

HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE

- ★ **1992:**
WORDT BELGISCHE
VISSERSVLOOT
OPGEKOCHT?
- ★ **JEF KLAUSING**
100 JAAR
SOCIALE EVOLUTIE
IN HET VISSERSLIED
- ★ **Z.596 DE ZWERVER**
EXCLUSIEVE
REPORTAGE
VAN DE DOOP
- ★ **JACQUES SEGHERS**
EEN SCHEEPS-
BOUWER
- ★ **BLANKENBERGE**
ZEILEN BLEVEN,
NETTEN
VERDWENEN



DE ZWERVER
Z.596



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!

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. (Nederland: 1.900 B.F.)

Aankruisen wat past.

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

Omslagfoto Guido Walters

Toegegeven: deze titel is een provocatie

VISSERSVLOOT OPGEKOCHT TE BELGIË

Het Visserijblad (en niet alleen Het Visserijblad) heeft het vroeger reeds uitvoerig gehad over het roemruchte jaar 1992. Een jaartal dat zich stilaan een plaats heeft weten te bemachtigen bij de grote getallen van de jongste tijd, zoals 1968 (de revolutie) en 1984 (Orwell).

In vorige nummers wezen wij reeds op de gevolgen die dat jaar voor de Vlaamse visserij kan hebben. We hadden het over schaalvergroting, concurrentie en het gevaar dat de visserij hier in zichzelf keert en bijgevolg wegwijnt.

Er bestaat echter nog een andere veronderstelling, een mogelijkheid die op het eerste gezicht (maar dan alleen slechts op het eerste gezicht) fantastisch vergezocht lijkt: de Belgische vissersvloot wordt stilaan maar zeker opgekocht.

Maar vooraleer we die veronderstelling (beter nog: deze vóóronderstelling) gaan uitbenen willen we (ook voor onszelf) duidelijk maken waarover het in 1992 nu eigenlijk zal gaan.

DE VERENIGDE STATEN VAN EUROPA

Op de Europese top van Milaan in juni 1985 bereikten de afgevaardigden van de lidstaten van de EEG een akkoord over de voorstellen van de Europese Commissie om tegen eind 1992 „een ruimte zonder interne grenzen in te stellen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal gewaarborgd zal worden”.

De inhoud van dit akkoord kan in vijf punten worden samengevat:

1. De opheffing van de douanekontroles aan de binnengrenzen, een maatregel die de harmonisering van de verschillende nationale BTW-tarieven vereist.

2. Het gelijkschakelen van de verschillende kwaliteits- en veiligheidsnormen, die nu vaak verkapt vormen van protektionisme zijn.

3. Het vastleggen van nieuwe juridische structuren voor de samenwerking tussen Europese ondernemingen met de bedoeling te komen tot een uniform Europees vennootschapsrecht.

4. Het openstellen van de overheidsmarkten. De koerante aankopen van de openbare sektor (bedrijven en administratie) bedragen 20% van het bruto binnenlands produkt van de EEG. Hiervan is momenteel slechts een klein gedeelte toegankelijk voor niet-ingezetenen.

5. Het volledig vrijmaken van alle kapitaalverkeer (direkte investering, verhandelen van aandelen en obligaties, vastgoedbeleggingen, bankdeposito's, verzekeringen...) en van de dienstverlening.

Om deze doelstelling te kunnen verwezenlijken moeten niet minder dan 300 aanpassingen aan de nationale wetgeving tot stand komen. De Europese Commissie heeft tot nu méér dan 200

ontwerper afgeleverd, maar eind 1987 hadden de EEG-ministers er nog slechts 70 aangenomen in plaats van de voorziene 160. Het lijkt dan ook onwaarschijnlijk dat het globale projekt op 31 december 1992 rond zal zijn, vooral ook omdat de heetste hangijzers (o.a. de BTW-affaire) nog niet werden aangeeraakt.

WAAROM

Hoeft dat nu zo nodig? Als het allemaal zo ingewikkeld ligt, waarom doet men dan zo'n moeite?

In de eerste plaats heeft het te maken met een concurrentiestrijd die tussen economische giganten aan het woeden is. De Benedetti heeft de coalitiehouding die hij enige tijd geleden met Leysen oprichtte, in de strijd om de overname van de „Société Generale”, heel toepasselijk EUROPA 1992 genoemd.

Het betreft hier eigenlijk een strijd waarin de Europeanen in een aantal strategische sectoren (vb. Elektronika) steeds meer positie verliezen tegenover hun Japanse en Amerikaanse concurrenten. Om in dit gevecht overeind te blijven hebben de Europese ondernemingen belang bij een sterke uitvalsbasis, die de mogelijkheid biedt tot schaalvergroting. Dat is nu in de EEG aan het gebeuren en dat was het dat we in het „Generale”-gevecht te zien kregen: allerhande grote ondernemingen zijn aan het fusioneren, elkaar aan het opsloppen, concurrenten aan het overnemen.

De Duitse elektronische reus Siemens bijvoorbeeld beschikt nu over een schatkist van 12 miljard dollar, waarmee ze het zich zou kunnen veroorloven om het even welke Amerikaanse onderneming op te kopen. Economisten zouden het anders zeggen. Zij zouden zeggen dat de Europese ondernemingen in de afgelopen jaren een veel sterkere groei kennen van hun financiële dan van hun reële aktiva (zie tabel). Dit betekent dat, in voorbereiding van 1992, een groot aantal ondernemingen hun winsten niet meer geïnvesteerd hebben, maar moedwillig hebben achtergehouden. Ze hebben dit gedaan om die winst te gebruiken in de overnamestrijd, die nu losgebarsten is.

Aangroei van de aktiva van de niet-financiële ondernemingen tussen 1980 en 1984 (in %)

	Reële aktiva	Financiële aktiva
België	47	57
West-Duitsland	20	33
Verenigd Koninkrijk	49	69
Zweden	32	78
Nederland	17	39
VSA	36	37
Japan	27	28

Bron: Bulletin van de Generale Bank, september 1987. p.8.

(Let op het grote verschil tussen enerzijds Europese en anderzijds Amerikaanse en Japanse ondernemingen.)

VISSERIJ

Maar we moeten ons daarbij niet blindstaren op supergrote bedrijven alleen, ook de mindere goden bereiden het jaar 1992 goed voor. We kunnen gerust stellen dat al wie in 1992 een buitenkans meent te zien nu al lang aan het uitzoeken is waar die kans kan gegrepen worden. Het is niet zo moeilijk om ons in te beelden dat reders uit buurlanden en bij uitbreiding uit het om het even welk EEG-land, proberen uit te kienen hoe zij aan de nationale beperkingen kunnen ontsnappen, hoe zij hun eigen koek (quota) kunnen vergroten.

Aangezien er in België (i.t.t. andere landen) een globaal quotum bestaat en aangezien dat door de eerste, de vlugste kan opgevist worden wordt de jacht op Belgische vaartuigen, op Belgische licenties en op een deel van het Belgische quantum een interessante bezigheid. Aangezien Belgische reders alleen maar een nieuw vaartuig mogen bouwen wanneer dat niet (of nauwelijks) groter is dan het vaartuig dat vervangen wordt kan een buitenlandse „partner”, die veel miljoenen biedt erg aantrekkelijk worden.

Ook deze démarches zijn aan de gang. Zij vallen veel minder op dan het spektakulaire vuurwerk van de Benedetti, maar ze zijn niet minder reëel.

Stel dat een Franse reder, via een kapitaalsinbreng in een Belgische NV, de controle over een Belgisch vaartuig verwerft, dan stelt zich meteen de vraag: waar zal dat vaartuig mijnen? Waar wordt het hersteld en bij sloping vervangen door een nieuw vaartuig? Hoelang blijft daar nog een Belgische schipper en een Belgische bemanning aan boord? Toch zal dat vaartuig verder Belgische quota blijven opvissen.

EN VERDER

De Belgische vissersvloot is klein en dus kwetsbaar. De Vlaamse vissers hebben slechts een kleine groep werkgevers, de visserij scholen zijn gespecialiseerd op een kleine afzetmarkt, de scheepswerven hier zijn afhankelijk van slechts weinig initiatieven... Mocht bovenvermelde ontwikkeling zich doorzetten dan bloedt een hele sektor dood.

Waar wordt tegen dergelijke mogelijkheid weerwerk verricht? Bestaat er zoiets als een „think tank” die zo'n dergelijke onderzoek en eventueel oplossingen uitdoktert om ze te „counteren”?

Of zal het allemaal zo'n vaart niet lopen en behoort een titel zoals boven dit stuk („Vissersvloot opgekocht te België”) tot het rijk van de science fiction? We zullen zien.

Flor Vandekerckhove

UIT DE MIJNEN

HALFJAARLIJKS ZEEVISSERIJ-OVERZICHT

Vergeet de rekordcijfers, behalve voor pladijs

In HVB nr. 4 (mei '88) werd een eerste kwartaaloverzicht over de jongste zeven jaar gepubliceerd. Aan de hand van de beschikbare cijfers was het mogelijk een gelijkaardig gespreid overzicht op te maken voor de eerste zes maanden van elk jaar. Deze benadering laat toe een evolutie te onderkennen.

Wie met beide voeten in het visserijbedrijf staat heeft het al begrepen: de zeevisserijsector moet dit jaar een stapje terugzetten. De gemiddelde prijs van de vis brokkelt af, de aangevoerde hoeveelheid slinkt en de brutobesommingen gaan achteruit. Bij de belangrijkste vissoorten (kabeljauw, schol, tong) die twee derden van de aanvoer en driekwart van de opbrengst uitmaken doen zich tegengestelde verschuivingen voor.

Van januari tot eind juni werden 137 ton (-0,8%) minder visproducten aangevoerd in de kustvismijnen. Vooral de tongvangst vielen tegen. De totale visserijopbrengst lag tegenover het voorbije rekordjaar 213 miljoen (-12%) lager. Er zal dus ongeveer een mirakel moeten gebeuren wil de zeevisserijsector het jaar opnieuw met rekordcijfers afsluiten.

Ondertussen worden de exploitatieresultaten niet nadelig beïnvloed door operende energiekosten. De gasolieprijs voor de visserij blijft alsnog laag. Dat is meer dan een schrale troost voor een bedrijfstak waar de brandstofkosten een aanzienlijk gedeelte van de vaste kosten opsloren.

500 TON TONG MINDER

De beperkende maatregelen voor de kabeljauwvisserij lagen aan de basis van de sterk gedaalde rondvisaanvoer. De kabeljauwproductie lag ruim 2.000 ton lager (-27%) tegenover de zeer grote aanvoer vorig jaar. Een betere prijs zorgde ervoor dat de minderopbrengst beperkt bleef tot 27 miljoen (-12%). Daartegenover staat een aanzienlijke meeropbrengst van pladijs (+37%) die een derde van het aangevoerde volume vertegenwoordigt. De brutobesommingen van de populaire platvis liep op tot 118 miljoen (+73%) dank zij de hoogste gemiddelde prijs gedurende het eerste semester van de laatste jaren.

Met de tongproductie gaat het de verkeerde kant uit. Een verminderde aanvoer van 500 ton (-18%) is verantwoordelijk voor meer dan 300 miljoen (-31%) besommingsverlies. Dat cijfer weegt zwaar door op de reeds gerealiseerde omzet. De weerslag van de vangstafnames van rog, doornhaai en de luxe-vissoorten tarbot, griet en zeeduivel wegen minder zwaar door op de voorlopige balans omdat het om kleinere volumes gaat en die op zeeduivel na duurder van de hand gingen.

