de machinekamer en de motor kennen en ik mag hier gerust beweren dat mijn machinekamer de mooiste van de vloot was. Alles waar verf op kon werd er geschilderd, er lagen zelfs tapijten in die machinekamer".

### BROODWINNER

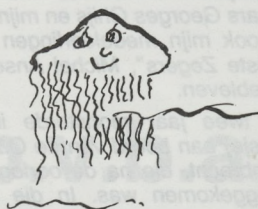
Zoveel is duidelijk. Henri Lycke heeft steeds graag gevaren: „maar naarmate je ouder wordt, zie je er toch steeds meer tegen op. Vooral het feit dat je zo lang van huis weg bent, begint zwaar te wegen".

Thans vaart Henri met het schoolschip O.29 (Broodwinner). Hij mist de O.306 wel en tel-

kens het vaartuig aanlegt zal je Henri op de kai zien staan, maar de overstap naar de O.29 is een goed compromis tussen de aantrekkingskracht van de zee enerzijds en de behoefte om 's avonds thuis te zijn anderzijds.

Ook Simone vindt het een goede zaak dat haar man niet hele dagen thuis zit. Haar kennende is ze blij dat zij de schipper aan boord blijft van het huis in de Liebaertstraat, op de Opex.

Flor Vandekerckhove.



### KORT

#### VLOOTDAGEN IN ZEEBRUGGE

Op de marinebasis in Zeebrugge worden op vrijdag 15, zaterdag 16 en zondag 17 juli voor de zevende keer Vlootdagen georganiseerd. De marinebasis aan de Graaf Jansdijk is gedurende de opendeurdagen voor het publiek toegankelijk.

#### VULCANUS II NAAR SPANJE

Het afvalverbrandingsbedrijf Ocean Combustion Services heeft van de Spaanse autoriteiten een vergunning gekregen voor de verbranding van 20.000 ton giftig afval op de Noordzee. In Spaanse visserijkringen rijst verzet op tegen de zeeverbranding.

Ondertussen ligt de Vulcanus I nog steeds in de Oostendse achterhaven. Ook de Vulcanus II lag er enkele weken aan de kade.

#### VERMELDENSWAARDIGE EVENEMENTEN

Op 3 juli e.k. zijn er minstens 2 vermeldenswaardige evenementen. Enerzijds houdt de Oostendse yachtclub RYCO opendeurdagen, anderzijds gaat in het Boerenhof te Heist het 3de festival van Volks- en Vissersliederen door. Dat gebeuren speelt zich af om 15 u. in hogervermeld lokaal op het Stationsplein.

## MAANDELIJKSE STAAT van VERANDERINGEN voorgekomen in de „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen maand MEI 1988

### Adresverandering + nieuw telefoonnummer

O.481 „MARTINE" - Eigendom: VAN ELS-LANDE Manfred, Frère Orbanstraat 307 - 8400 Oostende. Tel. 059/70.80.80  
Zeebrief: 4.5.1988.

### Verandering van eigendom en thuishaven

N.597 „JUPITER" wordt Z.597 „JUPITER" Eigendom: B.V.B.A. Femina, Kursaalstraat 1 - 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.13.16.  
Zeebrief: 4.5.1988.

### Inbouw nieuwe motor

Z.122 „NOORDSTER" - Eigendom: P.V.B.A. Noordster, St.-Donaasstraat 64 - 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Tel. 050/

54.47.08.  
Zeebrief: 10.5.1988.  
Motor DAF - bouwjaar 1988 - 300 PK.

### Wijziging benaming onderneming

Z.14 „BRANDON STAR" - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Brandon Star, Heistlaan 171 - 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.35.47.

### Wijziging benaming onderneming en busnummer

O.192 „LYDIE - MADELEINE" - Eigendom: B.V.B.A. Pedro, Ooststraat 58, bus 12 - 8400 Oostende.

### Erratum verandering maand APRIL 1988

Bij de verandering van eigendom moet de naam van de Z.162 „VAN DIJCK" zijn i.p.v. „JUDITH".



# EVOLUTIE VAN VISSERSVLOOT IN 1987

★ **Numerieke sterkte stijgt met 4 eenheden**

★ **Tonnenmaat en motorvermogen nemen toe**

Zeer onlangs verscheen de jaarlijkse editie nopens de „Evolutie van de vissersvloot” die betrekking heeft op de ontwikkelingen die zich in de nationale vloot hebben voorgedaan in het voorbije jaar. Dit rapport wordt uitgegeven door het „Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart” en is een overzichtelijk document met zeer interessante gegevens in verband met onze vloot.

Omwillen van de belangrijkheid geven wij onderstaand deze informatie weer.

## Numerieke sterkte

Zoals bekend wordt de vissersvloot verdeeld in vijf zgn. scheepsklassen, met name klasse I (vaartuigen minder dan 35 brutoton), scheepsklasse II (van 35 tot 70 brutoton), scheepsklasse III (tussen 70 en 180 brutoton), scheepsklasse IV (tussen 180 en 400 brutoton) en tenslotte scheepsklasse V (tussen 400 en 1.000 brutoton).

In de loop van 1987 werden tien eenheden aan de vloot toegevoegd, nl. 9 nieuwe eenheden (O.64 - O.82 - O.87 - O.316 - Z.63 - Z.85 - Z.86 - Z.105 en N.95) terwijl één vaartuig opnieuw in de vaart werd gebracht, met name de O.35. Vier van die nieuwe eenheden behoren tot scheepsklasse I, twee tot scheepsklasse II, een tot scheepsklasse III en twee tot scheepsklasse IV.

Daarentegen werden zes eenheden aan de vloot onttrokken in de loop van 1987, nl. vijf door schrapping uit de vloot (O.118 - O.260 - O.470 - N.106 en N.788) terwijl een vaartuig naar het buitenland werd verkocht (O.278).

Door deze evolutie is de numerieke sterkte van de vloot in 1987 op 201 eenheden komen te liggen tegenover 197 in het voorgaande jaar, m.a.w. een verhoging met vier eenheden.

Van die 201 in bedrijf zijnde schepen werden er 169 of 84,08 th. gebouwd op Belgische werven en 32 of 15,92 th. in het buitenland.

Ingedeeld volgens de thuishaven geeft dit uiteindelijk volgende tabel:

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	TOTAAL
I	13	2	6	1	22
II	19	29	13	1	62
III	20	41	11	1	73
IV	10	31	2	1	44
V	—	—	—	—	—
TOTAAL:	62	103	32	4	201

## Evolutie van de tonnenmaat

De voornoemde wijzigingen aan de vloot hebben hierna vermelde invloed gehad op de evolutie van de tonnenmaat:

Er werd een aanwinst van 1.060 brutoton geboekt door enerzijds het in de vaart brengen van negen nieuwe treilers (+ 974 ton), door het terug in de vaart brengen van een vaartuig (+ 83 ton) en door verbouwingswerken (+ 3 ton).

Daarentegen werd 521 brutoton aan de vloot onttrokken door schrapping van vijf eenheden (— 195 ton), door verkoop aan het buitenland van één treiler (— 324 ton) en door veranderingswerken (— 2 ton).

Op het einde van 1987 bedroeg de totale tonnenmaat van de vissersvloot 23.385 ton tegenover 22.846 ton in het voorgaande jaar, hetgeen een verhoging met 539 ton beduidt.

Beschouwd per thuishaven (zie onderstaande tabel) neemt Zeebrugge nog altijd de eerste plaats in met 14.426 ton of 61,69 th. van de totaliteit. Oostende komt op de tweede plaats met 5.978 ton of 25,56 th. van het totaal, gevolgd door Nieuwpoort met 2.542 ton of 10,87 th. en tenslotte Blankenberge met 439 ton of 1,88 th.

Tabel volgens de indeling per thuishaven:

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	369	64	154	29
II	975	1.608	763	69
III	2.113	5.135	1.136	130
IV	2.521	7.619	489	211
V	—	—	—	—
TOTAAL:	5.978	14.426	2.542	439
%:	25,56	61,69	10,87	1,88

## Ontwikkeling van de drijfkracht

In de loop van 1987 werd het motorvermogen van de Belgische vissersvloot met 3.805 PK opgevoerd, met name van 96.810 PK in 1986 tot 100.615 PK op het einde van 1987. Die stijging werd als volgt in de hand gewerkt: een aanwinst van 4.067 PK door het in de vaart brengen van negen nieuwe treilers, een verhoging van 525 PK door de vervanging van een oude door een nieuwe motor, een stijging met 337 PK door het opdrijven van motoren en tenslotte 458 PK door het terug in de vaart brengen van een treiler.

Anderzijds werd het motorvermogen van de vloot met 1.582 PK afgeslankt door de schrapping van vijf treilers (— 910 PK) en door de verkoop van één vaartuig aan het buitenland (— 672 PK).

De Zeebrugse vloot totaliseert 63.341 PK of 62,95% van de drijfkracht van de ganse Belgische zeevissersvloot, gevolgd door deze van Oostende met 24.093 PK of 23,95%, deze van Nieuwpoort met 11.416 PK of 11,35% en tenslotte deze van Blankenberge met 1.765 PK of 1,75%.

Vergeleken met de toestand in 1986 boeken de havens

Oostende	404 PK
Zeebrugge	2.898 PK
Nieuwpoort	503 PK

winst, terwijl de haven Blankenberge onveranderd blijft.

Ingedeeld volgens thuishaven ziet de toestand er als volgt uit:

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	2.246	435	1.645	135
II	4.334	7.409	3.506	300
III	8.144	21.239	4.065	430
IV	9.369	34.258	2.200	900
V	—	—	—	—
TOTAAL:	24.093	63.341	11.416	1.765
%:	23,95	62,95	11,35	1,75

In verband met de drijfkracht dient gezegd dat het merendeel van de motoren, ingebouwd in de Belgische vissersvloot, van buitenlandse constructie is. Inderdaad, van de 201 vaartuigen zijn er 127 of 63,18 th. uitgerust met een in het buitenland gebouwde motor terwijl slechts 74 vaartuigen of 36,82 th. voortgestuwd worden door een motor van Belgisch fabrikaat. Vermelden wij tenslotte nog dat in 1987 negen nieuwe motoren werden ingebouwd.

## Ouderdom van scheepsrompen en voortstuwingsmachines

In verband met de ouderdom van enerzijds de scheepsrompen en anderzijds de voortstuwingsmachines van de Belgische vissersvloot komen wij tot volgende gegevens:

De ouderdom van de scheepsrompen schommelt tussen 1 jaar en 58 jaar. Nochtans hebben 182 of 90,51 th. der scheepsrompen de 30 jaar niet overschreden. De rompen zijn in totaal 3.591 jaar oud, hetgeen een gemiddelde vertegenwoordigt van 17 jaar en 8 maanden. In 1986 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de scheepsrompen nog 18 jaar en 1 maand.

De indeling van de rompen volgens vijfjarige categorieën toont aan dat de vissersvloot is samengesteld uit:

- 52 rompen van 1 tot 5 jaar, zijnde 20,89 th.
- 16 rompen van 6 tot 10 jaar, zijnde 7,97 th.
- 14 rompen van 11 tot 15 jaar, zijnde 6,98 th.
- 38 rompen van 16 tot 20 jaar, zijnde 18,90 th.
- 55 rompen van 21 tot 25 jaar, zijnde 27,29 th.
- 17 rompen van 26 tot 30 jaar, zijnde 8,48 th.
- 13 rompen van 31 tot 35 jaar, zijnde 6,49 th.
- 1 romp van 36 tot 40 jaar, zijnde 0,40 th.
- 2 rompen van 41 tot 45 jaar, zijnde 1 th.
- 0 rompen van 46 tot 50 jaar, zijnde 0 th.
- 1 romp van 51 tot 55 jaar, zijnde 0,50 th.
- 2 rompen van 56 tot 60 jaar, zijnde 1 th.

De ouderdom van de 201 motoren schommelt tussen 1 en 38 jaar maar slechts 10 of 9,98 th. zijn ouder dan 25 jaar.

De motoren totaliseren 2.578 jaar, hetzij gemiddeld 12 jaar en 9 maanden. In 1986 bedroeg de gemiddelde ouderdom van de motoren 13 jaar en 6 maanden.



De indeling van de ouderdom volgens categorieën van 5 jaar toont aan dat de vissersvloot is samengesteld uit:

- 70 motoren van 1 tot 5 jaar, zijnde 34,77 th.
- 31 motoren tussen 6 en 10 jaar, zijnde 15,43 th.
- 16 motoren van 11 tot 15 jaar, zijnde 7,98 th.
- 28 motoren van 16 tot 20 jaar, zijnde 13,91 th.
- 36 motoren van 21 tot 25 jaar, zijnde 17,93 th.
- 13 motoren van 26 tot 30 jaar, zijnde 6,48 th.
- 6 motoren van 31 tot 35 jaar, zijnde 3 th.
- 1 motor van 35 tot 40 jaar, zijnde 0,50 th.

#### Personeel van de visserij

Op 31 december 1987 bedreven nog 194 eenheden de zeevisserij. Het aantal ingescheepte bemanningsleden bedroeg 904 tegen 896 op 31 december van het voorgaande jaar.

Van deze 904 aangemonsterde vissers vormen 704 of 77,86 th. het dek- en gespecialiseerd personeel. De rest, zijnde 200 of 22,14 th. vormen het machinepersoneel. Het gemiddeld aantal aangemonsterde vissers bedraagt:

- op scheepsklasse I: 2,91 th.
- op scheepsklasse II: 3,71 th.
- op scheepsklasse III: 5,00 th.
- op scheepsklasse IV: 6,22 th.

Over het geheel van de bemande vissersvloot bedraagt het gemiddelde 4,66 opvarenden.

Volgens de indeling der bemanning naargelang de uitgeoefende functie krijgen wij volgende tabellen:

#### A) dekpersoneel en specialisten:

Scheeps-klasse	Functies						TOTAAL
	Schipper (1)	Stuurman	Matroos	Licht-matroos	Leerling (2)	Scheeps-jongen (3)	
I	21	—	27	1	3	1	53
II	59	8	92	4	6	15	184
III	70	47	134	5	6	14	276
IV	44	44	70	10	3	20	191
TOTAAL:	194	99	323	20	18	50	704

#### B) machinepersoneel:

Scheeps-klasse	Functies		TOTAAL
	1e motoristen	hulpmotoristen	
I	7	1	8
II	35	—	35
III	69	5	74
IV	44	39	83
TOTAAL:	155	45	200

Onder de 194 schippers zijn er 39 of 20,10 th. die reder zijn en dus het bevel voeren over hun eigen vaartuig; van de 323 aangemonsterde matrozen zijn er 4 of 1,24 th. eigenaar van het vaartuig waarop hij aangemonsterd is en van de 200 motoristen of hulpmotoristen zijn er 5 of 2,50 th. eveneens eigenaar van het vaartuig waarop zij aangemonsterd zijn.

In totaal zijn er dus 48 reders-eigenaars aangemonsterd waarvan:

- 13 of 27,08 th. op schepen van klasse I
- 23 of 47,92 th. op schepen van klasse II
- 7 of 14,58 th. op schepen van klasse III
- 5 of 10,42 th. op schepen van klasse IV

De evenredige indeling van de aangemonsterde zeelieden volgens de thuishaven is de volgende:

- 255 of 28,21 th. op de Oostendse vloot
- 500 of 55,31 th. op de Zeebrugse vloot
- 130 of 14,38 th. op de Nieuwpoortse vloot
- 19 of 2,10 th. op de Blankenbergse vloot

Op 31 december 1987 telde men 1.263 vissers waarvan 904 waren aangemonsterd en 359 beschikbaar waren. De leeftijd van deze vissers schommelt tussen 15 jaar en 72 jaar en geeft volgende gemiddelde leeftijden:

- schippers: 37 jaar en 5 maanden;
- ondergeschikt dekpersoneel: 27 jaar;
- motoristen: 32 jaar en 10 maanden;
- ondergeschikt machinepersoneel: 30 jaar en 10 maanden.

#### Brevet en Vergunningen

Gezien de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen om in staat

van veiligheid te zijn, mag de Koning (zie art. 4 van de wet van 5.6.72 op de veiligheid der schepen) voorschriften bepalen, met inachtneming van de omstandigheden betreffende de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen vereist worden van de schipper en van de bemanning.

Voor de zeevisserij worden volgende certificaten voor ondergeschikten afgeleverd (K.B. van 21.5.1958 herhaaldelijk gewijzigd):

- Certificaat van scheepsleerjongen
- Certificaat van bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie.

Het K.B. van 10 mei 1984 tot wijziging van het K.B. van 21.5.1958 betreffende de toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart voorziet in het afleveren van volgende getuigschriften voor de visserij:

#### - Afdeling DEK

- 1) diploma van aspirant-schipper ter visserij;
- 2) brevet van schipper ter kustvisserij;
- 3) brevet van schipper ter visserij.

#### - Afdeling MACHINE

- 1) brevet van motorist ter kustvisserij;
- 2) brevet van matroos-motorist;
- 3) brevet van motorist.

#### - Overgangsbepalingen

- 1) Het brevet van schipper ter visserij 2e klasse wordt gelijkgesteld met het brevet van schipper ter visserij, wat betreft de bevoegdheid van houder om bevel te voeren aan boord van vissersvaartuigen met een bruto tonnenmaat van niet meer dan 300 ton, die varen in een onbepert zeegebied;
- 2) Het brevet van schipper ter visserij 1e klasse, blijft geldig met de prerogatieven die eraan verbonden waren;
- 3) De vergunning voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 120 PK, wordt gelijkgesteld met het brevet van motorist ter kustvisserij.

- a) 167 vissers zijn houder van het brevet van Schipper ter Visserij of van een gelijkwaardig brevet; hiervan voeren 115 het bevel over een schip, van de 52 overigen zijn er 14 als stuurman, 14 als matroos, 19 als motorist en 5 als hulpmotorist aangemonsterd. Van de 115 bevelvoerende schippers zijn er 4 die met een vergunning van de zeevaartinspektie het bevel voeren over een vaartuig.
- b) 119 zijn in het bezit van een brevet van schipper ter kustvisserij, hiervan voeren er 75 het bevel over een schip; van de 44 overigen zijn er 15 als stuurman, 15 als matroos, 9 als motorist en 5 als hulpmotorist aangemonsterd. Van de 75 bevelvoerende schippers zijn er 29 die met een vergunning van de zeevaartinspektie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt.
- c) 134 zijn houder van het diploma van Aspirant-Schipper, waarvan er 3 als schipper met vergunning van de zeevaartinspektie zijn gemonsterd, 47 als stuurman, 40 als matroos, 1 als lichtmatroos, 6 als scheepsjongen, 29 als motorist en 8 als hulpmotorist.
- d) 125 zijn drager van het Getuigschrift van Scheepsleerjongen, waarvan er 5 gemonsterd zijn als stuurman, 70 als matroos, 2 als lichtmatroos, 21 als scheepsjongen, 21 als motorist en 6 als hulpmotorist.
- e) 1 is in het bezit van het „Certificaat van Bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie” en voert het bevel over een schip, met een vergunning van de zeevaartinspektie.
- f) 56 bezitten het brevet van motorist of een gelijkwaardig brevet; hiervan zijn er 12 gemonsterd als schipper, 4 als matroos, 39 als motorist en 1 als hulpmotorist. Van de 39 motoristen zijn er geen die met een vergunning van de zeevaartinspektie een motor bedienen.
- g) 140 bezitten het brevet van matroos-motorist. Hiervan zijn er 31 gemonsterd als schipper, 10 als stuurman, 22 als matroos, 66 als motorist, 9 als hulpmotorist en 2 als scheepsjongen. Van de 66 motoristen zijn er 19 die met een vergunning van een zeevaartinspektie een motor bedienen.
- h) 242 bezitten het brevet van Motorist ter Kustvisserij of van een gelijkwaardig brevet. Hiervan zijn er 90 gemonsterd als schipper, 16 als stuurman, 58 als matroos, 50 als motorist en 28 als hulpmotorist. Van de 50 motoristen zijn er 21 aangemonsterd met een vergunning van de zeevaartinspektie.

Van de 194 schippers die het bevel voeren over een vaartuig, zijn er 115 of 59,28% houder van het brevet van schipper ter Visserij of van een gelijkwaardig brevet; 75 of 38,66% zijn houder van het brevet



van schipper ter Kustvisserij; 3 of 1,55% zijn houder van het diploma van Aspirant-Schipper; 1 of 0,51% is houder van het Certificaat van Bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie.

Onder de 155 motoristen, verantwoordelijk voor een machine, telt men 39 of 25,16% houders van een brevet van motorist; 66 of 42,58% houders van het brevet van matroos-motorist en 50 of 32,26% houders van het brevet van motorist ter kustvisserij.

**NOTA:** Er werd slechts rekening gehouden met het hoogste brevet of diploma behaald door betrokkenen.

## REDERIJEN

Einde 1987 was de vissersvloot het eigendom van 182 reders, nl.:

67 of 36,81%

persoonlijke of familiale ondernemingen (P.F.);

12 of 6,59%

feitelijke vennootschappen (F.V.);

72 of 39,56%

personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid (PVBA);

3 of 1,65%

naamloze vennootschappen (N.V.);

2 of 1,11%

coöperatieve vennootschappen (C.V.);

26 of 14,29%

besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid (BVBA).

Wat de belangrijkheid aangaat van ieder soort onderneming volgens het aantal uitgebate schepen komen de PVBA's op de eerste plaats met 87 eenheden of 43,28 th. van de totaliteit; vervolgens de PF's

met 69 schepen of 34,33 th. van de totaliteit, de BVBA's met 28 schepen of 13,93 th., de FV's met 12 schepen of 5,97 th., de NV's met 3 schepen of 1,49 th. en tenslotte de CV's met 2 schepen of 1 th.

De indeling volgens de thuishaven van het aantal rederijen ziet er als volgt uit:

– Oostende: 59 rederijen

– Zeebrugge: 88 rederijen

– Nieuwpoort: 31 rederijen

– Blankenberge: 4 rederijen

## DE SCHELDEVLOOT

Tenslotte nog even heel summier aandacht voor de ontwikkelingen die zich in de Scheldevisserijvloot hebben voorgedaan.

Eind 1987 bestond deze vloot uit 10 motorschepen waaronder 8 motorkotters en 2 klipperaken. Ook in 1986 omvatte de vloot 10 eenheden. Deze vloot is onderverdeeld in 4 thuishavens, nl. Boekhoute met 5 motorkotters, Kieldrecht met 2 klipperaken, Antwerpen met 2 motorkotters en Rupelmonde met 1 motorkotter.

Deze 10 eenheden ontwikkelen een totale drijfkracht van 2.170 PK, hetzij 217 PK gemiddeld. In 1987 bleef de tonnenmaat van de Scheldevisserijvloot onveranderd ten aanzien van 1986 op 412 ton staan.

Eind 1987 waren de 10 vaartuigen bemand door in totaal 19 bemanningsleden, hetzij gemiddeld 1,9 man per eenheid. Onder die vissers telde men 4 schippers-motoristen, 6 schippers, 5 matrozen, 1 motorist, 2 lichtmatrozen en 1 scheepsjongen.

Tenslotte nog vermelden dat de 10 eenheden van de Scheldevisserijvloot eigendom zijn van 10 persoonlijke of familiale ondernemingen.

## ETEN

# Schelvis met mierikswortel

Verleden week kreeg ik vrienden te eten. Er was ook een Poolse tante bij, die zo ongeveer recht van het vliegtuig bij mij aan tafel belandde. Dus maakten wij Belgische dingen natuurlijk zoals „Asperges à la flamande"! De Poolse tante nam aanvankelijk zeer wantrouwig één asperge, maar verklaarde na degustatie onmiddellijk dat ze deze ervaring ging herhalen. Deze asperges waren dus een groot succes, maar ja, dat zal niemand wel erg verwonderen. Het hoofdgerecht kostte mij heel wat meer hoofdbreken, maar uiteindelijk koos ik voor schelvis met mierikswortel. Kent U mierikswortel? Een nogal plumpe plant, die als een onbewaand rekel onder de tuinkruiden wordt beschouwd. Dikwijls wordt hij ten onrechte als onkruid beschouwd en meedoogenloos uitgehakt. Een vergissing. De getande, kringwerpige bladeren kunnen op sommige plaatsen tot 1 m. lang worden. Het belangrijkste deel van de plant is echter zijn dikke vlezige wortel, vol geneeskracht en met een pikant aroma en een scherpe, pikante smaak die wat herinnert aan mosterd, waarmee de plant botanisch dan ook verwant is. Mierikswortel is van oudsher een door velen geliefd kruid. Afkomstig uit het Oosten wordt het zowat overal gekweekt vandaag de dag. We vinden het zowel in Azië, Afrika als in geheel Midden-Europa. De plant vraagt weinig zorg en groeit het liefst op een winderige plaats in zandgrond. De Germanen nuttigden hem al bij drinkgelegingen, hij heeft immers een heilzame werking op lever en ingewanden. Vandaag gebruikt men mierikswortel voornamelijk geraspt in allerlei sauzen. Het is natuurlijk aangewezen verse mierikswortel te gebruiken, maar je kan het ook wel vinden in fijn gevreven toestand of in pasta. Je kan dit kruid heel gemakkelijk in je tuin kweken en je kan het oogsten het hele jaar door. En moest U het ergens voor nodig hebben, de latijnse naam is „ARMORA CIA RUSTI-

CANA", en de plant behoort tot de kruisbloemigen.

Maar nu terug naar mijn etentje.