Vangstafnames voor schaal- en weekdieren beperken zich tot de schelpenvissers. Die produktievermindering wordt echter onvoldoende gekompenseerd door de forse meervangsten van Noorse kreeftjes (+63%) en garnalen (+37%). De gestegen bruto-opbrengst is vooral te danken aan de flinke aanvoer van langoestientjes.

Gedurende het eerste semester bleef de opgevangen vis beperkt tot 216 ton visserijproducten op 1,3 procent van het marktaanbod. Een aanzienlijke vermindering ten opzichte van vorig jaar toen 2,3 procent doordraai als ondersteuning van de markt noodzakelijk was. (gw)

ELEMENTEN VOOR DE GESCHIEDENIS VAN DE VLAAMSE IJSLANDVAARDERS

Vandaag de dag telt de Belgische vissersvloot nog maar drie vaartuigen, die op IJsland varen. Dit getal staat in schril contrast met het belang die deze visserij ooit voor de sector had.

Er is een tijd geweest dat de IJslandvaart het pronkstuk van de Oostendse vismijn was. Nog vroeger trokken harde Vlaamse vissers naar Duinkerke, om er deel uit te maken van de IJslandbemanning op Franse schepen. Nu deze typische visserij, voor wat Vlaanderen betreft, op haar einde loopt, start Het Visserijblad een reeks, die een aantal episodes uit de IJslandvaart bespreekt. Onze redakteur Willem Lanszweert ging in Noord Frankrijk spreken met enige overlevenden uit de tijd dat nog met de „kolle” (lijn) gevestigd werd. Marc Loy beschrijft de glorie van de Oostendse grote rederijen, die op IJsland voeren. Guido Walters tenslotte, spreekt met enige vissers van de jongste IJslandgeneratie en bespreekt in „Het vaartuig van de maand” telkens één van de drie overblijvende IJslandvaartuigen van onze vloot.

Vanaf volgende maand, in dit blad.

F.V.

VISSERIJ-OVERZICHT JANUARI-JUNI 1988

Jaar	Gewicht in ton	% jaar-aanvoer	Opbrengst (x 1.000)	% jaar-opbrengst	Gem. Prijs per kilo	Gem. Prijs jaarbasis
1988	16.524	—	1.559.744	—	94,39	—
1987	16.661	51,94	1.772.987	54,76	106,41	100,94
1986	15.510	49,52	1.706.813	55,10	110,05	98,90
1985	16.671	46,89	1.341.667	46,86	80,48	80,53
1984	16.510	44,50	1.196.529	49,42	72,47	65,27
1983	17.616	46,69	1.211.666	48,75	68,78	61,43
1982	18.820	48,36	1.129.999	52,25	60,04	55,34

OVERZICHT BELANGRIJKSTE VISSERIJEN JANUARI-JUNI 1988

Jaar	KABELJAUW		SCHOL		TONG	
	Aanvoer in ton	Gem. prijs	Aanvoer in ton	Gem. prijs	Aanvoer in ton	Gem. prijs
1988	3.263	64,01	5.506	50,72	2.247	299,28
1987	4.482	52,62	4.034	39,92	2.747	355,09
1986	1.984	68,10	3.505	39,98	3.227	290,72
1985	3.306	56,63	4.330	41,27	2.518	238,60
1984	2.770	56,24	3.884	40,02	1.994	229,63
1983	4.088	46,66	3.758	39,75	2.189	222,82
1982	2.795	46,72	2.659	29,20	2.360	223,48

Bron: Ministerie van Landbouw, Dienst voor Zeevisserij

Adverteren?



(059) 32.55.59

UIT DE MIJNEN

STAND VAN DE VANGSTEN

BELGISCHE QUOTA 1988

Visbestand		quotum '88 (1)	vangsten 15.7.1988
kabeljauw	IIla SK	50	2
	IIa, IV	5.370	3.079
	Vb, VI, XII, XIV	60	27
	VII-VIIa, VIII, IX, X	980	878
	VIIa	400	178
		6.860	4.164
schelvis	IIla, b, c, d	50	0
	IIa, IV	1.260	47
	Vb, VI, XII, XIV	80	4
	VII, VIII, IX, X	70	70
			1.460
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	60	56
	VII, VIII, IX, X	30	20
			90
witte koolvis	VII	430	176
wijting	IIa, IV	2.690	834
	VIIa	100	69
	VII-VIIa	255	197
			3.045
schol	IIla SK	90	35
	IIa, IV	10.630	5.772
	VIIa	260	142
	VII d, e	1.630	683
	VII f, g	620	334
	VII h, j, k	60	3
			13.290
tong	IIa, IV	1.185	678
	VIIa	865	824
	VII d	1.035	516
	VII e	45	26
	VII f, g	685	406
	VII h, j, k	50	2
	VIII	255	111
			4.120
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	270	5
sprot	VII d, e	30	0
heek	IIa; IV	40	7
	Vb, VI, VII, XII, XIV	310	34
	VIII behalve VIIIc	10	1
			360
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	285	1
	VII	3.035	284
			3.320
schartong	VII	430	60
haring	IVc, VII d	7.090	0

(1) uitwisselingen inbegrepen.

Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij

KABELJAUWVISSSEN BEPERKT

In volgende gebieden werd de kabeljauwvisserij (Ministerieel Besluit 18 juli II., met terugwerkende kracht tot 1 juni 1988) beperkt:

- plankenvisserij in i.c.e.s.-gebieden IIa (EG-zone) en IV (Noordzee):
 - * bij motorvermogen \leq 600 PK: max. 13.000 kg kabeljauw **per maand**
 - * bij motorvermogen $>$ 600 PK: max. 26.000 kg kabeljauw **per maand**
- plankenvisserij in i.c.e.s.-gebieden VII, behalve VIIa:
 - * bij motorvermogen \leq 600 PK: max. 500 kg kabeljauw **per maand**
 - * bij motorvermogen $>$ 600 PK: max. 1.000 kg kabeljauw **per maand**
- langoestinevisserij in i.c.e.s.-gebieden IIa (EG-zone) en IV (Noordzee):
 - * max. 2.000 kg kabeljauw **per maand**
- regeling voor de vissersvaartuigen N.95 en O.82:
 - * in i.c.e.s.-gebieden IIa (EG-zone) en IV (Noordzee): max. 13.000 kg kabeljauw **per maand** en per vaartuig
 - * in i.c.e.s.-gebieden VII, behalve VIIa: verboden te vissen.

Deze maatregelen zijn van kracht tot 31 oktober 1988.

METALEN SPORTVISSERSBOOT TE KOOP

Lengte 9 m. - Breedte 3 m.
Mot. Volvo Penta 85 pk.
Volledig uitgerust voor garnaal en tongvisserij. Prijs 280.000 fr.

Tel. (050) 51 54 38 na 19 u.

Wordt verkocht wegens tijdgebrek.

BELGISCH SCHOLKWOTUM IN SKAGERRAK UITGEPUT

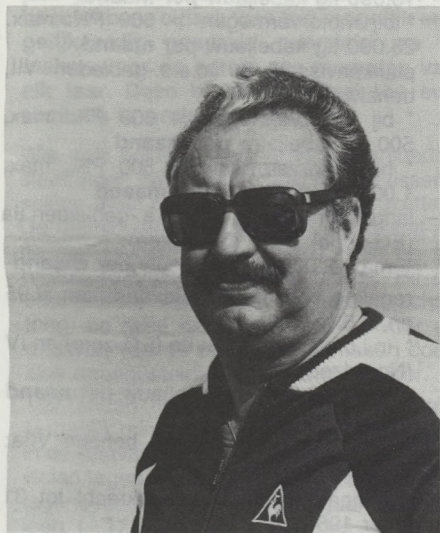
In ons bericht waarin werd gemeld dat er geen schol meer te vangen viel voor de Nederlandse vissers in het Skagerrak (HVB juni) stond dat het Belgische kwotum van 90 ton nog onaangeraakt was. Wij voegden er aan toe dat de situatie snel kon omslaan. Ondertussen is het zover. Denemarken heeft trouwens eind vorige maand al geprotesteerd bij de Belgische regering en de Europese Commissie omdat de vissers in het Ices-gebied IIIa hun vangstnorm zouden overschreden hebben.

De Deense visserijwacht heeft vorige maand acht Belgische treilers gecontroleerd in het Skagerrak. Samen hadden ze 85 ton schol aan boord. Geteld bij de 35 ton schol die reeds vóór 15 juli werd ingehaald was de toegelaten scholvangst ruimschoots overschreden. De Deense regering heeft de EG-kommissie gevraagd het gebied te sluiten wat ondertussen ook gebeurd is. De Denen krijgen ook nog 30 ton schol terug van de 10.630 ton (ondertussen al voor meer dan de helft uitgeput) die de Belgische vissers in de Noordzee zijn toebedeeld.

(gw)

DRIE KANAALOVERTOCHTEN IN ESTAFETTE IN DE MAAK

De barre weersomstandigheden waren verantwoordelijk voor de afgelasting van de eerste Belgische Kanaalovertocht dit seizoen. De door zeeziekte geteisterde Nieuwpoortse ploeg moest in Dover vernemen dat de zwemmaraton naar Nieuwpoort (106 km) om voor de hand liggende redenen afgelast werd, tot overmaat van de ramp moesten



Pierre Van Vooren (53): jubileumovertocht.

MET 22 HET KANAAL OVER, JONGSTE KNAAP VAN 12

De temperatuurstijgingen vorige week hebben er niet minder dan 22 Kanaalzwemmers toe aangezet om de oversteek van het Nauw van Calais (34 km) te maken. Onder hen een Indische knaap van 12 jaar die 14 uur en 13 minuten nodig had om het Kanaal te dwarsen. Abhijeet Rao uit Bombay is echter niet de jongste Kanaalzwemmer. Een knaap die enkele dagen jonger was slaagde in '78 in een overtocht. De oudste Kanaalzwemmer is de Amerikaanse schooldirecteur Ashby Harper die op 65-jarige leeftijd een geslaagde overtocht lukte.

zij met de 18 m lange „De Zeemeeuw” de terugtocht aanvangen. In de loop van augustus ondernemen zij een nieuwe poging. Zij zijn niet echter de enige die een oversteek wagen. Een groep geoefende zwemmers die in Wenduine oefenen willen de klassieke oversteek van Dover naar de Franse kust maken op 19 augustus. Ook de 54-jarige Oostendse Kanaalzwemmer Pierre Van Vooren wil met een estafetteploeg zijn solo-overtocht van 25 jaar geleden verzilveren.

De Nieuwpoortse estafetteploeg werd opgebouwd rond Franky Musschoot die vorig jaar bij zijn derde poging een solo-overtocht van Dover naar de Franse kust lukte in 12 uur 41 minuten. Van het negenkoppige team dat aan de voorbereiding voor een overtocht in estafette deelnam zouden uiteindelijk zes zwemmers de golven trotseren. Op 26 juli vertrok het gezelschap. Loods John Bousserie vertrok met acht zwemmers (Morgane Kermarec, Franky Musschoot, Chris Verbrugge, Lode Janssens, Freddy Demuyne, Albert Willems, Johan Dekeyser en Lina Vermote) richting Dover maar werd met zwaar stormweer gekonfronteerd. Half augustus wordt de draad weer opgenomen en als de omstandigheden het weer niet toelaten dan ligt de ultieme datum begin september.