Ik schafte mij voor 6 personen volgende ingrediënten aan:

- 6 dikke moten hele verse schelvis
- 300 gr. grijze garnalen
- ½ liter melk
- 50 gr. boter
- 100 gr. witte kaas
- 2 gezouten vierkante gervais-kaasjes
- 2 soeplepels geraspte mierikswortel
- peper, zout

De moten schelvis worden overgoten met de melk en evenveel water. Alles wordt aan de kook gebracht, en daarna laten we de vis pochieren van het vuur af gedurende 10 à 15 minuten. De uitgelekte moten verschuiven dan naar een vuurvaste schotel, samen met 1 dl. kookvocht. Klontjes boter op de moten, en we schuiven de schotel in een voorverwarmede oven op 2.000 (thermostaat 6) waar we ze 15 min. laten. Ondertussen verwarmen we al roerend de witte kaas, de gezouten kaasjes en de mierikswortel. We voegen dit aan de vis toe en laten het geheel nog wat sudderen. Op het laatste ogenblik voegen we de garnalen toe en we gratineren. Een gekookte nieuwe aardappel is heel lekker bij deze schotel. En doet U vooral niet zoals ik, als U hem klaarmaakt, laat de garnalen niet NAAST de schotel staan, want dan ontbreekt er echt wel een dimensie aan. Maar ja, het heeft toch gesmaakt. Ook de Poolse tante vond het heerlijk. Als besluit stond er nog een zelfgebakken aardbeitaart op het programma en ondanks het feit dat iedereen daarover werkelijk lynchrisch was, kan ik U toch het recept niet geven. Dit is nl. een visrecepten-rubriek!! Ja Ja.

Ingrid Stasse

## HERVORMING EG-VISSERIJPOLITIEK

Na drie bijeenkomsten, afgesloten met een maratonzitting, hebben de visserijministers een akkoord bereikt over de hervorming van hun visserijbeleid. Frankrijk en Spanje zetten zich tegen de verminderde steun aan de tonijnvisserij, die bijna uitsluitend door beide landen wordt bedreven. Ze hebben zich uiteindelijk bij de beslissing om de kosten te drukken neergelegd. De ministers hebben ook veertien vissoorten uit het Middellandse Zee-gebied toegevoegd aan de lijst waarvoor EG-steun mogelijk is. Deze beslissing houdt uiteraard verband met de toetreding van Spanje en Portugal.

Het regulerend optreden om overproductie tegen te gaan wordt beperkt. De EG compenseert niet langer het volledige verschil tussen de marktprijs en de gegarandeerde prijs. De tussenkomsten worden ook niet meer individueel uitbetaald. Alleen de producentenorganisaties kunnen nog op EG-steun rekenen. Met deze maatregelen wil de EG in de eerste plaats de kosten voor de marktordening drukken die hoofdzakelijk uit overaanvoer voortvloeien.

## AFRIKAANSE VISSOORT IN TREK IN NEDERLAND

In Nederlandse restaurants prijkt steeds vaker een „nieuwe" vis op het menu: de meerval. Na de steur is dit de grootste zoetwatervis die in Europa voorkomt. Deze tot drie meter lange roofvis komt oorspronkelijk uit Afrika maar wordt ook aangetroffen in rivieren van Oost-Europa, vooral de Donau. In Nederland wordt de meerval (*Silurus glanis*) gekweekt in voortdurend gezuiverd en circulerend water. Het vlees van de meerval, ook visduivel of wentelaar genoemd, is licht verteerbaar mineraalrijk voedsel met een laag vetgehalte. Honderd gram vlees bevat slechts 130 calorieën.



## TWEEDAAGS WEEKEND VAN DE ZEE EN „OMMEGANCK” IN OOSTENDE

Een week later dan andere jaren wordt het toeristisch seizoen in Oostende kleurrijk ingezet. Het „Weekend van de Zee” werd grootser uitgebouwd dan vorig jaar. VZW Dienamo (staat voor Dienst Evenementen en Animatie Oostende) heeft een programma bekookstofd waarin ruimte is voorzien voor animatie, folklore en religie.

„Ter strand, ter zee en in de vlucht” is het thema voor een waaiar attracties die in het afzonderlijk programma hiernaast af te lezen zijn. De traditionele „Zeewijding” en de botenparade in de havengeul ontbreken niet. Vaartuigen van de RMT, Schiaffino, het Zeewezen, de Zeemacht, de Paster Pype en de Ibis symboliseren de tema's veiligheid, verkeer en opleiding op zee. De vissersvloot volgt in hun kielzog om de zee als broodwinning gestalte te geven. De zee als recreatieplaats komt aan bod met een sliet pleziervaartuigen, aangevoerd door de nieuwe Commodore/Rucanor en veteraan Staf Versluys in zijn Typhoon. Na de botenparade start de optocht van het Sint-Petrus- en Paulusplein naar het Zeeliedenmonument waar de Gregoriaanse openluchtmis door deken Loncke en elf medepriesters wordt geconcelebreerd.

### Reeds ommeganck in... 1484

In „Het Oude Oostende en zijne Driejarige Belegering” door Edward Vlietinck (1897) staat het zwart op wit: „Twee gewone ommegangen of processien waren in het Oude Oostende in voege: de Heilige Sacramentsprocessie en voornamelijk de Sint-Pietersprocessie, op den naamdag van dien Heilige.” De auteur vond hiervoor aanwijzingen in een oude rekening uit 1484 waarin melding is van de ommeganck op Sint-Pieters- en Paulusdag. Echter pas in het jaar 1493 komt deze plechtigheid regelmatig in de gemeenterekeningen voor.

„In Oostende, de gejaagde of ingekeerde, is het moeilijk om tradities te ijken” schrijft Karel Jonckheere. „Iets van het rusteloos grillige van de zee speelt mee in de organisatorische krachten van de stad.” Naargelang van wie het initiatief uitging was het kerkelijk karakter nadrukkelijk aanwezig of groeide de ommeganck (letterlijk) uit tot een praalstoet.

Ook de zeewijding werd soms in vraag gesteld, in 1834 door een Franstalige Brusselse krant die met de manifestatie de draak stak. Het Oostendse „Feuille d'Annonce” reageerde verontwaardigd. Het seizoenbladje pleitte voor het behoud van dit aloude volksgebruik. Volgens stadsarchivaris Loontjens was de zeewijding al gebruikelijk in de 13de eeuw. De wijding gebeurde vanuit de kerk van Ter Streep die zich toen vlakbij de zee bevond.

### „OOSTENDE VERTELD”

De verdwijning van de Zeewijdingsprocessie zo'n dertig jaar geleden werd al vaak betreurd. Om het weekeinde vol te maken werd teruggegrepen naar een nog oudere traditie: de ommeganck. De ervaringen met de Vissersstoet op de Vuurtorenwijk heeft geleerd dat een omvangrijke manifestatie op een ruime toeristische belangstelling kan rekenen. De aantrekkingskracht wordt nog versterkt als het opzet een sterke publicitaire onderbouw meekrijgt. Met de financiële steun van enkele milde sponsors werden voor het „Weekend van de Zee” 30.000 viertalige folders verspreid. Aan belangstelling zal het zeker niet ontbreken voor de historische ommeganck op zondagnamiddag. Regisseur Werner Rabau heeft zich hiervoor geïnspireerd bij Karel Jonckheere die in „Oostende verteld” (1970) in 330 bladzijden een evokatie bracht van het onzichtbare verleden van zijn geboortestad.

De ommeganck is dan ook een kleurrijke evokatie die start met de ontstaansgeschiedenis van „de koningin” uit de golven en eindigt met het futuristisch beeld van een kosmopolitische stad. De historische tafereel visualiseren het ontstaan van de kustvlakte en de eerste kerk op het schorreiland Testerep, de verheffing tot stad door Margareta van Constantinopel (1267) en de roemrijke kaperstijd. Aan Oostendse vrijbuiters, gebonden door de Veronica-eed van onderling trouw, zal er in de ommeganck geen tekort zijn. Het eerste gedeelte van de rondgang wordt afgesloten met de periode van het bloedige driejarige beleg (1601-1604) van de geuzenstad.

Het tweede luik staat volledig in het teken van de koningskronen: de historische ontvangsten van de gekroonde staatshoofden keizer Frans I, Lodewijk XV, Jozef II en

Napoleon. De komst van de eerste Belgische vorst Leopold I luidt een nieuw tijdperk in met de groei van de vissershaven en het ontluiken van een elegante badstad.

Vertrek aan de Vindictivelaan en vervolgens langs de A. Pieterslaan, Petit-Paris, Torhoutsesteenweg, A. Buylstraat, Wapenplein, Kapucijnenstraat en Visserskaai.

(gw)

### Programma van het „Weekend van de Zee”

#### ZATERDAG 2 JULI

– Internationaal drakenvliegerfestival op het Groot Strand (van 10 tot 19 u.):

- 10.00 Voorstelling van de 85 deelnemers uit Engeland, Nederland, Frankrijk en België.
- 14.00 Demonstraties luchtakrobatie met exceptionele vliegertjes en stuntvliegers
- 18.00 Opstijgen van warmeluchtballons
- 19.00 Futuristisch Vlaggenballet op het Zeeheldenplein (Zeeliedengedenkten)
- 23.00 Muzikaal vuurwerk met laserstraalprojectie op het Klein Strand.

#### ZONDAG 3 JULI

- 10.15 Botenparade in de havengeul
- 10.50 Optocht naar het Zeeliedenmonument
- 11.00 Eucharistieviering en zegening van stad en zee
- 16.00 Historische ommeganck in de binnenstad.



De vertegenwoordigers van de diverse instanties die bij de organisatie van het „Weekend van de Zee” betrokken zijn: schepen Dries Vermeesch, deken Loncke, directeur Dienamo Guido Houben, regisseur Werner Rabau en sponsor Everaerd (gw).





## VAN ZIJTRAWLER NAAR HEKTRAWLER

In Nederland verscheen bij de verzendboekhandel Hoekman een fotoboek, met ruim 400 foto's over 80 jaar visserij. In dat boek wordt door de bekende Arie Van Der Meer de ontwikkeling van motorzijtrawler naar motorhektrawler vastgelegd en geïllustreerd. Het boek telt 160 pagina's en kost 49,90 gulden. Het wordt besteld bij verzendboekhandel Hoekman, antwoordnummer 6000 te 4400 WB Yerseke, Nederland.

## REPertoire DES CROCHES ET EPAVES

Ons Frans zusterblad „Le Marin” gaf een repertoire uit waarin 18.000 wrakken en onderzeese uitstekende voorwerpen vermeld staan. Het boek dekt volledig de Europese 200-mijlszone, de Atlantische zone (van Ierland tot Portugal), het Kanaal, de Noordzee en Noord Schotland.

Verdere inlichtingen: Le Marin, 35051 Rennes, Cedex, France.

## GLENCANNON, DE SCHEVE SCHOT

Oorspronkelijk in een Engelse krant als feuilleton verschenen en later in boekvorm uitgegeven, was Glencannon in de jaren veertig een graag geziene gast, ook aan boord van de Nederlandse schepen. Na het eerste deel verschenen een tweede en een derde. De Spaarnestad kwam in de jaren vijftig met een Nederlandse vertaling van de drie delen, waarvan vier drukken verschenen. Nu, in 1988, hebben deze oude drukken een welhaast antiquarische waarde.

Als er aan boord nog een exemplaar rondzwerft, blijkt de nieuwe generatie zeelieden Glencannon maar al te graag te lezen en ook niet-zeelieden kunnen de zeer speciale sfeer kennelijk nog steeds waarderen. Van uitgeverij Het Spectrum, die de rechten van de Spaarnestad overnam, werd het recht op de vertaling verworven, waarna deze uitgave een feit kon worden. Het bleek niet te achterhalen, bij wie de oorspronkelijke, Engelse rechten berusten.

De verhalen in het boek spelen zich praktisch geheel af op het wrakke, Engelse vrachtschip „Inchcliffe Castle” en handelen in de jaren vanaf de eerste wereldoorlog tot net na de tweede.

Colin St.-Andrew Mac-Trockle Glencannon, kortweg genaamd Glencannon, is de fantasierijke hoofdfiguur, die allerlei onmogelijke en dwaze avonturen beleeft. Hij staat model voor de klassieke, Schotse hoofdwerktuigkundige met al zijn goede en kwade

eigenschappen, maar vooral gekenmerkt door zijn onstuitbare dorst, die hij tracht te lessen met zijn favoriete merk whiskey, Dug-gans Dauw van Kirkintilloch. Zijn tegenpool is Chauny Montgomery, de eerste stuurman. Hij is geheelonthouder, stuurman en komt bovendien uit Londen, zodat Glencannon alle redenen heeft om hem het leven zo zuur mogelijk te maken.

De gehaaide marconist Levy is soms, zeker als het om geld gaat, Glencannon te slim af. De gemoedelijke, maar niet erg moedige kapitein Ball probeert alles in goede banen te leiden, met wisselend succes. De vaak hatelijke brieven van kantoor, verzonden door Virgilius Hazlitt verzuimen nimmer hun uitwerking na te laten, hetgeen de stemming als regel niet ten goede komt.

Hoewel de verhalen met recht sterk genoemd kunnen worden, zijn ze voor zeevarenden en hen, die gevaren hebben, zeer herkenbaar. Tussen alle haat en nijd door ademen ze de geest van liefde voor de gamele ketels en de aftandse machines, liefde voor het wrakke schip en waardering voor vakmanschap, in dit geval goed zeemanschap.

Het boek kan besteld worden bij de uitgeverij SMIT & WYTZES, Grindrug 1 te 8321 DD URK Nederland en kost daar 17,50 gulden.

**Sommige abonnees hebben klachten wat de postbedeling van „Het Visserijblad” betreft.**

**Laat desgevallend niet na ons te contacteren. Wij doen het nodige.**

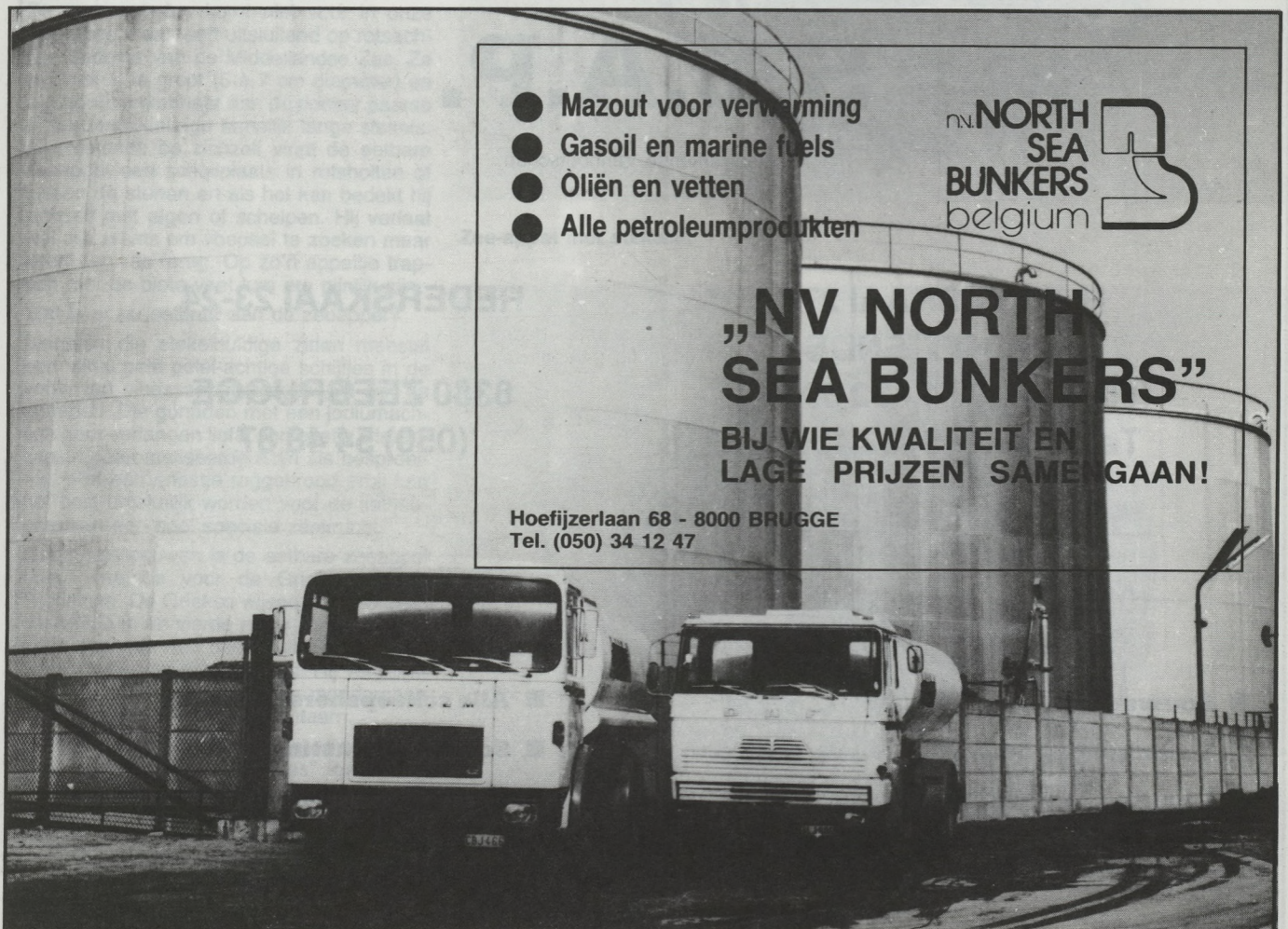
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumproducten

NV NORTH  
SEA  
BUNKERS  
belgium

# „NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN  
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Hoefijzerlaan 68 - 8000 BRUGGE  
Tel. (050) 34 12 47





# **SCAP NIEUWS**

*Dicht bij huis beschikt U over een adres voor het vakkundig plaatsen en herstellen van koelinstallaties en scherfijsmachines.*

*Daardoor: minimale verplaatsingskosten en besparing op uurlonen.*

## **S.C.A.P.**

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27  
8400 OOSTENDE  
(059) 32 29 51 - 32 09 31  
Telefax: (059) 32 49 64**

**REDERSKAAI 23-24  
8380 ZEEBRUGGE  
(050) 54 48 87**

**Werkhuizen:  
(059) 32 39 79 - 32 08 20**

- **Bouwen vissersvaartuigen**
- **Verlengen en moderniseren van schepen**
- **Levering brandstoffen**
- **Alle sloopsherstellingen**
- **Scheepsuitrusting**
- **Uitvoeren van plaatdiktemetingen**



## ZEEAPPELS

Tot de klasse van de stekelhuidigen, waartoe ook de zeesterren behoren, rekenen we ook de zeeëgels of zeeappels.

De appelachtige vorm en de vele stekels van deze soort dieren zal wel voor de Nederlandse benaming gezorgd hebben. De Fransen maken geen onderscheid en spreken alleen maar van „oursins”, alhoewel het Franse woordje ook gebruikt wordt voor een berenmuts. Dat zal waarschijnlijk wel zijn omdat de haartjes van het bont van een berenmuts nogal recht staan en een stekelig uitzicht geven.

Laten we het eerst over de zeeappel zelf hebben. Het is niet zo maar een soort bellefleur of een cox of nog een sappige renette waar je in bijten kunt. Helemaal niet, want de vele stekels van de zeeappels zouden je lippen tot bloedens toe prikken. Toch zijn er bepaalde soorten zeeappels wel eetbaar maar daarvoor moet je ze eerst opensnijden. Ter gelegenheid van de kerst- en nieuwjaarsdagen zag ik eetbare zeeappels (*paracentrotus lividus*) te koop aangeboden in de visafdeling van een grootwarenhuis te Oostende. De verkoper wist zelf niet te vertellen hoe die beestjes moesten behandeld worden eer ze op tafel konden komen.

Wie naar vakantieoorden aan de Middellandse Zee reist kan daar wel een zeeappel op zijn bord krijgen als hij zeevruchten voor menu heeft gekozen. In de Middellandse Zee worden de eetbare zeeappels gevestigd. Maar opgelet, zeeappels uit de kustzone zijn dikwijls giftig door pollutie.

De *paracentrotus* komt niet voor in onze Noordzee maar leeft uitsluitend op rotsachtige bodems van de Middellandse Zee. Ze zijn niet al te groot (5 à 7 cm diameter) en zijn goed herkenbaar aan de donker paarse of bordeauxkleurige tamelijk lange stekels. Al draaiende op zichzelf vindt de eetbare zeeappel een schuilplaats in rotsholten of tussen de stenen en als het kan bedekt hij zichzelf met algen of schelpen. Hij verlaat wel zijn plaats om voedsel te zoeken maar keert dan rap terug. Op zo'n appeltje trappen met de blote voet kan erg pijnlijk zijn.

Wat is er nu eetbaar aan de zeeappel?

Binnenin die stekelhuidige zitten meestal een vijftal gele gelei-achtige schijfjes in de vorm van sinaasappelpartikels. Dit zijn de gonaden. Die gonaden met een jodiumachtige geur verlangen liefst een beetje citroensap of gearomatiseerde azijn als besproeiing. Met een sneetje roggebrood erbij kan het best smakelijk worden voor de liefhebbers van een heel speciale zeevrucht.

Sinds vele eeuwen is de eetbare zeeappel geen vreemde voor de Grieken en de Romeinen. De Griekse wijsgeer Aristoteles, die leefde in de vierde eeuw voor Christus, geeft er reeds een beschrijving van in zijn vierde boek van natuurkennis. Hij vergelijkt het inwendig skeletvormige mondorgaan van de zeeappel met een lantaarn.

Nu nog wordt dat orgaan van de zeeappel „De lantaarn van Aristoteles” genoemd. Zoals de gonaden vijfdelig zijn, zo ook is de lantaarn vijfdelig en is de mond van het dier van vijf tandjes voorzien. De pentagonale verdeling van het lichaam is een kenmerkende eigenschap van zeer vele stekelhuidigen.

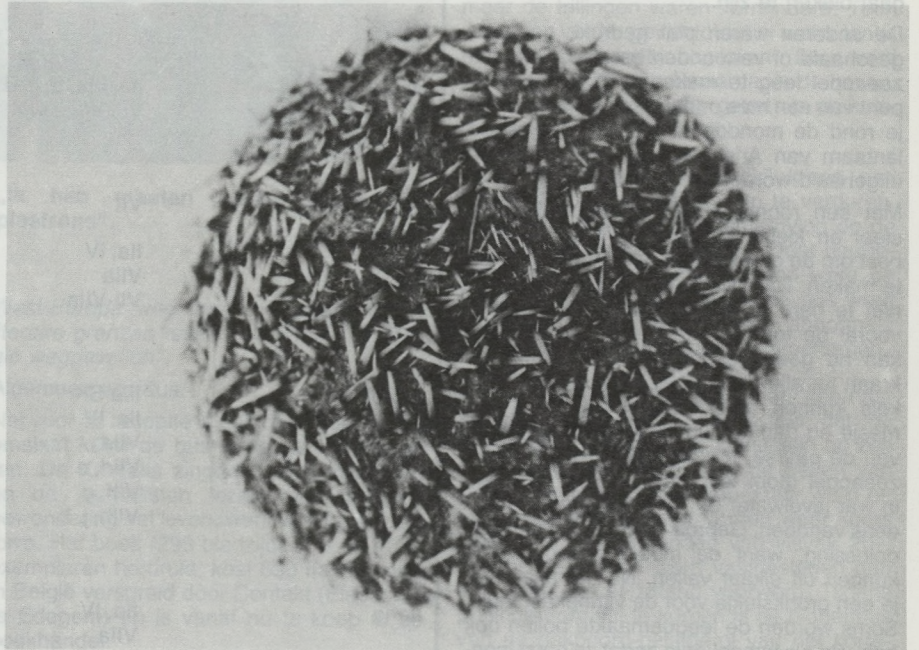
De mond van de zeeappel moeten we aan de onderkant zoeken, terwijl de anus aan de bovenpool van het bolvormig lichaam gelegen is.

Men zou kunnen zeggen dat het dier de indruk geeft van te leven met zijn kop naar de grond en met zijn achterste naar boven.

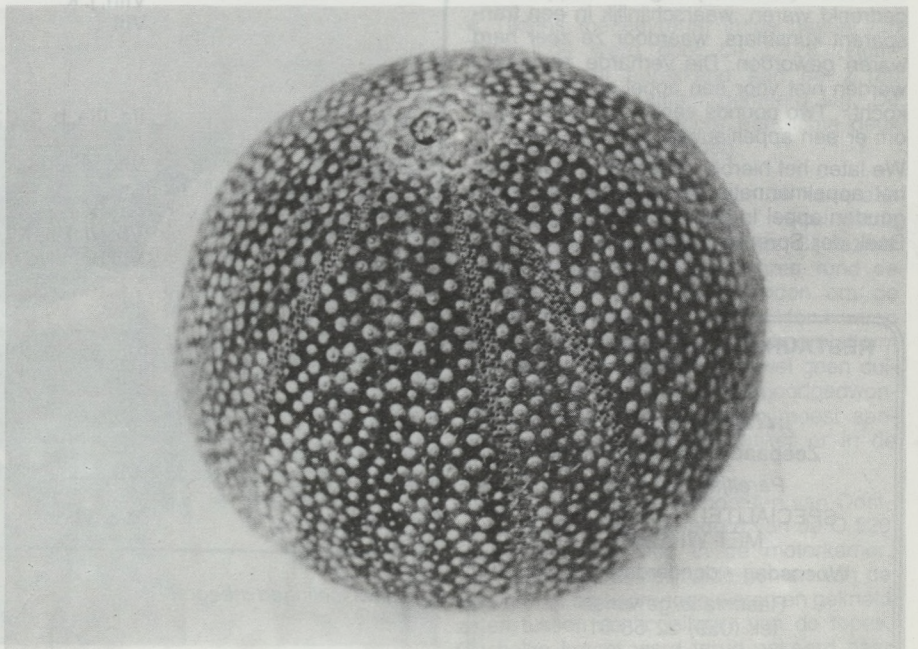
Zeeappels grazen als 't ware de zeebodem af steeds met de kop tegen de grond en om zich te kunnen bewegen gebruiken ze de vele stekels. Er zijn wel mannetjes en wijfjes bij de zeeappels. Ze kunnen ook van geslacht veranderen; kwestie van het leven eens van beide kanten te bekijken. Kopulerende zeeappels werden nog niet aangetroffen.