Wenduïense ploeg

De ploeg van redder Redgy Van Aeldeweeldt houdt het bij een gewone kanaalovertocht Engeland-Frankrijk. 19 augustus werd vooropgezet als de dag waarop Bruno Allemeersch, Christiaan Ossieur, John Claerhout, Dominique Sousci, Ademar Brysse en Wim Deprez elkaar om het uur zullen aflossen. De ploeg heeft duchtig getraind in het Wenduïense Wielingenzwembad samen met drie invallers. Maar dat garandeert nog geen geslaagde overtocht, dat heeft de Nieuwpoortse ploeg nog maar eens moeten ondervinden.

Pierre Van Vooren

Bij Channel Swimming Association, waarvan hij vice-president is, staat de Oostendse bankbediende Pierre Van Vooren (54) bekend als de enige Belg die het Kanaal in beide richtingen overwon. Op 4 augustus zwom de Oostendenaar van Frankrijk naar

Engeland in 15 uur en 9 minuten en twee jaar later deed hij omgekeerde richting. Alleen wel te verstaan. Vijftig jaar na zijn eerste overtocht wil hij samen met enkele grote namen de Kanaalzwemmerij de overtocht overdoen. Nu in estafette, want de jaren hebben ook vat op Kanaalzwemmers. Voor de Jubileum Relay wordt eerst door een ploeg samengesteld die door de beste Kanaalloods ter wereld (onder zijn leiding werden alle Kanaalrekords gezwommen) Michael Oram. De ploeg waarmee Pierre Van Vooren zich omringd mag er ook zijn. Er wordt gekozen uit „King of the Channel” Michael Read (31 solo's), de Britse geneesheer Christopher Stockdale (3), Kevin Murph (18 solo's en 3 dubbels), de Nieuw-Zeelandse wereldrekordhouder drievoudige overtochten Phil Rush, de Australiër Desmond Renford (19 solo's), Lyndon Dunsbee (wereldrekordhouder snelste tijd), Ian Muir (3 solo's) en de vrouwelijke langeafstandswemster Alison Streeter (5 solo's en 1 dubbel) en de ex-rekordhoudster van Groot-Brittannië Brigitte Young. Ondertussen oefent Pierre Van Vooren dat de stukken er af vliegen in het kleine Middelkerkse zwembad, alhoewel er in Oostende een bad met Olympische afmetingen voor handen is. Naar verluidt was het niet mogelijk om drie maal per week gedurende een uurtje een oefenbaan vrij te houden voor de Kanaalzwemmer. De jubileumestafette is gepland tussen 3 en 17 september. (gw)

GEEN VAARTUIG VAN DE MAAND

De maandelijkse bespreking van een vissersvaartuig werd deze maand wegens plaatsgebrek uitgesteld. Vanaf volgende maand wordt de reeks verder gezet.

KARAKOLLENJUBILEUM

Omdat ze al vijftig jaar met een karakollenslalletje in Brussel rondzeult werd Jeanne Vertommen op het Brusselse stadhuis ontvangen. Sinds 1938 verkoopt Jeanne de eetbare zeeslakjes, de alikruik, aan voorbijgangers. In zout water gekookte huisjeslakken vinden in de hoofdstad nog voldoende afnemers om er een bestaan aan over te houden. Een halve eeuw geleden krioelde het in Brussel van de karakollenkramen, maar nu zijn ze een rareiteit geworden. Jeanne heeft nog een vaste standplaats in de Wayezstraat, nabij het Dapperheidsplein.

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

BEHAALDE GETUIGSCHRIFTEN, BREVETTEN, EN DIPLOMA'S AAN DE VISSERIJSSCHOLEN

Van de hieronder vermelde visserijsscholen ontvingen we de schoolresultaten 1987-1988. „Het Visserijblad” houdt eraan de laureaten te feliciteren met het behaalde resultaat.

STEDELIJKE VISSERIJSSCHOOL „JOHN BAUWENS” OOSTENDE

Aspirant ter Kustvisserij en kwalificatiegetuigschrift beroepssecundair zeevisserijonderwijs

D'HONDT Michel, STUBBE Timmy, THERRY Jordy, VERMEERSCH Luc.

Aspirant-schipper ter visserij en kwalificatiegetuigschrift 4de jaar technisch secundair zeevisserijonderwijs, dekafdeling

BIJN Mario, CASIER Bart, KORNER Bernard, PLYSER Christophe, VANNEROM Peter.

Brevet Schipper ter Visserij

DESMIT Lorenzo, KIEKENS Rudy, VER-CNOCKE Serge.

Kwalificatiegetuigschrift 4de jaar technisch secundair zeevisserijonderwijs, machineafdeling en brevet motorist ter Kustvisserij.

CATTOOR Geoffrey, DEFRUYT Hendrik, DEVOLDER Johan, GOMBERT Stechen, HAEGHEMAN Alain, HOUELYNE Alain, HUYSMANS Luc, JACOBS Bart, ROKEGEM Luc, STERCK Serge, STUBBE Jimmy.

Brevet motorist ter Kustvisserij

PEARCHE Michael, SOREL William, VERBEKE Peter, DELAERE Dirk.

Certificaat Scheepsleerjongen

BEUN Kurt, BONA Giovanni, COPPIJN Ronny, HENDERYCKX Alain, MAERTENS Mike, BARBAIX Dennis, BEUN Jurgen, DESCHACHT Peter, DOOMS Pascal, GZOM Ali, KIEKENS Carlo, LIEVENS Dieter, VELLE Danny.

Brevet Matroos-Motorist

DEFRUYT Hendrik, HAEGHEMAN Alain, HOUELYNE Alain, JACOBS Bart, ROKEGEM Luc.

Brevet Motorist

DELEY Patrick, DEMULDER Sven, JOHNSTON Marcell.

Beperkt getuigschrift radiotelefonist

STUBBE Timmy, THERRY Jordy, VERMEERSCH Luc, BIJN Mario, CASIER Bart, KORNER Bernard, PLYSER Christophe, VANNEROM Peter, DEVOLDER Johan, GOMBERT Stephen, JACOBS Bart, STUBBE Jimmy.

Aanvullend getuigschrift bedrijfsbeheer

STUBBE Timmy, BIJN Mario, PLYSER Christophe, DEFRUYT Hendrik, HAEGHEMAN Alain, STERCK Serge.

BIJZONDERE PRIJZEN

1. Prijs Eerste Schepen R. BONNEL.

Beste uitslag Schipper ter Visserij: VER-CNOCKE Serge.

2. Prijs Schepen J. PAUWELYN

Beste uitslag Aspirant Schipper ter Visserij: KORNER Bernard.

3. Prijs Schepen J. CHRISTIAENS

Beste uitslag Motorist 1.500 PK: DELEY Patrick.

4. Prijs Schepen M. QUAGHEBEUR

Beste uitslag Aspirant ter Kustvisserij: THERRY Yordy

5. Prijs Volksvertegenwoordiger A. LARIDON

Beste uitslag Scheepsleerjongen: Technische Afdeling: KIEKENS Carlo. Beroepsafdeling: HENDERYCKX Alain.

6. Prijs Gemeenteraadslid E. VANRE-MOORTELE

Beste uitslag Matroos-Motorist 750 pk: HOUELYNE Alain.

7. Prijs Gemeenteraadslid J. VANDECAS-TEELE

Beste uitslag Motorist ter Kustvisserij: THERRY Yordy.

8. Prijs Ere-Schepen J. LAUWEREINS

Beste uitslag vak Frans: Technische Afdeling: VANPARYS Geert. STERCK Serge.

9. Prijs Ere-Directeur F. BOELS

Beste uitslag vak Zeevaarkunde: Technische Afdeling: KORNER Bernard. Beroepsafdeling: STUBBE Timmy.

10. Prijs Ere-Directeur E. LINGIER

Beste uitslag vak Instrumenten: Technische Afdeling: VANNEROM Peter. Beroepsafdeling: THERRY Yordy.

11. Prijs Ere-Directeur A. DE BLOCK

Beste uitslag vak Geschiedenis: Technische Afdeling: MAES Christophe. Beroepsafdeling: LOYEN Peter.

12. Prijs van de Heer P. LUST oud-leraar en Ondervoorzitter O.L.B.

Beste uitslag vak Fysica: Technische Afdeling: VELLE Danny. Beroepsafdeling: VAN LOOKE Freddy.

13. Prijs M. VANDENBERGHE

Behaalden het Brevet van Schipper ter Visserij: DESMIT Lorenzo, KIEKENS Rudy, VERCNOCKE Serge.

14. Prijs B.V.O.O.

Beste uitslag vak Wiskunde: Technische Afdeling: VANNEROM Peter, HAEGHEMAN Alain. Beroepsafdeling: VERMEERSCH Dirk.

15. Prijs A.B.V.V. - Belgische Transportbond

Beste uitslag vak Zee- en Weerkunde: Technische Afdeling: 3e jaar GZOM Ali 4e jaar KORNER Bernard.

16. Prijs A.B.V.V. - Centrale der Metaalbewerkers

Beste uitslag Praktijk Motoren: Technische Afdeling: VELLE Danny. Beroepsafdeling: D'HONDT Michel.

17. Prijs A.C.L.V.B.

Beste uitslag vak Planlezen: Technische Afdeling: DEVOLDER Johan. Beroepsafdeling: HENDERYCKX Alain.

18. Prijs A.C.O.D. - Zeewezen

Best geleverde inspanning: HOUELYNE Alain, JACOBS Bart.

19. Prijs O.V.M.

Beste uitslag vak Zedenleer: Technische Afdeling: VANPARYS Geert, HUYSMANS Luc. Beroepsafdeling: LOYEN Peter.

20. Prijs Schoolsportfederatie G.E.P.O.S.

Best geleverde prestatie i.v.m. Schoolsport: DEPRez Danny, LEMS Christophe.

21. Prijs A.S.L.K.

Beste uitslag van Aardrijkskunde: LEMS Christophe

22. Prijs van de Heer G. GERMONPRE

Beste uitslag vak Beroepsreglement: Technische Afdeling: MICHILS Jurgen. Beroepsafdeling: COPPIJN Ronny.

23. Prijs van de Heer F. DESCHEPPER

Beste uitslag Praktijk Dek: Technische Afdeling: BIJN Mario. Beroepsafdeling: THERRY Yordy.

24. Prijs van de Heer L. DESMIT

Beste uitslag vak Visserijkunde: Technische Afdeling: MICHILS Jurgen. PLYSER Christophe. Beroepsafdeling: STUBBE Timmy.

25. Prijs van de Heer M. BEERNAERTS

Beste uitslag vak Warmte- en Koeltechniek: HOUELYNE Alain.

26. Prijs van de Heer C. WYNSBERGHE

Beste uitslag vak Zeemanschap Aspirant-Schipper ter Visserij: BIJN Mario.

27. Prijs van de Heer R. DESNERCK

Beste uitslag vak Nederlands: Technische Afdeling: BARBAIX Dennis, SALLIAU Gregory. Beroepsafdeling: THERRY Yordy.

28. Prijs van de Heer O. KNOCKAERT

Beste uitslag vak Engels: Technische Afdeling: LARRANGE Johnny. Beroepsafdeling: COPPIN Ronny.

29. Prijs Mevr. SMESSAERT

Beste uitslag vak Biologie: Technische Afdeling: SALLIAU Gregory.

30. Prijs van de Heer D. BRACKX

Beste uitslag vak Elektrotechniek: HOUELYNE Alain.

31. Prijs Mevr. VANHEE

Beste uitslag vak Scheepsmachines: Matroos-Motorist 750 PK: HOUELYNE Alain. Motorist 1.500 PK: DELEY Patrick.

32. Prijs van de Heer E. BROUCKXON

Best geleverde inspanning voor het vak Zeekaart. Technische Afdeling: VANDENBERGHE Wim.

33. Prijs van de Heer G. MALDEGHEM.

Beste uitslag vak R.K. - Godsdienst: Technische Afdeling: LIEVENS Dieter. Beroepsafdeling: COPPIJN Ronny.

RIJKSVISSERIJSSCHOOL KNOCKE-HEIST

KWALIFICATIEGETUIGSCHRIFTEN

Kwalificatiegetuigschrift van Aspirant-Schipper ter Visserij

Bogaert Günther, Calus Frank, De Busscher Geoffroy, Depraetere Patrick, Rappé Peter, Rappé Philip, Schiltz Nick, Soreyn Remi, Vandenberghe Filip, Van Rompae Tony, Vantorre Patrick.

Kwalificatiegetuigschrift van Aspirant-Motorist ter Visserij:

Degeeter Steven, Depaape Marc, Lammens Frederik, Thielemans Paul, Vandevelde David.

Kwalificatiegetuigschrift van Kustvisser

Boullion Ludo, Deneweth Chris, Claeys Chris, Derycke Christophe, Vandewalle John, Van Haecke Frederik.

OFFICIELE EXAMENS

(uitgeschreven door het Bestuur van het Zeewezen)

Behalen het Certificaat van Scheepsleerjongen

De Grootte Mario, De Grootte Paul, Demeester Jeffrey, De Waegaenaere Chris, Lagast Gianni, Proot Anthony, Rappé Hans, Savels Chris, Utterwulghe Dennis, Vanderheyde Tony, Vandierendonck Rudy, Van Hove Mario.

Behalen het Getuigschrift van Aspirant ter Kustvisserij

Boullion Ludo, Claeys Chris, Derycke Christophe, Vandewalle John.

Behalen het Getuigschrift van Aspirant-Schipper ter Visserij

Ackx Jan, Bogaert Günther, Calus Frank, De Busscher Geoffroy, Depraetere Patrick, Rappé Peter, Rappé Philip, Schiltz Nick, Soreyn Remi, Vandenberghe Filip, Van Rompaey Tony, Vantorre Patrick.

Behalen het Diploma van Schipper ter Visserij

Ackx Jan, De Bruyne Jan, De Graeve Erik, De Graeve Freddy, Derudder Patrick, Martony Gino, Van Der Veen Eddy, Vanhove Dirk.

Behalen het Brevet van Radiotelefonie

Bogaert Günther, Boullion Ludo, Calus Frank, Claeys Chris, De Busscher Geoffroy, Deneweth Chris, Depraetere Patrick, Derycke Christophe, Hoozee Daniël, Rappé Peter, Rappé Philip, Savels Steven, Schiltz Nick, Soreyn Remi, Vandenberghe Filip, Vandewalle John, Van Haecke Frederik, Van Rompaey Tony, Vantorre Patrick.

Behalen het Brevet van Matroos-Motorist

Depaape Marc, Lammens Frederik, Thielemans Paul, Vandevelde David.

ZWEMBREVETTEN

Behaalden respectievelijk de volgende zwembrevetten:

Schoolbrevet van zwemmen

Billiau Leslie, Compennolle Steve, Coudeville Angelo, Demunter Toni, Despiegelaere Pol, Lagast Curt, Moeyaert Benny, Savels Daniël, Tetaert Nico, Vandenberghe Kurt, Van Der Veen Frederik, Debou Nico, Proot Anthony, Vandierendonck Rudy, Savels Chris, Lameire Eddy, De Cae Leslie, Dewaegaenaere Stefaan, Dobbelaere Davy, Schutz Marc, Soete Dimitri, Vandierendonck Michaël, Vlaeminck Koen.

Elementair brevet van zwemmen

Billiau Leslie, Compennolle Steve, Coudeville Angelo, Demunter Toni, Despiegelaere Pol, Lagast Curt, Moeyaert Benny, Savels Daniël, Tetaert Nico, Vandenberghe Kurt, Van Der Veen Frederik, Debou Nico, Proot Anthony, Vandierendonck Rudy, Savels Chris, Lameire Eddy, De Cae Leslie, Dewaegaenaere Stefaan, Dobbelaere Davy, Schutz Marc, Soete Dimitri, Vandierendonck Michaël, Vlaeminck Koen.

Vorbereidend zwembrevet

Billiau Leslie, Compennolle Steve, Coudeville Angelo, Demunter Toni, Lagast Curt, Savels Daniël, Tetaert Nico, Vandenberghe Kurt, Van Der Veen Frederik, Debou Nico, Tetaert Kurt, Proot Anthony, Vandierendonck Rudy, Savels Chris, Lameire Eddy, De Cae Leslie, Dewaegaenaere Stefaan, Dobbelaere Davy, Schutz Marc, Soete Dimitri, Vlaeminck Koen.

Brevet van 200 m

Ackx Marc, Amanfels Tino, Billiau Leslie, Compennolle Steve, Lagast Curt, Vandenberghe Kurt, Van Der Veen Frederik, Bil

Christiaan, Coppens Gino, Debou Nico, Deruddere Steven, Flitser Bart, Vandierendonck Jürgen, De Grootte Mario, Demeester Jeffrey, Dewaegaenaere Chris, Utterwulghe Dennis, Vanderheyde Tony, Lagast Gianni, Proot Anthony, Vandierendonck Rudy, Degeeter Steven, Savels Chris, Bogaert Günther, Calus Frank, De Busscher Geoffroy, Rappé Peter, Rappé Philip, Schiltz Nick, Soreyn Remi, Vandenberghe Filip, Van Rompaey Tony, Vantorre Patrick, Lameire Eddy, De Cae Leslie, Schutz Marc, Dobbelaere Davy, Soete Dimitri, Vandierendonck Diëgo, Coupé Didier, Maes Mario, Meeschaert Yves, Vlaeminck Koen, Campbell Ivan, De Grootte Paul, Savels Chris, Boullion Ludo, Deneweth Chris, Derycke Christophe, Van Haecke Frederik, Vandewalle Johan.

Elementair reddingsbrevet

Vanderheyde Tony, Bogaert Günther, Vantorre Patrick, Van Haecke Frederik.

BIJZONDERE PRIJZEN

Aan volgende leerlingen wordt een extra prijs geschonken voor hun voorbeeldige inspanning in de bijgenoemde vakken.

Prijs de heer GEVAERT, Inspecteur, voor Katholieke Godsdienst aan SOETE Dimitri. Prijs C. NIERYNCK en J. GELEYSN voor Moraal aan THIELEMANS Paul.

Prijs Minister H. WECKX voor Verdienstelijkheid 3B aan SAVELS Chris.

Prijs Minister Th. KELCHTERMANS voor Wiskunde aan RAPPE Hans.

Prijs Staatssecretaris L. VAN DEN BOSCHÉ voor Verdienstelijkheid 3TD aan DE GROOTE Mario.

Prijs Staatssecretaris P. DE KEERSMAEKER voor Verdienstelijkheid 4TD aan SOREYN Remi.

Prijs Volksvertegenwoordiger D. COENS voor Nederlands aan DENEWETH Chris.

Prijs Volksvertegenwoordiger E. DESUTTER voor Bedrijfsbeheer aan BOGAERT Günther.

Prijs Burgemeester Fr. VAN ACKER voor Verdienstelijkheid 4TM aan THIELEMANS Paul.

Prijs Burgemeester LIPPENS voor Engels aan SOETE Dimitri.

Prijs Schepen VANDECASTEELE voor Aardrijkskunde aan BIL Christiaan.

Prijs Schepen DE GRAUWE voor Scheepsmachines en Planlezen aan LAMMENS Frederik.

Prijs Ere-directeur ACKX voor Visserijkunde aan SAVELS Daniël.

Prijs Ere-directeur O. WAEGHE voor Zee-

vaartrekenen aan AMANDELS Tino. Prijs J. BONTE, directeur RMT, voor Kosmografie aan VANTORRE Patrick. Prijs J. BONTE, directeur RMT, voor Theoretische Mechanica aan PROOT Anthony. Prijs V. JANSSENS, voorzitter „Vissersvreugd”, voor Praktijk Machine aan SOETE Dimitri.

Prijs V. JANSSENS, voorzitter „Vissersvreugd”, voor Fysica aan SCHUTZ Marc. Prijs J. DE VOCHT, directeur, voor Verdienstelijkheid 2B aan COUPE Didier.

Prijs P. DERNIES, opticien, voor laureaat MACHINE aan VANDEVELDE David.

Prijs L. DESMIDT, reder O.29, voor laureaat DEK aan VANTORRE Patrick.

Prijs B. SCHILTZ, voorzitter Rederscentrale Oostkust, voor Weer- & Zeekunde aan DEMEESTER Jeffrey.

Prijs B. SCHILTZ, voorzitter Rederscentrale Oostkust, voor Beroepsregelen aan SAVELS Chris.

Prijs J. GEVAERT voor Biologie aan VANDIERENDONCK Jürgen.

Prijs PIETERS, Visbedrijf, voor Verdienstelijkheid 1B aan DE CAE Lesly.

Prijs PIETERS, Visbedrijf, voor Verdienstelijkheid 1T aan AMANDELS Tino.

Prijs PIETERS, Visbedrijf, voor Verdienstelijkheid 2T aan VANDIERENDONCK Jürgen.

Prijs L. ADAMS voor Praktijk Dek aan DEBOU Nico.

Prijs L. ADAMS voor Scheepsbouw aan VANDERHEYDE Tony.

Prijs B.T.B. voor Warmteleer/Koeltechniek aan VANDEVELDE David.

Prijs B.T.B. voor Instrumenten aan DEPRAETERE Patrick.

Prijs A. VANDIERENDONCK voor Frans aan VANDERHEYDE Tony.

Prijs Rederij „DE BOUNTY” voor Zeekaart aan BOGAERT Günther.

Prijs G. DERUDDER voor Radiotelefonie aan RAPPE Philip.

Prijs G. VERMEILLE voor Geschiedenis aan DEWAEGENAERE Chris.

Prijs J. PINCKET voor Elektrotechniek aan LAMMENS Frederik.

Prijs K. GOEMINNE voor Verdienstelijkheid 3TM aan VANDIERENDONCK Rudy.

Prijs G. WERNIERS voor E.H.B.O. aan THIELEMANS Paul.

Prijs WIELINGENBAD WENDUINE voor Zwemmen aan VANDIERENDONCK Rudy.

Prijs „VISSERSVREUGD” voor Verdienstelijkheid 4B aan VANDEWALLE John.

Prijs „VISSERSVREUGD” voor Zeeman- schap aan DERYCKE Christophe.

N.V. VERHEYE JOEL

- *Scheepsherstellingen*
- *Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen*
- *Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud*
- *Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsoortemachines.*
- *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



DE ZEE: OOK UW TOEKOMST?

ZOEKT U:

- een beroep met ruime toekomstmogelijkheden in VISSERIJ en aanverwante bedrijven
- een degelijke school met respect voor ieders overtuiging

Kies dan de STEDELIJKE VISSERIJSSCHOOL „JOHN BAUWENS”

Mercatorlaan 15, 8400 Oostende - ☎ (059) 70 40 19

- Technisch, beroeps-, dag- en avondonderwijs
- Gehomologeerd getuigschrift Lager Secundair Onderwijs
- Cursus Pleziervaart: brevet Jachtman

INSCHRIJVINGEN: vanaf 20 aug.: elke zaterdag van 10 - 12
vanaf 25 aug.: elke werkdag van 9 - 12 en 14-17.