De zaadcellen en de eicellen worden gewoon in het water losgelaten en de bevruchting wordt aan het toeval overgelaten. Uit een bevrucht eitje komt een larve die na verschillende gedaanteverwisselingen een eigenlijk zee-appeltje wordt dat de rest van zijn leven op de zeebodem zal doorbrengen, tenzij het niet opgepeuzeld wordt door de grote zeester of door de mens gevangen wordt. De zeeappel maakt niet veel gemeens met andere dieren, maar toch is er een klein slakje (*Pelseneeria*) dat mag huizen tussen zijn stekels. Een zeldzame keer zullen we dat kleine slakje tussen de stekels van sommige exemplaren vinden.

In de netten van onze kustvissers treffen we dikwijls een zeeappeltje aan van maar ten hoogste een vijftal centimeter diameter. Dit diertje is goed bezet met groenachtige stekeltjes met een paarse punt. De natuurkundigen noemen het *Psammechinus miliaris* (Gmel.) De Fransen noemen het ook „châtaine de mer”. Daarmee vergelijken ze het



Zee-appel met stekels.



Bewerkte zee-appel zonder stekels.



met een kastanje die nog in zijn stekelige bolster zit.

Onze Kanaalvissers vangen zeeappels die veel groter zijn dan deze voor onze kust. Deze zeeappels zouden we ook kunnen bedenken met de naam van zeemeloenen. De soort die we het best kennen uit de visvangst buiten onze kustzone is de zeeappel „Echinus esculentus”. Het Latijnse woord „esculentus” betekent eetbaar. Spijts zijn Latijnse naam is geen enkel exemplaar van deze soort eetbaar. Onze vissers noemen ze „schèrebollen”.

Deze „bollen” komen regelmatig in de boomkornetten terecht van vaartuigen die op visvangst gaan in de Britse wateren.

Vele exemplaren komen geschonden op het dek terecht, want ze kregen al wat te verduren van het kettigentapijt vooraan het net en de druk tussen de vangst in de kuil. Zo heb ik zelf kunnen vaststellen aan boord bij onderzoek van een tiental gevangen echinus esculentus dat er maar twee waren die gaaf bleken te zijn.

De anderen waren plat gedrukt, gedeukt, geschaafd of vertoonden barsten. Om zo'n zeeappel leeg te maken snijd je met een punt van een mes onderaan het vliezig rondje rond de mondopening los. Dan kan de lantaarn van Aristoteles er zonder moeite uitgehaald worden.

Met een roomijslepel (lepel met lange steel en kleine schepvorm) gaat het ook best om de gonaden en het darmkanaal los te maken. Daarbij moet je er goed opletten niet te hard te stoten tegen de kalkwand, vooral de top is zeer fragiel. De lege bol kan nu goed gespoeld worden onder de kraan tot alle weke delen eruit zijn. De stekels kunnen afgekrabd worden met een mesje en dan komen de mooie tekeningen van de paarse, roodachtige of groenbruine zeeappel mooi tevoorschijn. Een kort bad in wat javelwater om te ontgeuren is eveneens vandoen. Gebruik geen te sterke javeloplossing, want de mooie zeeappel zou kunnen uit elkaar vallen. Na dat alles heb je een pronkstukje voor de vitrinekast thuis. Soms worden de leeggemaakte bollen ook gebruikt als lampekappe nadat ze eerst ingestreken werden met kleurloze vernis om wat te verharderen. In een schelpenmagazijn te Penzance (Cornwall) zag ik zeeappels die gedrenkt waren, waarschijnlijk in een transparant kunsthars, waardoor ze zeer hard waren geworden. Die verharde zeeappels werden niet voor een appel en een ei verkocht. „Two pounds each, sir!” vroeg men; om er een appelflauwte van te krijgen.

We laten het hierbij, anders krijg je last van het appelmantje als mijn artikelje geen gouden appel in een schaal is volgens het Boek der Spreuken (XXV:11).

COELUS Robert

RESTAURANT - KUNSTGALERIJ -  
ESTAMINET

„au chicon”

Zeepaadje nr. 8, Bredene

Pareltje van de kust

SPECIALITEIT LOTTEKAKEN  
MET WITLOOF

Woensdag - donderdag gesloten

Reservatie gewenst:

tel. (059) 32 58 61

Keuken open vanaf 18 uur tot 24 uur

# STAND VAN DE VANGSTEN

## BELGISCHE QUOTA 1988

Visbestand		quotum '88 (1)	vangsten 15.6.1988
kabeljauw	IIIa SK	50	0
	IIa, IV	5.370	2.666
	Vb, VI, XII, XIV	60	25
	VII-VIIa, VIII, IX, X	980	869
	VIIa	400	174
		<b>6.860</b>	<b>3.734</b>
schelvis	IIIa, b, c, d	50	0
	IIa, IV	1.260	35
	Vb, VI, XII, XIV	80	5
	VII, VIII, IX, X	70	69
		<b>1.460</b>	<b>109</b>
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	60	47
	VII, VIII, IX, X	30	20
		<b>90</b>	<b>67</b>
witte koolvis	VII	<b>430</b>	<b>169</b>
wijting	IIa, IV	2.690	745
	VIIa	100	65
	VII-VIIa	255	196
		<b>3.045</b>	<b>1.005</b>
schol	IIIa SK	90	3
	IIa, IV	10.630	4.784
	VIIa	260	136
	VIIId, e	1.630	613
	VIIIf, g	620	321
	VIIIf, j, k	60	2
		<b>13.290</b>	<b>5.858</b>
tong	IIa, IV	1.235	604
	VIIa	865	810
	VIIId	1.035	502
	VIIIf	45	16
	VIIIf, g	685	398
	VIIIf, j, k	50	1
	VIII	255	84
		<b>4.170</b>	<b>2.415</b>
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	<b>270</b>	<b>2</b>
sprot	VIIId, e	<b>30</b>	<b>0</b>
heek	IIa; IV	40	4
	Vb, VI, VII, XII, XIV	310	28
	VIII behalve VIIIc	10	0
		<b>360</b>	<b>33</b>
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	285	1
	VII	3.035	191
		<b>3.320</b>	<b>192</b>
schartong	VII	<b>430</b>	<b>48</b>
haring	IVc, VIIId	<b>7.090</b>	<b>0</b>

(1) uitwisselingen inbegrepen.

Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij



# „DE KAVIJAKS” HERUITGEGEVEN

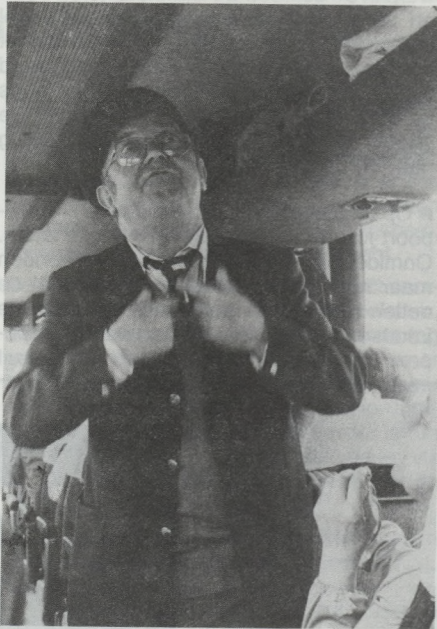
Het is zover. Het meesterwerk van de Zeebrugse schrijver-arbeider Jozef Vantorre is opnieuw uitgegeven. De geboren verteller mocht het boek voorstellen op een perskonferentie, die te Amsterdam door uitgever De Bezige Bij georganiseerd werd. Hij stond er niet alleen voor, op die receptie.

Die dag om 11 uur vertrok een volle autobus Kavijaks en Vlaamse journalisten richting Amsterdam. De combinatie Kavijaks-journalisten geeft overigens een explosief mengsel en het gebouw van de uitgeverij werd een middag lang onveilig gemaakt door dat Vlaamse geweld.

Jozef Vantorre nam al vlug zelf het woord. In een taal waar geen enkele Nederlander ook maar iets van begreep spreidde hij zijn schrijverscarriere (en op een zeker moment ook zijn vals gebit) tentoon.

*„Iemand zei me: eindelijk een boek om te lezen. Ik stond verstomd. Zijn er dan ook boeken om niet te lezen, zo vroeg ik me af”. Zo begon Vantorre zijn toespraak en hij vervolgde: „ik kreeg veel reacties. Een meisje schreef me een brief, waarin ze me vertelde dat ze bij het lezen van het boek een literair gevoel over zich kreeg. Ik heb al van alles gevoeld, maar een literair gevoel heb ik nog nooit gekregen”.*

Ondertussen kijkt het personeel van De Bezige Bij, met stijgende verbazing, toe hoe de receptie verder evolueert. Het eten is allemaal op en de drank bijna ook en Vantorre is nog steeds aan het woord: *„de vrouwen hebben me helemaal in het nieuw gestoken. Ik heb hemden en plastrons moeten uitkiezen en normaal draag ik blauwe onderbroeken, maar vandaag heb ik een onderbroek in strondkleur moeten aantrekken”.* Bij zoveel naturalistisch taalgebruik houdt heel de schrijvende pers de adem in en alle fotografen staan schietensklaar, maar wat iedereen verwachtte en wat de vrouwelijke Vantorres vreesden gebeurde niet. Vantorre hield zijn broek aan en vervolgde: *„In 1992 vallen alle grenzen in*



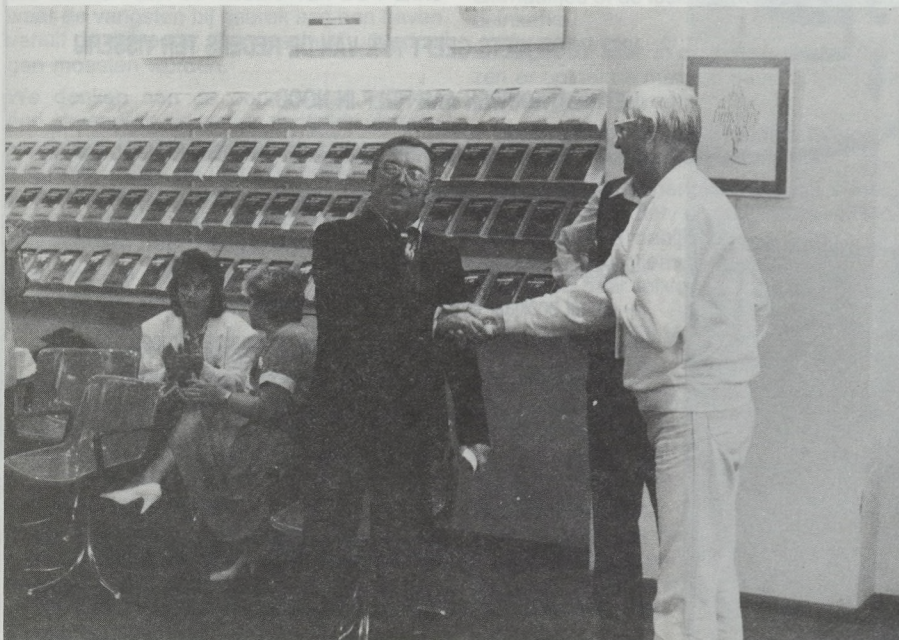
**„Ik heb moeten kiezen tussen 25 plastrons”.**

*West-Europa weg, maar vandaag zijn de literaire grenzen tussen Nederland en België weggevallen”.*

Algemeen applaus.

Net voor de receptie in een heuse danspartij omslaat keert de bus terug naar Vlaanderen. De Kavijaks zingen hun strijdlieden en de journalisten lezen met stijgende bewondering het levenswerk van Jozef Vantorre. Het boek (295 bladzijden) is op 4000 exemplaren herdrukt, kost 690 frank, wordt in België verspreid door Contact (Elsbos 33 te Edegem) en is vanaf nu te koop in de boekhandel.

Flor Vandekerckhove.



**Uitgever Hamming begroet Jozef Vantorre.**

## ZIJ HADDEN PECH...

■ Door de N.525 „Golfbreker” werd schade berokkend aan een boei in de buurt van Ramsgate. De schipper maakte hiervan melding aan de havenautoriteiten van voornoemde haven.

■ Tijdens het veranderen van visgrond schepte de O.705 „Morning Star” dermate veel water dat de spanrol van de vislier vast kwam. Hierdoor werd de aandrijfriem doorgebrand. Tijdens diezelfde reis werden ook moeilijkheden ondervonden met de motor waarvan het vermogen fel verminderde. Noodgedwongen werd koers gezet naar de thuishaven voor herstelling.

■ Aan boord van de N.720 „André-Jeanine” kreeg men tijdens het vissen moeilijkheden met de schroef die klem kwam te zitten ingevolge touw dat errond was gedraaid. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten maar de trillingen waren verminderd. Toch werd nog verder gevist totdat er water langs de schroefas naar binnen kwam. Toen werd de terugreis aangevat waarna, in de haven, het vaartuig werd droog gezet op de kuisbank.