SCHOOLUITSLAGEN

Vrije Visserijschool „Paster Pype” Oostende

Het „Certificaat van Bekendheid” werd behaald door:

Danny Huûghe, Lorenzo La Coere, Pascal Laurens, Mario Vivey.

Het Brevet van „Scheepsleerjongen” werd behaald door:

Afdeling dek:

Norman Daems, Kristof Massenhove.

Afdeling Beroep:

Marco Moerman, Bryan Maes.

Het „Beperkt Certificaat van Radiotelegrafist” werd behaald door:

Michel Baken, Roy Bollenberg, Danny Deneve, Emmanuel Desmit, Peter Dezutter, Johan Everaert, Chris Florizoone, Mario Gunst, Angelo Maene, Danny Peperstraete, Ronny Poppe, Franky Schreus, Johnny Seys, Giovanni Terryn, Danny Ulin, Gino Vansever, Glenn Verhaeghe, Stephen Wiggett.

Het „Aanvullend Getuigschrift over de kennis van het Bedrijfsbeheer” werd behaald door:

Afdeling Dek:

Danny Ulin, Angelo Maene, Giovanni Terryn, Roy Bollenberg, Michel Baken, Peter Dezutter.

Afdeling Machine:

Patrick Vanparys, Johan Hennaert, Thierry Blommaerts, Jean-Pierre Deschagt, Erik Janssens.

In het vierde jaar werd het „Kwalificatiegetuigschrift” behaald door:

Afdeling Dek:

Angelo Maene, Peter Dezutter, Danny Ulin, Roy Bollenberg, Michel Baken, Johan Lambrecht, Giovanni Terryn.

Afdeling Machine:

Thierry Blommaerts, Jean-Pierre Deschagt, Patrick Vanparys, Erik Janssens, Chris Laplasse.

Beroepsafdeling:

Franky Schreus, Johnny Seys, Mario Gunst.

Behaalden het „Brevet van Aspirant Schipper ter Kustvisserij”:

Franky Schreus, Johnny Seys, Mario Gunst.

Eindejaarsuitslagen van het 4e jaar Technische Afdeling.

Behaalden het brevet van „Aspirant Schipper ter Visserij”:

Oriënteringsattest A, dek gericht:

Michel Baken, Roy Bollenberg, Peter Dezutter, Johan Lambrecht, Angelo Maene, Giovanni Terryn, Danny Ulin.

Eindejaarsuitslagen Sociale Promotie en Avondschool.

Afdeling Dek:

Het „Brevet van Schipper ter Kustvisserij” werd behaald door:

De Hr. Jacky Marchand.

Het „Brevet van Schipper ter Visserij” werd behaald door:

De Hr. Philippe Godfroid, de hr. Eddy Ulin, de hr. Alain Verleene.

Afdeling Machine:

Het „Brevet van Motorist ter Kustvisserij” (300 PK) werd behaald door:

Georges Depover, Johan Hennaert, Erik Janssens, Chris Laplasse, Patrick Vanparys, Martin Vens.

Het Brevet van „Matroos-motorist ter Visserij” (+ 50 PK) werd behaald door:

Patrick Vanparys, Thierry Blommaerts, Erik Janssens, Chris Laplasse, Martin Vens.

Het Brevet van „Motorist ter Visserij” (1500 PK) werd behaald door:

Eddy Ulin, Johan Legein, Johan Hennaert.

IBIS

Certificaat Scheepsleerjongen:

Chris Cammermans, Kurt Carrette, Hans Decruw, Mario De Groote, Alain Deman, David Van Steenhuyze.

Getuigschrift radiotelefonist, aspirant schipper ter visserij:

Christiaan Callens, Steve Derudder, Johan Frackiewicz, Kurt Standaert.

Deeltijds leren

1988-1989

Zeevisserijonderwijs

De directeurs van de Zeevisserijsscholen delen u mede dat de periodes voor het deeltijds leren voor het schooljaar 1988-1989, als volgt werden vastgelegd:

Vrije Visserijsschool „Paster Pype”

Oostende: 12.09.1988 - 28.10.1988

Rijkvisserijsschool Knokke-Heist:

09.01.1989 - 03.03.1989

Stedelijke Visserijsschool „John Bauwens”

Oostende: 10.04.1989 -

26.05.1989.

De inschrijvingen in één van de drie deeltijdse centra moeten gebeuren vóór 9 september 1988.

VRIJE VISSERIJSSCHOOL NIEUWPOORT

Schipper ter Kustvisserij:

Kiekens Alain, Vandeputte Franky.

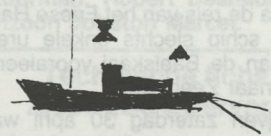
Aspirant-Schipper ter Kustvisserij:

Legein Vincent, Moeyaert Joachim.

Scheepsleerjongen ter Visserij:

Cagnard Lino, Deramoudt Steve, Terriere

Frederik, Vanhoutte Christoph.



BLAUWE VINVIS

Tijdens een walvistelling in de buurt van Noorwegen zijn onlangs elf blauwe vinvisen waargenomen. Dat is bijzonder ongevoerd omdat het grootste dier - blauwe vinvis - kunnen 33 m lang worden - zich reeds lang niet meer liet zien in Noorse wateren. In het begin van de eeuw werd fel jacht gemaakt op het dier omdat het van alle walvisachtigen meest leverbaar opleverde.

In de poolgebieden bedroeg hun aantal vroeger 160.000 exemplaren, nu nog 16.000.

WEERZIENSFEEST ZEESCOUTS WESTHINDER OOSTENDE

De Seascouts 2e F.O.S. Westhinder richt op 17 september e.k.; een weerziensfeest in voor alle oud leden scouts en gidsen van de 2e F.O.S. en de S.S.B.

Deze feestavond gaat door in Thearoom-Restaurant Orbit, Torhoutsesteenweg 46 Oostende.

Personen die, door een vergetelheid, geen uitnodiging ontvangen hebben kunnen zich laten inschrijven door storting van 500 fr. op rekening nr. 001-1867504-39 van Steuncomité Westhinder - Kroonlaan 8 - Oostende met vermelding „Weerziensfeest + aantal personen”.

Verdere inlichtingen zijn te bekomen bij:

- Van Troost Liliane, Kairostraat 18, Oostende, tel. 70 06 95;

- Koten Alfons, Fazantstraat 7, Oostende, tel. 80 11 21;

- Cordy Roland, Geraniumlaan 29, Oostende, tel. 70 04 75;

- De Ridder Lydia, Esdoornlaan 36, Oostende, tel. 70 49 78.

De inschrijvingen moeten uiterlijk binnen zijn tegen 1 september.

GROOTSTE BOKKENTREILER IN ZEEBRUGGE GEDOOPT

„Roger, je bent te laat”, verwelkomde visserij-aalmoezenier Corneillie reder Casier, zijn bemanning en de genodigde die met de gloednieuwe Z.596 voor het eerst aan de Zeebrugge Rederskaai aanmeerden. „De Zwerver” kwam naar de thuishaven voor de doopplechtigheid, maar dikwijls zal de grootste bokkentreiler van de Belgische zeevisserijvloot er niet te zien zijn. Net als zijn zusterschip Z.96 Jan Van Gent van de gemeenschappelijke rederij Jacomina zal het vaartuig voortaan aan de Oostendse afslag verschijnen. Wellicht reeds eerstdaags na het afronden van de maidentrip.

De nieuwe treiler is niet voor niets het zusterschip van de Z.96, het grootste vaartuig van de vloot en vorig jaar goed voor de hoogste brutobesomming. „De Zwerver” is wel enkele decimeter langer uitgevallen maar is in grote lijnen een kopie van de Jan Van Gent. Ook voor de doopplechtigheid werd hetzelfde scenario aangehouden. Alhoewel, er werd minder ruchtbaarheid aan gegeven maar dat was typerend voor heel het bouwproces.

De Z.596 liep daags voor de doopplechtigheid, in het holst van de nacht, Oostende binnen. Na de reis van het Friese Harlingen werd het schip slechts enkele uren rust gegund aan de Baelskaai vooraleer koers te zetten naar Zeebrugge.

We schrijven zaterdag 30 april wanneer familieleden en genodigden in de Oostendse binnensluis aan boord stappen. De trip onder een stralende zon en tussen tientallen maratonsurfers verliep rimpelloos. Naar oud maritiem gebruik werden onderweg vlaggen gewisseld en eenmaal in Zeebrugge vloeiende champagne bij het hijsen van de rederijwimpel.

DOORDRIJVER

Reder Roger Casier heeft al een lange weg afgelegd sinds hij voor het eerst een eigen vaartuig onder handen kreeg. In '62 kocht een familiale combinatie de Z.122 Madonna van de Oostendse reders Marvellië en Dannel. Het vaartuig ging verloren eind '63 toen het lek sloeg voor de Britse kust ter hoogte van Felixtown. In '65 liet hij zijn eerste eigen vaartuig bouwen bij de opgeheven Oostendse scheepswerf Deweert, de Z.596 De Zwerver (300 pk), die vorige maand werd geschrapt. Casiers eerste Jan Van Gent (Z.196) volgde in '73, even eens een bokker maar nu met 800 pk trekkracht. Zeven jaar later zag de Z.296 Mooie Meid het levenslicht en in '85 zette hij het grootste vissersvaartuig op stapel dat ooit op een Belgische werf tot stand kwam. De oude Jan Van Gent werd doorgeschoven naar de vennoten Verniest-Balbaert (die het schip tot De Zeeduivel omdoopten) om de vervangingsnieuwbouw mogelijk te maken. Op een mistige zaterdagmiddag 12 april '86 verliet de Z.96 Jan Van Gent de Oostendse Scap-werf om in de thuishaven Zeebrugge de doopgeplagenheden te ondergaan. Een merkwaardige dag trouwens in de Zeebrugge visserijgeschiedenis. Het komt niet zo dikwijls voor dat op één dag op twee nieuwe vaartuigen champagne vloeit. Die dag was het feest al aan de gang op de Z.97 Cleopatra toen de Z.96 de haven binnenliep.

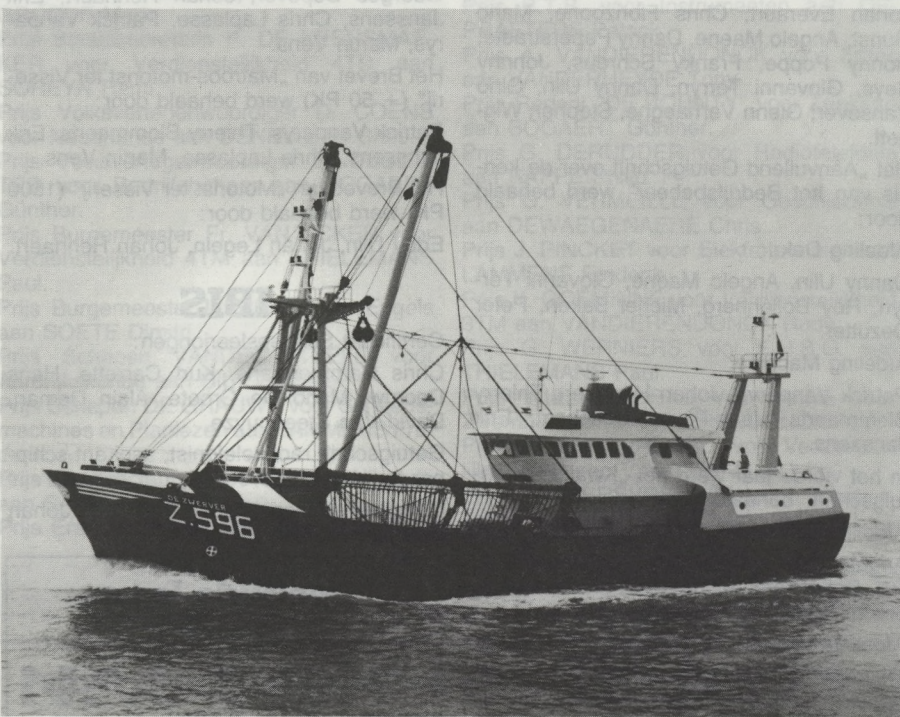
IN REKORDTEMPO

Roger Casier heeft de woorden die ter gelegenheid van de stapelloop van de Z.96 door inspekteur-generaal bij het Ministerie van

Verkeerswezen Marcel Poppe werden uitgesproken in de praktijk omgezet. De onder-tussen gepensioneerde topambtenaar zei toen dat de overheid een beleid moet voeren dat ambitieuze reders en schippers steunt als ze een inspanning wagen om een nieuw vaartuig te bouwen. Die steun was echter niet weggelegd voor de Z.596 De Zwerver. Door de bouwstop voor grote bokkentreilers viel het projekt, ongetwijfeld de grootste investering in de Belgische zeevisserij, niet onder toepassing van het scheepskrediet zoals gesteld in de wet van 23 augustus 1948. Die ongunstige omstandigheden, waarmee ook andere reders en toekomstige bouwers worden gekonfronteerd, hebben de Zeebrugge Oostendenaar Casier niet afschrikt. Integendeel, de nieuwbouwplannen kregen in een rekordtijd



De rederij Jacomina ging niet zover om ook een vrouwelijke bemanning aan boord te nemen. Dit zijn de echtgenotes en lieven van de bemanningsleden die voor een keer ook inscheepten. (gw)

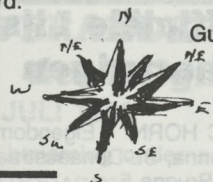


De Zwerver is niet alleen een krachtig maar ook een prachtig schip. Alhoewel Zeebrugge de thuishaven is komt de Z.596 in Oostende aan de afslag. (gw)

gestalte. Hij moest hiervoor wel uitwijken naar het Nederlandse Groningen. Op de scheepswerf Tille Scheepsbouw in Kootstertille kon het casco al na zes maanden in het water. Het optuigen van de grote treiler in Harlingen op de Frisian Scheepswerf was nog een kwestie van weken. Alles gebeurde in de grootste stilte. Aan de kaai was wel bekend dat Casier een nieuw schip gelegd had maar meer informatie was niet beschikbaar. Enkele bevoorrechte vrienden van de eigenzinnige reder mochten op 4 juni de spektakulaire tewaterlating in Noord-

Nederland meemaken. Voor (Belgische) persmensen bleven de slagbomen van de werf potdicht. Toch kon Het Visserijblad de hand leggen op enkele exclusieve foto's van de gebeurtenis die in het vorige nummer werden gepubliceerd. Het geheim was onthuld. Toch bleef het wachten op de overvaart. Dat gebeurde daags voor de doopplechtigheid in omstandigheden zoals hierboven reeds beschreven.

Tot slot nog enkele parallellismen tussen beide zusterschepen. De bemanning van De Zwerver is grotendeels samengesteld uit scheepslui die met Jan Van Gent ervaring opdeden en de rentabiliteit van de Z.96 bewerkstelligden. Nu moeten zij ook bewijzen dat de zware investering in de Z.596 vruchten kan afwerpen. Ook voor de coöperatieve verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood zullen beide schepen als mijlpalen geboekstaafd staan. Met het in bedrijf nemen van de Z.96 overschreed het verzekerd kapitaal van de maatschappij het historische cijfer van twee miljard. De ononderbroken nieuwbouwperiode heeft ondertussen het cijfer aanzienlijk opgekrikt. Toeval of niet maar het verzekeringscontract dat voor de Z.596 ondertekend werd was verantwoordelijk voor het overschrijden van de kaap van drie miljard.



Guido Walters.



Tijdens de doopplechtigheid hanteerde visserij-aalmoezenier de kwispel op de manier die hem reeds jaren eigen is.

(gw)

De bemanning van de Z.596 is samengesteld uit schipper Leon Compernelle, machinist Peter Jonckheere, matrozen Roger Compernelle, René Verlinde en Stefaan Dieckx. Rolf Degrendele is scheepsjongen en stuurman. Robert Desmidt werd in laatste instantie vervangen door Casiers' schoonzoon Johnston Marcel.

(gw)



Technische fiche Z.596 „De Zwerver”

- Lengte over alles: 37,68 m
- Breedte: 8,72 m
- Diepgang achter: 5,20 m
- Hoofdmotor: M.A.K. I.197 pk
- Hulpmotoren (3): Scania, 290 pk
- Keerkoppeling: Lohman en Stoltenfort
- Vierbaldschroef: en straalbuis: Lips
- Boegschroef: Yastran
- Vislier: Luyt
- Pneumatische bediening: Sempres
- IJsmachines (2): Promac
- Vangstverwerkingsinstallatie: Fred Van den Broek
- Radar, dieptemeter, sonor: Furuno
- Brandstoftank: 130 m³ (130.000 l.)
- Kleurenvideo-computer: Odin
- Werf: Tille BV, Kootstertille (Groningen)
- Eigenaar: PVBA De Zwerver, Zeebrugge



Maakt reder Roger Casier hier een gewaagde dans? De waarheid is dat hij een „Mooie Meid” als gentleman een handje toesteeckt om aan wal te stappen.

(gw)

Roger Casier en zijn echtgenote die als meter optrad poseren voor „De Zwerver”, samen met de delegatie van de BBL die de trip Oostende-Zeebrugge meemaakten.

(gw)

Sedert 1 januari sloten de Z.470 „Odin”, de Z.60 „Blue Angel”, de Z.501 „Asterias” en de O.154 „Wilmar” – allemaal nieuwe eenheden – zich aan bij de CV. HULP IN NOOD.

Zeer onlangs kwam daar ook de Z.596 „De Zwerver” bij waardoor het effect van de door de CV. HULP IN NOOD verzekerde vloot is gestegen naar 135 van de 203 eenheden van de totale vloot.

Door het verzekeren van de Z.596 „De Zwerver” van de gelijknamige rederij is het door de CV. HULP IN NOOD verzekerde kapitaal boven de DRIE MILJARD gestegen.

MILJARDENORDER VOOR FRIESE SCHEEPSWERF

De Friese werf Tille Scheepsbouw in Kootstertille (waar de Z.596 De Zwerver werd gebouwd) heeft samen met Verolme Scheepswerf in Heusden een scheepsbouworder van drie miljard in de wacht gesleept. Beide werven gaan samen zes multi purpose schepen bouwen voor de Amsterdamse rederij Spliethoff. De afwerking zal eveneens in Harlingen (zoals voor de Z.596) gebeuren op de Frisian Scheepswerf.

Voor het eerst in dertig jaar heeft Spliethoff opnieuw een order voor scheepsbouw bij een Nederlandse werf geplaatst. In de afgelopen jaren liet het Amsterdamse bedrijf een zestigtal nieuwe schepen bouwen in Japan. Wegens de hoge yen-koers zijn de prijzen te duur geworden.

Het feit dat de Nederlandse regering financiële tegemoetkomingen verleent heeft uiteindelijk de doorslag gegeven om het order in eigen land te houden. Het gaat om een bedrag van 3.340 miljoen waaraan 1.200 manjaren werk verbonden zijn. De nieuwe schepen worden gebouwd ter vervanging of uitbreiding van de reeds 40 eenheden tellende vloot van Spliethoff. Elk schip heeft een draagvermogen van 10.000 ton en een capaciteit van 616 containers. De multi purpose schepen, geschikt voor allerlei ladingen, van Spiethoff's Bevrachtingskantoor bestrijken alle wereldzeeën.

VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

maand JUNI 1988

Inbouw nieuwe motor

N.22 „ZEESTER” - Eigendom: PVBA Rathé en Puystiens, Dudenhofenlaan 12, 8450 Nieuwpoort
Motor Cummins - 294 PK - bouwjaar 1987.
Zeebrief: 7.6.1988.

Wijziging benaming onderneming

Z.66 „NELSON” - Eigendom: B.V.B.A. Nelson, Guido Gezellestraat 2, 8390 Knokke-Heist
O.275 „DEO VOLENTE” - Eigendom: B.V.B.A. WILLTRY, Stanleylaan 26, 8400 Oostende
Z.39 „ZUIDERZEE” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Zuiderzee, Laurierstraat 40, 8390 Knokke-Heist

Verandering uitrusting

O.82 „ST.-ANTOINE” - Eigendom: B.V.B.A. St.-Antoine, Passchynstraat 70, 8400 Oostende
Uitrusting S (staande netten) i.p.v. B (Boomkorvisserij)

Verandering van eigendom

Z.501 „TAC HORN” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Sabrina, St.-Donaasstraat 21, 8380 Zeebrugge-Brugge 5
Z.12 „SABRINA” - Eigendom: DOBBELS Eric, Adm. Keyesplaats 23 - 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Tel. 050/54.44.41
Zeebrief: 27.6.1988
O.349 „THE LADY” - Eigendom: MAES Erwin-VANTHOURNHOUT, Lotuslaan 73, 8400 Oostende
Tel. 059/80.04.72
Zeebrief: 30.6.1988

Geschrap

Z.501 „TAC HORN” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Sabrina, St.-Donaasstraat 21, 8380 Zeebrugge-Brugge 5
Geschrap: 17.6.1988

Nieuw vaartuig

Z.501 „ASTERIUS” - Roepnaam: OPT W L.O.A. 23,97 m - 98,00 Gt
bouwjaar 1988 - werven 11 en 29 - staal motor DAF - 300 pk - bouwjaar 1988 boomkorvisserij
Navigatie-instrumenten: RF - US - 2R - OP - 2DNP - VHF - 2 NP - Aut.pil.
Eigendom: B.V.B.A. Rederij Sabrina, St.-Donaasstraat 21, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Tel. 050/54.45.54
Zeebrief: 23.6.1988

Verandering eigendom + wijziging Bt.

Z.519 „WHITE HORSE” - Eigendom: P.V.B.A. Rederij ADAMS en AMANDELS, Evendijk Oost 48, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Tel. 050/54.50.80 - 050/54.42.84
Bt.: 154,00
Zeebrief: 29.6.1988

SCHELDEVISSERSVLOOT - Nieuw vaartuig

BOU 10 „SERENA” - Roepnaam O P A J L.O.A. 11,89 m - Gt 17,00
Bouwjaar 1984 - werf 62 - hout - motor Volvo - 110 Pk - bouwjaar 1984 - boomkorvisserij
Navigatie-instrumenten: RF - US - R - Aut.pil.
Eigendom: B.V.B.A. Oscar, Frère Orbanstraat 100, 8400 Oostende.


Medegedeeld door
Ministerie van Verkeerswezen.