■ De N.3 „Frederick-Patrick” kreeg een harde klop in het achterschip te verduren. Bij nazicht bleek dat een stuk nylon op de schroef was terecht gekomen. Door beurte- lings voor- en achteruit te slaan werd de schroef vrij gekregen waarna de reis werd voortgezet. Toch werd verder abnormale trillingen in het achterschip waargenomen.

■ Toen de Z.63 „Thalassa” koers liep naar de visgronden werd vastgesteld dat de gasoliepomp defect was. Herstellen op zee was onmogelijk zodat men de haven van Great Yarmouth binnen liep. Daar werd de olie pomp hersteld waarna men weer koers zette naar de visgronden van visvak 207. Tijdens het vissen werd vastgeslagen aan een onder water zittend voorwerp. Tijdens pogingen om vrij te komen is de binnenbus van de bakboord-geleiderol van het korretouw gebroken. Met eigen middelen werd een noodherstelling uitgevoerd zodat men de visserij kon voort zetten.

■ Tijdens manoeuvreren in de haven van Zeebrugge werd door de Z.128 „Rembrandt” averij berokkend aan de Z.189 „Shamrock” die aldaar gemeerd lag. De „Shamrock” liep hierdoor een lichte deuk op aan de stuurboordboeg.

■ Tijdens het wegzetten van de korre aan boord van de O.316 „Aegir” verminderde plots het toerental van de motor. Bij nazicht bleek dat een groot stuk garen rond de schroef was gedraaid. Pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten waarop koers werd gezet naar het boorplatform „Montrose”. Daar bleek evenwel geen duiker ter beschikking zodat men noodgedwongen de haven van Aberdeen moest aandoen. Daar slaagde een duiker er in de schroef weer vrij te krijgen.

■ Even buiten de havenhoofden van Oostende hoorde men aan boord van de O.520 „Manuella” een klop in de motorkamer. Vastgesteld werd dat beide riemen van de waterpomp afgesprongen waren en gekneld zaten tussen de kogellager van de topas. Op halve kracht werd terug gekeerd naar de haven van Oostende.



## ZIJ HADDEN PECH...

■ Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de Z.48 „Wodan” een hevige klop in het achterschip. Een nazicht wees uit dat met eigen middelen niet kon hersteld worden zodat men noodgedwongen de sleep-hulp van de Z.27 „Mercurius” diende in te roepen. De „Wodan” werd naar de haven van Holyhead gesleept waar mekaniekers de herstelling uitvoerden. Nadien kon de „Wodan” weer naar de visgronden afvaren.

■ Tijdens het winden van de netten aan boord van de N.45 „Heracles” hoorde men harde kloppen in de carter van de winch. Men stelde vast dat de tandwielen beschadigd waren. De O.369 gaf assistentie bij het winden van de netten waarop koers werd

gezet naar de haven van Oostende voor reparatie.

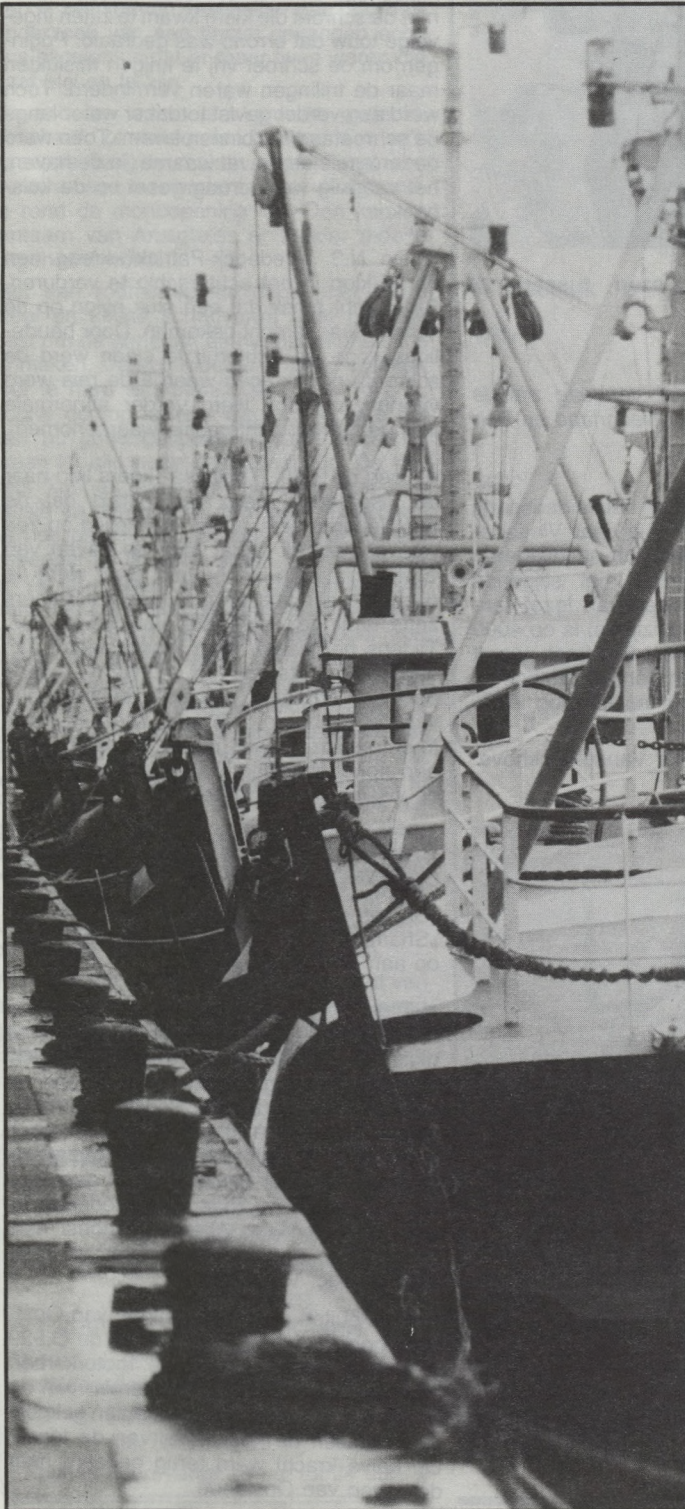
■ Op de visgronden kreeg men aan boord van de Z.46 „Neptunus” een vreemd voorwerp in de schroef. Door enkele keren voor- en achteruit te slaan werd aan het euvel verholpen en draaide de motor weer op het normale toerental. Nadat de visserij werd voortgezet stelde de motorist vast dat langs de schroefas water in het schip kwam. De visserij werd stopgezet en men liep terug naar de thuishaven.

■ Op ongeveer 5 mijl ten oosten van Nieuwpoort kwam de N.49 „Steve” vast te zitten. Onmiddellijk werden de netten gewonden maar het vaartuig maakte slagzij zodat de netten weer gelost werden. De hulp van de Lootsenwacht te Nieuwpoort werd ingeroepen. Duikers slaagden er in een zwaarte uit

de netten te verwijderen waarop koers werd gezet naar de thuishaven.

■ Tijdens het vissen begon de N.58 „Pascin” plots hevig te trillen en verminderde het toerental van de motor. Door een paar keer voor- en achteruit te slaan kwam een tros los van de schroef. Koers werd gezet naar de thuishaven. Op de kuisbank werd vastgesteld dat er krassen op de schroef waren zodat deze uit balans draaide.

■ Toen men aan boord van de O.100 „Emelie” de netten wond kwam de bakboordkor op de schroef terecht. Pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten zodat men de sleephulp van de „Zeetijger” inriep. Na enkele minuten slepen kwam de schroef weer vrij en werd de sleep gelost waarna de visserij verder bedreven werd.



# Hulp in Nood

## HOOFDZETEL:

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE  
Tel. (059) 32 16 89 - Telex 81.229

## Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, ZEEBRUGGE  
Tel. (050) 54.55 27

Kantooruren: dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 u.

NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE REDERS TER VISSERIJ

HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.

DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER VAN VOORDELEN, ZOALS:

- lage verzekeringspremies;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werk- en beschermkledij;
- vrije keus van hersteller en neutrale experts;

## BELANGRIJK:

BUITEN DE POLISVOORZIENINGEN HEEFT DE  
VERZEKERDE GEEN ENKELE VERPLICHTING MEER!



## DE VISSERIJFOLKLOREAVONDEN OP HET BINNENPLEIN VAN HET VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE

Zoals elk jaar gaan ook in 1988 de visserijfolkloreavonden door op het binnenplein van het visserijmuseum waar de visserijfolklore iedere vrijdagavond gedurende beide vakantiemaanden hoogtij viert.

De doelstelling van de inrichters is tweeledig. Enerzijds ligt het in de bedoeling de toerist in aanraking te brengen met het Nationaal Visserijmuseum en anderzijds wil men de zonneklopper tonen hoe het leven aan de kust vroeger was. Tijdens de visserijfolkloreavonden worden de bezigheden van de kustbevolking van weleer levendig voorgesteld.

Het leven van toen was een leven van hard werk. De mannen bezeilden, vaak met kleine sloepen en schuiten, de zee op weg naar de visgronden. Rijke vangsten gingen alleen gepaard met zware en noeste arbeid. De vissers herstelden zelf hun netten die vooral door hun vrouwen gebreed werden.

De vindingrijkheid van de mens wordt rijkelijk geïllustreerd wanneer men, in de stand van het **knoopwerk**, ziet hoeveel verschillende knopen te maken zijn met een gewoon stuk touw. Al deze knopen hadden hun functie bij het beoefenen van de visserij. Aan boord van vissersvaartuigen waren er grote hoeveelheden touwen. Hiermee belanden we bij een nevenberoep van de visserij: de **koordendraaiers**. Andere beroepen die nauw met de visserij samen gingen waren de **mandenbreier**, de **scheepssmid**, de **klompenmaker**, enz.

In het visserijmuseum dringt het duidelijk tot ons door wat de visserij vroeger was en wat het betekende visser te zijn.

We denken hierbij ondermeer aan de Vlaamse IJslandvaarders die zes maanden lang van huis weg waren om rond de verraderlijke kusten van IJsland kabeljauw te vangen. We denken aan de haringvissers die met de haringbuizen eveneens 4 tot 6 maanden op zee bleven.

We denken aan de vissers van De Panne waar de vangsten bij gebrek aan een haven vanuit de drijvende „Panneschuit” uitgedragen moesten worden.

We denken aan de oorlogsjaren '40-'45; een gevaarlijke tijd waarin tientallen vissersvaartuigen op drijvende mijnen zijn gelopen. We denken aan de meer recente scheepsrampen waarbij Vlaamse vissers hun leven op zee verloren. Hun namen vindt U op het ereplein van het museum terug.

Het wrak op het ereplein herinnert er ons aan hoe gevaarlijk en onmeedogenloos de zee kan zijn.

In ogenblikken van angst beloofden de vissers een ex-voto te offeren indien ze behouden thuis zouden komen. Er bestond een diepe Godsdienstbeleving en vooral Maria werd sterk vereerd. Vroeger zag men in heel wat kerken langs de kust ex-voto's aan Maria opgedragen.

Deze ex-voto's bestonden veelal uit scheepsmodellen door de vissers zelf gebouwd, uit achter-glas-schilderijen en veelvuldig uit platen in zilverblik waarop een afbeelding stond van een vaartuig.

In de stand van de modelbouwclub De Dissel ziet U hoe **scheepsmodellen** gebouwd

worden.

Terwijl vader op zee was stond moeder er alleen voor. Ze werkte zich krom op hun lapje grond en ze droeg de grote kinderlast. Geregeld trok ze met het steeknet naar zee om er wat garnaal te vangen. Thuis werden de garnalen gekookt. Ze werden ongepeld, soms **per fiets**, aan de man gebracht.

De kunst van het **garnaalpellen** wordt voorgesteld in de stand van de garnaalpelsters. De **visverkoop** wordt in herinnering gebracht in het garnaalkookhuisje waar Maurice Denecker, waard van het Estaminet De Peerdevisscher, buiten de folklorevonden, zijn garnalen kookt. Verder is het ook heerlijk proeven van de gebakken vis en geroosterde sprout voor U bereid door de Oostduinkerke visbakkers.

In de stal van de kleine visserswoning en in de duinen hield men er een geitje op na. Dit dier leverde de levensnoodzakelijke voedingsmiddelen als melk en geitekaas. De geitenboer op de folklorevond maakt één en ander duidelijk in dit verband.

De luttel resterende vrije tijd benutte moeder alweer ten bate van het huisgezin. Ze zat aan het spinnewiel, breide, weefde, of sloeg de kantklosjes om de twijndraad te verwerken tot allerhande kantjes dienstig voor het boorden van broek en rok.

Een leven dat vereeuwigd dient te worden en zelfs dat gebeurt tijdens de visserijfolklorevonden want daar zorgen de **steenkapper** en de **beeldhouwster** voor. De **karakterpoppen** tonen ons op wondere wijze hoe het vissersvolk was uitgedost.