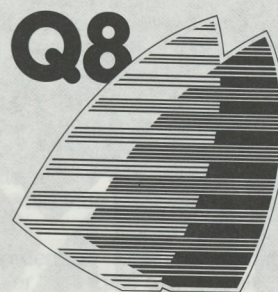
**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

VISMIJNSTRAAT 12 - Pb 23
B-8380 ZEEBRUGGE - BELGIUM
TELEFOON: (050) 54 41 20
TELEFAX: (050) 54 50 18
TELEX: 82120 AFSLAG B

*Reders, schippers..., wij mikken samen
op de markt van morgen.*

*De  Uw partner in het Europa
van de toekomst.*

Kuwait Petroleum (Belgium)



★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

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

STATIONSPLEIN 4, INDUSTRIEPARK „TEN BRIELE”, 8000 BRUGGE - TEL. (050) 38 37 58 - 86

VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

maand JULI 1988

Wijziging benaming onderneming

Z.123 „ELDORADO” - Eigendom: BVBA Eldorado, Invalidenlaan 7, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.23.91

Z.300 „VEERMAN” - Eigendom: BVBA Rederij Veerman, Jos. Nellenlaan 8, 8380 Knokke-Heist. Tel. 050/51.16.69

Verandering van eigendom + thuishaven

O.555 „VALENTINO” wordt N.555 „VALENTINO” - Eigendom: BVBA Rederij Dawenda, Bamburgstraat 16, 8440 Middelerke. Tel. 058/23.57.94
Zeebrief: 7.7.1988

B. 5 „DRAKKAR” wordt Z.5 „DRAKKAR” - Eigendom: PVBA Shark, Wilgendreef 40, 8300 Knokke-Heist. Tel. 050/61.18.34
Zeebrief: 14.7.1988

Adresverandering

Z.92 „LUNDY GANNET” - Eigendom: Rederij FLITSER PVBA, Essendreef 23, 8300 Knokke-Heist. Tel. 050/61.27.11

O.100 „EMILIE” - Eigendom: VANSTEENE Valère, Zandvoordestraat 92, 8400 Oostende

Verandering van eigendom

Z.243 „SHARK” - Eigendom: B.V.B.A. Firma Louis Crevits en Zonen, Zeebrugge-
laan 137, 8380 Lissewege. Tel. 050/
54.48.33

Zeebrief: 18.7.1988

O.274 „LUCALI” - Eigendom: LEBLUY C.V., Clivialaan 46, 8400 Oostende. Tel. 059/70.34.83

Zeebrief: 25.7.1988

Geschrap

Z.596 „DE ZWERVER” - Eigendom: P.V.B.A. De Zwerver, Rederskaai 9B, 8380 Zeebrugge-Brugge 5

Geschrap: 12.7.1988

Z.571 „SEA FIGHTER” - Eigendom: PVBA Rederij Rudo, Herenweg 31, 8390 Knokke-Heist

Geschrap: 20.7.1988

Nieuw vaartuig

O.154 „WILMAR” - Roepnaam: O P F X L.O.A. 25,94 m - Gt. 207,00

bouwjaar 1988 - werf 15 - staal motor Caterpillar - 705 pk - bouwjaar 1988 - pl.

Navigatie-instrumenten: RF - 2US - R - OP - DNP - 2VHF - NP - Aut.pil.

Eigendom: B.V.B.A. Rederij Wilmar, Taboralaan 176, 8400 Oostende. Tel. 059/32.06.89

Zeebrief: 26.7.1988

De BBL stopt Europa in uw portefeuille.

*De BBL lanceert de eerste
Kasbon in ECU.*

De BBL geeft u nu de kans om een totaal nieuw effect te verwerven: de Kasbon in ECU. Dat is een grote première voor al wie rekenen wil op Europa.

De ECU dat is de toekomst. De BBL-Kasbon is een volkomen nieuwe en originele waarde ten belope van 1000 ECU en met een opbrengst van 6,75% bruto.

Het is de ideale manier om een dynamische diversifiëring te brengen in uw beleggingen.

Wacht niet langer om er op in te schrijven in een BBL-Kantoor.

De wettelijke nota werd ter Griffie van de Rechtbank van Koophandel te Brussel neergelegd.

IMPACT-FCB Belgium BBL 313

De BBL denkt aan u...



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

Geweldige Brand bij «Ostend-Stores»

Zaterdag, even voor den middag, is brand uitgebroken in de stapelhuizen van de firma «Ostend Stores», gelegen langs de vaart te Sas-Slijkens. In deze stapelhuizen bevonden zich groote hoeveelheden hennep en olie. Het was in de balen hennep dat de vlammen zich eerst vertoond hadden en spoedig een overgrootte uitbreiding namen.

Het personeel, werkzaam in de stapelhuizen, kon zonder ongevallen de geteisterde plaatsen verlaten, terwijl politiecommissaris Calmeyn aanstonds ter plaatse was en, in samenwerking met de rijkswacht, de ordedienst inrichtte. Af en toe deden er zich geweldige ontploffingen voor toen de vlammen de olie bereikten. Een onverdraaglijke hitte heerschte in de omgeving van de gebouwen. Het publiek werd op grooten afstand gehouden gezien het gevaar van de ontploffingen en het instorten van de muren.

De schade wordt tot nog toe van 2 tot 3 miljoen fr. geschat.

Te 5 uur woedde de brand nog immer voort

met groot geweld. Door de hitte en de ontploffingen die zich voordeden, was het de brandweermannen onmogelijk tot dichtbij den vuurhaard te geraken. Het vuur werkte zich terug naar het achtergebouw maar ook hier heeft men nog een groote hoeveelheid ontplofbare stoffen. De bewoners van de naburige huizen die men tegen de vlammen trachtte te beschermen, hadden hun huizen ontruimd. De brandweer moest er zich toe beperken de aanpalende woningen te beschermen.

Het aantal toeschouwers was zeer aanzienlijk. Talrijke personen die zich in de omgeving van de brand bevonden, zijn flauw gevallen.

Gansch den nacht door woedde de brand in de stapelhuizen. De brandweer van Oostende werd thans geholpen door deze van Brugge, die toegesnel was en ook de troepen boden hulp om de ordedienst in te richten en te redden wat er te redden viel.

Tegen den morgen namen de vlammen sterk af en rond 9.30 uur mocht men zeggen

dat de brandweer meester van het vuur was, zoodat de bewoners van de omliggende huizen terug hun woningen mochten betrekken.

Ook werd M. Charles Decrop, bestuurder der firma, die samen met drie werklieden, waaronder M. Christiaens van de Conterdam, trachtte allerlei koopwaar te redden, onder een instortende muur na een ontploffing bedolven.

Spoedig werden de mannen bevrijd. M. Decrop was er het ergste aan toe; alhoewel zijn verwondingen geen gevaar opleverden, werd hij naar de kliniek overgebracht, waar hij na verzorging, deze spoedig kon verlaten. Ook de drie andere mannen werden gekwetst, doch konden na verzorging huiswaarts keeren.

De oorzaak van den brand blijft onbekend.

We wenschen den heer Decrop een spoedig herstel toe.

DRIES VAN DEN ABEËLE BARON

De Brugse vishandelaar Dries Van den Abeele (51) werd tot baron benoemd. De adellijke titel werd hem toegewezen voor zijn inzet ten bate van de monumentenzorg en het leefmilieu. De Brugse bedrijfsleider was jarenlang politiek actief en schepen van de stad tot in 1976. Inzake monumentenzorg en leefmilieu was hij op nationaal vlak en in internationale verenigingen actief. Dries Van den Abeele leidt de familiale visverwerkende bedrijven Appetit en Van den Abeele NV aan de Pathoekeweg in het Brugse havengebied.

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

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Verslag over de uitspraken, vorderingen en verhoren tijdens de zittingen van 29 juni en 6 juli.

AANVARINGEN

I. Stuurman **Willy Van Beveren** van de Z.79 „Thorn” werd door de Onderzoeksraad op de zitting van 29 juni bestraft met een waarschuwing. Op 14 april 1987 kwam de Thorn in lichte aanvaring met het Duitse schip „Xandrina” bezuiden de D 1-boei ter hoogte van Nieuwpoort.

De zichtbaarheid was slecht (ongeveer 1 mijl). De Z.79 voer op volle kracht, 8 à 9 knopen. Beide radars aan boord van Z.79 stonden op een kort bereik. **Van Beveren** nam de Xandrina waar op 6 mijl afstand maar peilde het echo niet en beging aldus een overtreding op voorschrift 7 B van het IAR dat zegt:

„Er dient een juist gebruik te worden gemaakt van de radarapparatuur, indien aangebracht en goed werkend, met inbegrip van het nasporen over grote afstand ten einde een vroegtijdige waarschuwing te verkrijgen van het gevaar voor aanvaring en met inbegrip van het plotten of van een gelijkwaardig stelselmatig nagaan van ontdekte voorwerpen”.

De Z.79 stuurde een SW koers en de Xandrina een NW koers.

In het zicht van elkaar had de Xandrina moeten uitwijken voor de Z.79 en diende de Z.79 koers en vaart te behouden volgens voorschrift 17 a i: „Wanneer één van beide

vaartuigen verplicht is uit te wijken dient het andere zijn koers en vaart te behouden”.

De grootste schuld voor de aanvaring ligt bij de Xandrina die niet handelde volgens voorschrift 15 dat zegt:

„Wanneer de koersen van twee werktuigelijk voortbewogen vaartuigen elkaar kruisen, zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt, dient het vaartuig dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft uit te wijken en, wanneer de omstandigheden het toelaten, te vermijden voor het andere over te lopen”.

Van Beveren heeft op het laatste ogenblik de schroef afgetrokken en achteruit geslagen, wat in overeenstemming is met voorschrift 17 a ii „Het vaartuig dat koers en vaart moet behouden mag echter maatregelen nemen ter vermijding van aanvaring door zelf een manoeuvre uit te voeren zodra hem duidelijk wordt dat het vaartuig dat verplicht is uit te wijken niet de passende maatregel neemt”.

De Z.79 raakte met de voorsteven de stuurboordzijde van de Xandrina waardoor de voorsteven lichtjes naar stuurboord overgeduwd werd.

Wegens het slecht gebruik van beide radars, het niet plotten van de echo's en het niet verwittigen van de schipper in een gevaarssituatie heeft de Raad ook een schuld toegewezen aan **Van Beveren** en aldus hem bestraft met een vermaning.

2. **Kurt Rosseel** van de Z.234 „Wielingen” en **Rudy Van Tuykom** van de Z.519 „White Horse” werden beiden op de zitting van 6 juli veroordeeld tot een schorsing van drie dagen.

Tussen de Z.324 en de Z.519 gebeurde een aanvaring op 27 april '87 in de Seinebaai.

Beide vaartuigen stuurden evenwijdige koersen. Op het eind van de sleep werd er gedraaid om de sleep terug aan te vatten. Bij dit manoeuvre kwamen beide vaartuigen met elkaar in aanvaring en liepen geringe schade op.