Het harde leven van toen betekent weer niet dat de vrije tijd, hoe weinig er daar ook van was, niet zinvol besteed werd. In dit verband beleven we elke week een optreden van één of andere groep. In afwisseling kunnen dit zijn: de harmonie van de Brandweervrienden van Oostduinkerke, de dansgroep van Bredene of de dansgroepen de Garnaaltjes of de IJslandvaarders van Oostduinkerke.

Schelpencollages in de **schelpenstand** wijzen er op dat de mensen destijds ook creatief bezig konden zijn.

Wekelijks worden de avonden overgoten met muziek van het orgel.

Op het mooie binnenplein van het visserijmuseum, met het gezellig café en het museum in de nabijheid, proeft men elke vrijdagse vakantieavond de sfeer van de visserij en haar folklore.

### DE GARNAALVISSERS TE PAARD

Wie kent niet het sympathieke silhouet van de „garnaalvisser te paard” zoals hij honderden malen door kunstschilders, beeldhouwers, fotografen en cineasten werd uitgebeeld?

Vroeger kon men hem langs gans de Belgische kust aantreffen en ook op de stranden van Nederland, Noord Frankrijk en Zuid-Engeland was zijn verschijning niet vreemd.

Thans is Oostduinkerke de enige plaats ter wereld waar nog dit oeroud gebruik bestaat.

### WIE KENT ER NIET HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM?

Het visserijmuseum van Oostduinkerke (Koksijde), het enige in België, ligt idyllisch genesteld in een stemmig, groen plekje midden in het dorpscentrum.

Het zit niet opgesloten in een kil gebouw, neen, de bezoeker valt er „met de deur in huis” en wandelt er doorheen als door een gezellige tuin.

De hoofdbroek is ongetwijfeld de mooie galerij waar meer dan vijftig scheepsmodellen zijn tentoongesteld. Zij zijn een trouwe weergave van de opeenvolgende types van vissersvaartuigen die langs de Vlaamse kust gebruikt werden van de zesde eeuw tot vandaag.

In die zelfde galerij bevinden zich schilderijen en beeldhouwwerken van de kunstenaars die rond de jaren 1900 te Oostduinkerke hebben verbleven en die zich hebben laten inspireren door de zee en de visserij: Artan, Boudry, Farazyn, Verhaert, Vaes, Dupon, Crahay, enz.

Verder treft men er historische en archeologische vondsten aan die met de zee in verband staan. Boeiend is ook de verzameling Noordzeeschelpen.

In de scheepsbouwzaal wordt alles tentoongesteld wat met de bouw van Vlaamse vissersvaartuigen te maken heeft.

Merkwaardig is onder andere de volledige verzameling scheepsbouwwerktuigen: klinkhamers, dissels, kalfaathamers, avegaren, schaven, boomzagen, snijmessen, steekbeitels, enz.

In een rustig afgezonderd hoekje, tussen oude linden en kastanjeboomen, ligt het erepark. Daar liggen de gedenksteden met 350 namen van vissers die op zee hun leven verloren en waarvan nooit een spoor werd teruggevonden.

Verrukkelijk is het authentiek vissershuisje, compleet met keuken en woonkamer, slaapstede, schuur en stallingen, wagenkot en de traditionele moestuin.

En tenslotte het estaminet „De Peerdevisscher”, een gezellige vissersherberg uit de jaren 1900, waar men met een fris biertje de verse garnalen kan peuzelen die door de herbergbaas zelf werden gevangen.

Toegangspreis:  
 volwassenen 50 fr.  
 studenten 30 fr.  
 60+ 30 fr.  
 groepen 30 fr.  
 kinderen - 12 j. 20 fr.

Het museum is elke dag open van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur.

Reservatie voor groepsbezoeken gewenst.

Gesloten: Nieuwjaarsdag, Kerstmis en Allerheiligen.

Adres: Nationaal Visserijmuseum, Pastoor Schmitzstraat 6, 8458 Oostduinkerke. Tel. (058) 51 24 68.



Indien de „paardevisserij” te Oostduinkerke heeft stand gehouden dan is dit te danken aan:

- de traditiegeest van de vissersbevolking, traditiegeest die in de typische vissersgemeente Oostduinkerke wellicht sterker is dan waar ook;
- het feit dat Oostduinkerke over een ideaal strand beschikt zonder golfbrekers noch andere hindernissen en met een zeer zachte glooiing, zodat het „te water gaan” er voor de paarden weinig gevaar oplevert;
- het feit dat het strand van Oostduinkerke een buitengewoon goede voedingsbodem is voor de garnaal, omwille van de overvloedige aanwezigheid van het zogenaamde „aas”.

Om te beletten dat ook te Oostduinkerke de zo typische en mooie verschijning van de „garnaalvisser te paard” uiteindelijk zou verloren gaan, heeft de „Vereniging voor Vreemdelingenverkeer”, gesteund door het gemeentebestuur, in 1950 het „Garnaalfeest” georganiseerd. Sedertdien wordt dit feest jaarlijks ingericht en is het tot een van de meest succesrijke folkloristische manifestaties van het land uitgegroeid.

In 1956 werd voor de eerste maal door de V.V.V. een kalender uitgegeven waarop de dagen en uren vermeld staan waarop men de paardevisser kan zien naar het strand trekken. Dit vergemakkelijkt de taak van de steeds talrijker wordende fotografen, journalisten, cineasten, enz. die naar Oostduinkerke komen om de garnaalvisser aan het werk te zien en om er een reportage over te maken.

De garnaalvisserij wordt beoefend bij laag tij, gedurende ongeveer twee uren (één uur voor en één uur na laag water). De visser, gekleed met een oliejekker, hoge laarzen en een „zuidwester”, zit op de rug van zijn paard dat het zware garnaalnet achter zich aan sleept. De paarden stappen tot aan de borst in het water. Nu zijn dat kloeke zware boerepaarden. Vroeger werden er muilezels gebruikt. Deze dieren stonden goed aangeschreven wegens hun taai volhardingskracht. Nu zijn er vrijwel geen muilezels meer te vinden.

Af en toe komen paard en visser uit het water om het net te ledigen en om de vangst over te gieten in de korven die langs weerszijden aan de flanken van het paard zijn vastgehecht.

Aanstonds na de thuiskomst wordt de garnaal gekookt en daarna door de visser zelf of door zijn echtgenote aan de man gebracht.

De garnalen die door de paardevisser worden gevangen worden natuurlijk speciaal door de fijnproevers naar waarde geschat omdat ze zo uitzonderlijk vers zijn.

Geen wonder dus dat Oostduinkerke bekendheid heeft verworven om zijn gastronomische specialiteit: de garnaal en de garnaalgerechten.

oudste methode                      tweede methode

## GARNAALVISSERS TE PAARD 1988

Verzamelpunt: Duinkapel, Leopold II laan te Oostduinkerke-bad

vrijdag	1 juli 1988	08.30 u.
maandag	4 „	11.00 u.
dinsdag	5 „	11.45 u.

woensdag	6 „	12.15 u.
donderdag	7 „	13.30 u.
vrijdag	15 „	08.30 u.
maandag	18 „	10.15 u.
dinsdag	19 „	10.45 u.
woensdag	20 „	11.15 u.
vrijdag	22 „	13.00 u.
maandag	25 „	16.15 u.
dinsdag	26 „	17.15 u.

maandag	1 augustus 1988	09.45 u.
dinsdag	2 „	10.30 u.
woensdag	3 „	11.15 u.
maandag	8 „	16.30 u.
dinsdag	16 „	09.45 u.
woensdag	17 „	10.15 u.
vrijdag	19 „	11.15 u.
maandag	22 „	14.00 u.
dinsdag	23 „	15.30 u.
woensdag	24 „	16.45 u.
maandag	29 „	08.30 u.
dinsdag	30 „	09.30 u.

hedendaagse toegepaste methode

## GARNAALVISSERS TE VOET 1988

Garnaalkruisersclub „De Slepers” demonstratie 1988; dagen en uren van verzamelen aan de duinkapel, Leopold II laan.

zondag	03.07.1988	09.30 u.
--------	------------	----------

zondag	24.07.1988	14.30 u.
zondag	07.08.1988	14.45 u.
zondag	21.08.1988	12.15 u.

Koken en uitdelen van de garnalen Centrum Zeedijk.

zondag	03.07.1988	11.45 u.
zondag	24.07.1988	16.30 u.
zondag	07.08.1988	17.00 u.
zondag	21.08.1988	14.30 u.

Het steeknet dat eertijds veel werd gebruikt.

## Garnaalkruisersclub „De Spanjaardbank” demonstraties 1988; dagen en uren van verzamelen aan de duinkapel, Leopold II laan.

zaterdag	02.07.1988	08.30 u.
zaterdag	16.07.1988	08.15 u.
zaterdag	13.08.1988	07.15 u.
vrijdag	26.08.1988	18.15 u.

Koken en uitdelen van de garnalen Centrum Zeedijk.

zaterdag	02.07.1988	10.30 u.
zaterdag	16.07.1988	10.15 u.
zaterdag	13.08.1988	09.15 u.
vrijdag	26.08.1988	20.15 u.

## ORGANISATIE

Het comité van de Visserijfolkloreavonden. Etienne Vanneste, schepen voor toerisme Pieter Dorné, Willem Lanzsweert.

## CURSUS VISDETAILHANDEL

Het Vormingsinstituut Oostende, centrum voor middenstandopleiding start na de zomervakantie opnieuw met een reeks programma's „visdetailhandel” zowel voor de jongeren met een leerovereenkomst als ondernemersopleiding en vervolmaking.

De wind speelt gunstig in de zeilen voor de cursisten uit de middenstandopleiding, en biedt heel wat toekomstkansen.

In de ondernemersopleiding gaat in het bedrijfstechnisch gedeelte de nodige aandacht naar de praktijk. In het instructielokaal van de Oostendse vismijn loopt het praktijkgedeelte visbewerken en fileren. In de grootkeuken van het Vormingsinstituut gaat de aandacht vooral naar de bereiding van verse vis, het maken van koude schotels, menuleer, bijhorende wijnkennis, enz.

De warenkennis, het commercieel beleid, de publiciteit, reglementeringen, bedrijfsuitrusting en de specifieke handelstechniek komen eveneens ruim aan bod. Vermeldenswaard is dat dit de enige opleiding is in Vlaanderen die zich specifiek richt tot de visdetailhandel.

**Visbereider:** waar vanuit de voorkennis verder naar „vis als delicatessen” gewerkt wordt. Alles op basis van vis: cocktail- en borrelhapjes, soepen, en voorgerechten van vis, warme visgerechten, riviervis, zeevis, schaaldieren, met daarbij aandacht voor beheer en administratie.

**Visculinair:** een programma voor een beperkte groep vishandelaars, visbereiders en traiteurs: bereidingen en verschillende garnituren van warme en koude gerechten op basis van vis, schaal- en schelpdieren. Een specialisatieprogramma dat reeds de opleiding overschrijdt.

Uitgebreide informatie kan op aanvraag worden toegestuurd.

Inlichtingen in het Vormingsinstituut centrum Oostende, Jungbluthlaan 2, 8400 OOSTENDE of telefonisch 059/70 67 37.

## COLOFON

**Direkteur:** Willy VERSLUYS

**Direktieraad:** Daniël CRABEELS, Willy VERSLUYS

**Hoofdredakteur:** Flor VANDEKERCKHOVE

**Redaktieraad:** Marc LOY, Flor VANDEKERCKHOVE, Guido WALTERS.

**Medewerkers:** André BAERT, Edward BROUCKXON, Hugo BRUTIN, Robert DEPOORTER, P. DESECK, Robert COELUS, Walter CORVELEYN, Walter DEBROCK, Frank DECERF, Roland DESNERCK, P.P. GOBERECHT, Rika GOETHALS, Fernand GEVAERT, Norbert HOSTYN, L.A. INGHELBRECHT, Johan LALEMAN, Willem LANZSWEERT, Marc LOY, Johan SANDERS, Ingrid STASSE, Eddy SURMONT, Marcel VANALDERWEIRELDT, Flor VANDEKERCKHOVE, Martine VANDENBERGHE, VUURTORENWACHTER (de laatste), Guido WALTERS.

**Boekhouding:** Ivan Schamp

**Fakturatie:** Sonja Vantorre

**Korrespondentie:** VZW LIEFKEMORES, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende  
Tel.: (059) 32 55 59

**Abonnementen:** 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1.200 B.F. op rekening 384-0596581-18 van HET VISSERIJBLAD - NEDERLAND 1.900,-/jaar - STEUN-ABONNEMENT 2.000,-/jaar

Alle hierbovenvermelde personen werken uitsluitend vrijwillig, gratis en in hun vrije tijd aan dit blad. EN DAAR ZIJN WIJ FIER OP!

**Lokalen & openingsuren:** H. Baelskaai 2, Oostende - Ma. & Di.: 17 - 20 u.

**Verantw. uitgever:** Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, Oostende

**Drukkerij:** „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende

**De uitgever, noch de redactie zijn verantwoordelijk voor standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen. Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.**



## VISSERIJ MOET IN DE PAS LOPEN

De Nederlandse visserij beleeft de moeilijkste periode uit haar jongste geschiedenis. Sinds het blauwe Europa in 1983 in werking trad hebben de Nederlandse vissers, daarin gesteund door de regering, zich nooit veel gelegen gelaten aan de EG-regels. Vanaf dit jaar echter heeft Den Haag beslist haar reputatie bij de Europese instanties op te krikken. De regering controleert er nu zeer strikt de vangsten en is van plan de vlootsterkte, tegen 1992, met 25% terug te schroeven.

Heel de zaak kwam in beweging toen het parlement, op initiatief van het CDA-parlementslid Huib Eversdyk een enquête opende over de Nederlandse visserij en de manier waarop deze de EG-reglementering naleefde. Deze commissie legde gedurende maanden de regering, de beroepsorganisaties en de vissers zelf op de rooster. „Het rapport spaarde niemand”, aldus de hoger- vermeldde Eversdyk. „Iedereen trof schuld: de vissers die dachten dat hen niets kon overkomen, de minister en zijn administratie, die de ogen gesloten hielden en ook het parlement tenslotte, dat gelukkig was dat er zoveel nieuwe vaartuigen gebouwd werden en dat de regering vroeg om niet te streng op te treden”.

Dick Langstraat, de voorzitter van de machtige inter-professionele vereniging die vissers, industriële handelaars en reders groepeerd, bekent: „het is waar dat er overbevissing geweest is en die overbevissing liet de vissers toe steeds maar grotere vaartuigen te bouwen, maar noch de controles, noch de boetes waren zeer streng”.

Het rapport van de commissie was vernietigend. Op een haar na verloor de minister van visserij Bracks er zijn portefeuille bij en alleen de schrik om zodoende een regeringskrisis te ontketenen weerhield het parlement ervan zijn vertrouwen te ontnemen aan de minister. Maar vandaag wordt hij zeer scherp in de gaten gehouden en wordt hij verplicht de strenge richtlijnen van het rapport op te volgen.

### GEDAAN MET DE VRIJHEID

Er werd een heel arsenaal maatregelen genomen: opschorting van steun bij nieuwbouw (vroeger 12%), beperking van de motorsterkte bij het bouwen van nieuwe vaartuigen (nu nog max. 2.000 PK), bokken van maximum 12 meter lang. Maar het zwaarst komen de strenge controles op de vangsten aan en dat na een periode van quasi onbeperkte vrijheid. Sinds 1 januari II heeft Den Haag een reeks strenge wetten uitgevaardigd om de quota te laten respekteren. Sindsdien is het mijnen slechts toegelaten in een vijftiental havens op welbepaalde dagen en uren. „In Vlissingen moet er gemiddeld worden tussen donderdag 24 uur en vrijdag 16 uur”, legt Piet Grootjans uit, die zijn vaartuig in 1983 voor acht miljoen gulden liet bouwen (het vaartuig heeft nota bene wit vasttapijt op de brug).

De strenge controles hebben zowat overal tot relletjes geleid. Begin maart werden, te Vlissingen, de controleurs met stenen bekogeld. „Ze zijn daarop teruggekomen met 200 bewapende politieagenten. Het was of de Duitsers teruggekomen waren”. Grootjans heeft nog steeds van woede wanneer hij eraan terugdenkt. En er is meer: de controles worden niet meer beperkt tot inspek-

ties in het ruim van de vaartuigen. De overheid, die daarvoor driehonderd privécontroleurs heeft ingeschakeld, vergelijkt de besommingen met de leveringen aan de industrie en zo kwam op het einde van 1987 aan het licht dat de industrie meer binnenlandse vis verwerkt had, dan er in de Nederlandse mijnen gemiddeld werd. Als sanktie daartegen werd besloten de quota voor het eerste trimester van 1988 te verlagen. Grootjans erkent dat er nog steeds fraudeurs zijn. Zo wordt er o.a. in België gemiddeld en anderen

verschepen hun vangst op bevriende Duitse vaartuigen.

De interprofessionele organisaties die de visserij en de visverwerkende industrieën groeperen staan volledig achter de regeringsmaatregelen. Voorzitter Dick Langstraat geeft toe dat een inkrimping van de vloot noodzakelijk is en de sektor zelf is bereid tot zestig miljoen gulden te investeren om een deel van de vloot te vernietigen.

Al de bovenvermelde maatregelen zijn erop gericht de slechte EG-reputatie van Nederland ongedaan te maken en eindelijk als „voorbeeldig EG-er” erkend te worden. Nederland hoopt zodoende in 1992 in een sterkere onderhandelingspositie te staan om een groter deel van de koek te eisen.



Willekeurig voorbeeld van een Nederlandse trawler: ARM 17 Jacomina Blazina, méér dan 4000 PK. In België is de motorsterkte beperkt tot 1200 PK.



International  
Paint  
Marine  
Coatings

### Kwaliteits marineverf voor onderhoud en nieuwbouw

# corrosie



**Intertuf JAA024 hb silver!**

- anti-corrosie primer voor onder water
- eenvoudig aan te brengen met borstel, rol of spuit
- economisch in gebruik
- overschilderbaar met conventionele anti-fouling
- bewezen betrouwbaarheid



International  
Paint

**Voor meer informatie:**  
International Paint (Belgium) N.V.  
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen  
Tel.: 03/231.06.60, Telex: 71346 inter b



# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## DUITSLAND

### Bremershaven

#### ■ VEERBOOT KAPSEIST

In de Westduitse stad Bremershaven is een 187 m lange veerboot met 21 bemanningsleden gekapseisd na een aanvaring met een drijvend dok. De veerboot was op 29 april zonder lading op weg naar het drijvend dok Seebeck waarin het herstellingswerken zou ondergaan. Na de aanvaring vielen geen slachtoffers. De bemanning kon met reddingsboten en helikopters in veiligheid worden gebracht.

## MAROKKO

#### ■ VISSERIJVERDRAG MET EG

Het Europees Parlement heeft zopas in Straatsburg het visserijverdrag tussen de Europese Gemeenschap en Marokko goedgekeurd. Als gevolg van de toetreding van Spanje en Portugal tot de EG werd tevens een financiële hulp van 173 miljoen Ecu (aan 43 fr.) aan Marokko in het vooruitzicht gesteld en mag de Europese Investeringsbank dit land leningen verstrekken tot een bedrag van 151 miljoen Ecu.

Het visserijakkoord, dat na moeizaam overleg op 25 februari in Brussel werd getekend, is vooral van belang voor Spanje en Portugal. Gedurende vier jaar – de looptijd van het akkoord – mogen 700 Spaanse en 30 Portugese schepen jaarlijks om en bij de 100.000 ton vangen. Voor deze visrechten betaalt de EG Marokko 272 mln Ecu.

## U.S.A.

#### ■ VISFRAUDE

De Amerikaanse visserijdiensten hebben 40.000 kg zalm in beslag genomen en uitgedeeld aan de behoeftigen van Californië. De zalm werd gevangen door Taiwanese vissers en illegaal verscheept naar Tokio. Met het valse label „Product of Japan” werd de vis naar de VS verscheept waar de Amerikaanse invoerder van plan was om de zalm als een Amerikaans produkt opnieuw op de Japanse markt te gooien. De dubbele fraude ging echter niet door.

## NEDERLAND

#### ■ SMIT-KROES MACHTIGSTE VROUW VAN NEDERLAND?

Het gezaghebbende Britse financieel-ekonomisch dagblad "Financial Times" heeft de Nederlandse minister voor verkeer en waterstaat Neëlie Smit-Kroes (46) – niet bevoegd voor visserij, dat is landbouwminister Gerardus Braks – verheven tot de machtigste vrouw van Nederland. Het blad prijst vooral haar optreden in het buitenland „waar deze formidabele vrouw respekt afdwingt, sommigen spreken zelfs van angst”. De vrouwelijke VVD-minister (sedert '82) wordt in het vleiend portret in de bijlage over haar geboortestad Rotterdam vergeleken met de Engelse premier Thatcher. Als gemeenschappelijke kenmerken haalt de auteur de scherpe intelligentie, de conservatieve politieke instelling en de immense

populariteit aan. De Britse krant ziet in haar ook de toekomstige partijleidster vanwege haar leiderscapaciteiten en haar charisma. Een beschrijving om onze ex-verkeersminister, die enkele weken geleden aan haar zijde de eerste steen legde van de Zeebrugse radarpost in de walradarketen voor de Westerschelde, jaloers te maken natuurlijk.

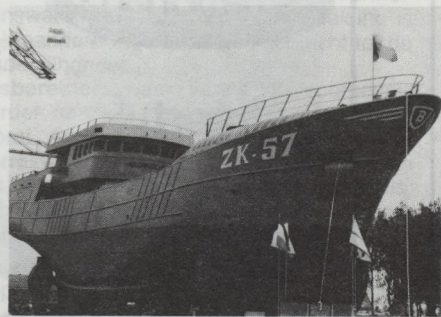
#### ■ PRIJS VOOR PIM KORVER

De Rotterdamse cineast Pim Korver werd voor zijn film „March 6, 1987” over de berging van de Herald of Free Enterprise bekroond op het internationaal filmfestival in Milaan. De pakkende documentaire film werd reeds vertoond in Zeebrugge en Oostende en ook uitgezonden op de Nederlandse televisie. Korver werkt geregeld voor het bergingsbedrijf Smit Tak en bracht ook de bergingsoperatie van de Mont Louis in beeld.



De directeur van rederij Kennemerland uit IJmuiden overhandigt een vaatje haring aan Koningin Beatrix. Het vaatje bevat de zogenaamde Koninginneharing welke van uitzonderlijke kwaliteit is. De haring was gevangen door het span IJM 205/IJM 206.

(foto Den Heyer)



Tewaterlating van het casco van de ZK 57 in Stroobos. Hoewel de kotter officieel Zoutkamp als thuishaven heeft, ligt het schip zeker driekwart van het jaar in het Deense Thyboron. Dat was althans met de oude ZK 57 doorgaans het geval. De kotter is 42,4 meter lang en 9 meter breed en heeft een vermogen van 2000 PK.

(foto W.H. Den Heyer)

## NOORWEGEN

#### ■ NOR-FISHING

Van 8 tot 13 augustus e.k. gaat in Trondheim, Noorwegen de internationale visserijbeurs NOR-FISHING door.

Het betreft hier een groots opgezette beurs, waarop meer dan driehonderd exposanten, uit veertien landen aanwezig zullen zijn. Er zal een brede gamma van vistechnieken, vaartuigen, uitrustingen, vis- en vangstgerief, motoren en dekmachines, elektronisch materiaal, navigatie- en communicatiemiddelen te zien zijn. Ook installaties en materialen voor visverwerking, -verpakking en vervoer komen er aan bod.

Er zijn ook twee interessante (en in het Engels vertaalde) semenaries gepland. De ene heet „competitief gebruik van de zee: olie - visserij - vangsten”, de andere gaat over „vissersvaartuigen - nieuwe technologie, efficiëntie, kwaliteit.

## IERLAND

#### ■ AFVALVERBRANDING

De Ierse vissers, verenigd in de Irish Fishermen's Organisation (IFO), hebben vernomen dat Spanje afvalverbrandingen voorziet op driehonderd mijl van de Ierse kust. Het zou daarbij ook gaan over het verbranden van toxische stoffen.

De voorgestelde plaats zou gesitueerd zijn op driehonderd mijl, ten westen van Ierland en zeshonderd mijl ten noordwesten van Spanje. Het voorstel om de verbranding daar te laten gebeuren heeft te maken met het groeiende verzet tegen dgl. praktijken in de Noordzee.

De IFO heeft stappen ondernomen bij de ministers van Zeevaart en van Milieu om de plannen ongedaan te maken. Er werd ook een brief geschreven naar de Spaanse ambassadeur.

## SCHOTLAND

#### ■ SPIONAGE EN VIS

Ten noorden van Inverness wordt een visverwerkende fabriek gepland. Deze zou een capaciteit hebben van 25.000 ton makreel en haring per jaar en zodoende tien procent van de totale Britse aanvoer verwerken. Tot hiertoe is er in het verhaal geen probleem.

Voor wat betreft de afzet rekenen de Schotse visverwerkers op een belangrijke afname van Sovjetrussische, Bulgaarse en Oostduitse fabrieksschepen, en daar is er volgens het Britse Ministerie van Defensie wél een probleem.

Deze laatste instantie vreest dat de aanwezigheid van Oosteuropese vaartuigen aanleiding zal geven tot spionagepraktijken en wil deze vaartuigen de toelating tot het gebied ontzeggen. In de buurt van de fabriek liggen immers een aantal belangrijke militaire luchtmachtbases.

Vraag is nu, wie het daar zal halen in Schotland: de plaatselijke overheid en de Schotse reders of het Britse Ministerie van Defensie.







# Scheepswerven **DEGRAEVE**

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST  
„BLUE ANGEL” HUN 73<sup>STE</sup> VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN  
AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,  
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

**WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE**

**Tel. (050) 54 40 84 - Privaat (050) 54 48 37**