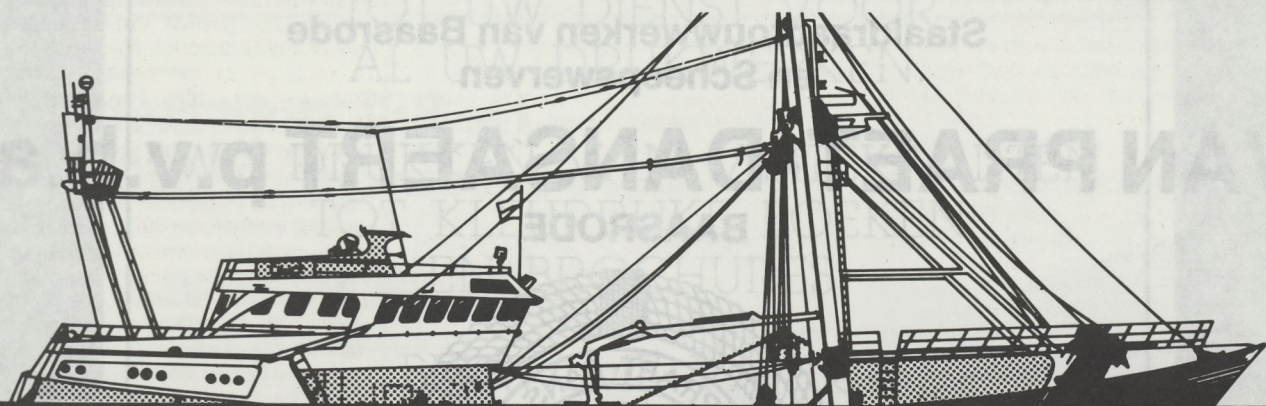
Kurt Rosseel en **Rudy Van Tuykom** waren van wacht op het ogenblik van de aanvaring. Tijdens het onderzoek hebben ze elk hun eigen versie gegeven en spraken elkaar tegen op vele punten.

Op één punt waren ze het eens; dat er geen geluidsseinen of andere waarschuwingssenen werden gegeven bij het draaimanoeuvre. De Raad oordeelt dat beiden overtredingen begingen op voorschriften 5 en 34 a en 34 d.

Voorschrift 5 bepaalt dat elk vaartuig te alle tijde goede uitkijk moet houden door te kijken en te luisteren.

Voorschrift 34 bepaalt dat vaartuigen in het zicht van elkaar hun handelingen dienen kenbaar te maken door geluidsseinen of lichtseinen.

≈



VOOR HET BETERE DOKWERK

VOOR SCHEPEN MET EEN DIEPGANG TOT 5 METER

SNEL EN GRONDIG

officieel dealer



MITSUBISHI
DIESELMOTOREN

tot 500 pk



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM: BRUINISSE:
Postbus 23, 3250 AA Postbus 1, 4310 AA
Deltahaven 18, 3251 LC Havenkade 12, 4311 BA
Tel. 01879-1766, 1792 Tel. 01113-1551, 1488
Dok Tel. 01879-1933

3. **Bouillon Freddy**, schipper van de Z.60 „Blue Angel” en zijn bemanning worden geen beroepsfouten aangewreven en gaan dus vrijuit inzake het vergaan van de Z.60 na aanvaring door het Duitse containerschip „Caravelle” op 13 oktober 1986. Op de zitting van 6 juli '88 werd het arrest uitgesproken. In de beschouwingen van het arrest lezen we het volgende:

„Het staat vast dat de Z.60 een oostelijke en de Caravelle een zuidelijke koers stuurden.

De zichtbaarheid bedroeg hoogstens 200 meter, zelfs minder, want de gezagvoerder van de Caravelle vermeldt zelfs 50 meter. De tweede aanvaring, ongeveer 10 minuten na de eerste, terwijl verschillende bemanningsleden van de Caravelle op de voorpiek stonden geeft een duidelijke aanwijzing over de zichtbaarheid. Bij dergelijke weersomstandigheden lag de snelheid van de Caravelle dus veel te hoog. Aanvankelijk lag ook de snelheid van de Z.60 te hoog.

De Raad stelt in casu vast dat de aanvaring te wijten is aan de zeer slechte zichtbaarheid, een veel te hoge snelheid van de Caravelle en het onvoldoende gebruik maken van de radars. Eén van de radars van de Z.60 was bovendien defekt.

Bij de tweede aanvaring werd er onvoldoende nauwkeurig gemanoeuvreed.

De Raad stelt ook vast dat de schipper van de Z.60 er beter aan gedaan had hulp in te roepen van de Abeille. De kansen om zijn vaartuig te redden zouden dan zeker veel hoger gelegen hebben. Het uiteindelijk zinken van de Z.60 is te wijten aan het feit dat het schip 7 uur na de aanvaring, terwijl het opgesleept werd door de Z.121, uiteindelijk te veel water heeft gemaakt. De grootste schuld ligt bij het Duitse vaartuig waarvan de snelheid veel te hoog lag.

Niets wijst erop dat schipper **Bouillon** beroepsfouten heeft begaan die rechtstreeks oorzaak zijn van de aanvaring en het uiteindelijk zinken van Z.60.

4. **William Vandierendonck**, assistent-motorist van de Z.98 „Op Hoop van Zegen” kwam in de zitting van 6 juli '87 tussen de Z.98 en de I.B.F. Trader, een vrachtschip van 182 lang.

De aanvaring gebeurde voor de Eurogeul dwars van Rotterdam, toen de Z.98 terugkeerde van de Nederlandse haven De Helder. **Vandierendonck** was van wacht en beweerde de I.B.F. Trader niet gezien te hebben. Hij merkte het spookschip op toen het al op 75 meter ganaderd was. **Vandierendonck** draaide stuurboord en verminderde het toerental op „stop”.

De Z.98 raakte met de bakboordzijde van de steven de Trader. Er was lichte averij.

De wachtman van de Z.98 zou wel echo's gezien hebben op het radarscherm maar daarin geen vrachtschip herkend hebben.

De kapitein van de Trader verklaart lampseinen gegeven te hebben en niemand gezien te hebben op de brug van de Z.98.

Vandierendonck beweert geen moment van de brug geweest te zijn. De zaak wordt in een volgende zitting verder gezet.

≈

VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

1. Schipper **Emmanuel Vantorre** van de Z.19 „Sonja” werd door de Rijkskommissaris in de zitting van 29 juni '88 bedacht met een vordering van vijf dagen schorsing.

In de maand november van '87 dwarste de



Z.19 de sealanes van de Doverstrait onder een schuine koers.

Vantorre argumenteerde dat hij die koers had gevaren om het schip te beveiligen tegen slecht weer.

De Rijkskommissaris is van mening dat een schip van meer dan dertig meter lang zich niet laat afschrikken door een windkracht 5 en een zeegang 2.

≈

2. Tegen Schipper **Leon Compennolle** van de Z.96 „Jan van Gent” werd een schorsing van niet minder dan vijftien dagen gevorderd voor het varen in de kustzone nabij Casquets. Daar mogen alleen schepen tot twintig meter lengte varen en de Z.96 is meer dan dertig meter lang.

Het was reeds de vierde keer dat de schipper werd opgeroepen maar telkens zijn kat stuurde. Hij zou aan de zeevaartpolitie verklaard hebben dat hij in de kustzone voer om de kortste weg te nemen.

Deze strenge vordering van 29 juni wijst er nogmaals op dat afwezigen ongelijk hebben.

ZONDER VERGUNNING

Schipper **David Depaep** van de Z.66 „Nelson” werd in de zitting van 29 juni door de Rijkskommissaris bedacht met een vordering van veertien dagen schorsing.

David Depaep was gaan vissen in de Golf van Biskaje zonder dat hij daarvoor het diploma of de vergunning had.

Ook was zijn vaartuig onderbemand en geen enkele van de zes bemanningsleden, op matroos **Boussemaere** na, was in het bezit van een voldoende getuigschrift voor zijn functie aan boord. De Rijkskommissaris waarschuwde nog tegen het misbruik van het vergunningssysteem.

DRANKMISBRUIK

Tegen schipper **Eric Deschrijver** van de Z.126 „Orion” werden drie weken schorsing gevorderd. Deschrijver zou tijdens de reis

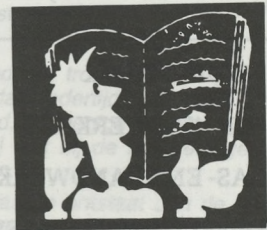
van 9 september tot 20 september '85 in dronken toestand de wacht hebben gelopen.

Deze schorsing werd gevorderd door de Rijkskommissaris nadat bemanningsleden in verschillende zittingen gehoord werden, die allen getuigen over de dronkenschap van **Deschrijver**. Op de zitting van 29 juni kwam de advokate Mr **Georges** de vrij-spraak bepleiten van de schipper omdat volgens haar de schipper het slachtoffer is van wraak en roddels.

De Rijkskommissaris zei dat er paal en perk moet gesteld worden aan het drankmisbruik op de schepen, want het beroep van visser is al gevaarlijk genoeg ook zonder de drankmisbruik.

Verslaggever
Robert Coelus

BOEKEN



ZEEMACHT IN „GOLF”-BOEK

De zeemachtoperatie in de Golf werd vastgelegd in woord en beeld. Ter gelegenheid van de Zeemachtdagen op de marinebasis in Zeebrugge werd het boek „Octopus”, codenaam van de opdracht waaraan de hoogzeemijnenvegers Breydel en Bovesse en het bevoorradingsschip Zinnia deelnamen, te koop gesteld. Het boek telt 120 rijk geïllustreerde bladzijden en kost 150 frank. Te koop op de marinebasis Navcomzeb, Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge, tel. (050) 54.53.85.

HESSENATIE BIJ CMB

De grootste Belgische scheepvaartmaatschappij CMB heeft de activiteiten van de Hessenatiegroep te Antwerpen volledig overgenomen. De operatie wordt om meerdere redenen van strategisch belang genoemd door de CMB en gebeurt met volle instemming van haar hoofdaandeelhouder, de Generale Maatschappij van België. CMB streeft met deze fusie naar een verdere expansie van de stukgoederentrafieken in de Antwerpse haven.

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

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!!!**

„Ik heb kontrakten voor nieuwbouw, maar ik mag ze niet uitvoeren”

Hoewel hij de familiale werf door en door kende van de talrijke vakanties die hij er doorbracht, was het Jacques Seghers inzicht niet om de scheepswerf van zijn vader over te nemen. Na zijn technische handelsopleiding komt Jacques terecht bij een bedrijf gespecialiseerd in filtratie en bouwt hij voor die onderneming een markt in de Benelux uit. De carrière daar ligt voor het grijpen als zijn pa, in 1959 ongeneeslijk ziek wordt en de zaak moet opgeven.

JONG BEGONNEN

Jacques Seghers beslist dan, samen met zijn broer de leiding over te nemen. Hijzelf als baas van de scheepswerf, zijn broer van de rederij die onder de familienaam door de vorige generatie was uitgebouwd en op een bepaald moment 12 eenheden telde.

Een noodgedwongen keuze die hij zich niet berouwt, want zoals hij zelf zegt: „Als ik aan iets begin, probeer ik er wel het beste van te maken en droom ik niet over hoe het anders zou kunnen geëvolueerd zijn.

Wij zijn niet van rijke komaf, dus alles wat ooit door de familie gerealiseerd werd, is er gekomen door keihard werken. Het geld dat wij nodig hadden om de zaak te voeren werd geleend.

Pas zijn, begin jaren zestig, twee nieuwe IJslanders voor de rederij gebouwd of de IJslandse territoriale wateren worden uitgebreid. Een financiële streep door de rekening. Toen ook werd duidelijk dat werf en rederij moeilijk onder hetzelfde dak kunnen gerund worden. De rederij wordt in de volgende jaren dan ook afgebouwd en in '72 wordt het laatste vaartuig uit vaart genomen. Nu komt er ook weer tijd vrij voor de bouw voor derden. Eén van de eerste opdrachten in de zestiger jaren is de bouw van een tankvaartuig voor Esso.”

Jacques Seghers krijgt het in die beginperiode wel even moeilijk als Scap zijn werkhuisen voor scheepsbouw en -herstelling opzet. De heer Seghers maakt voor zichzelf uit dat hij ongeveer 10 jaar zal nodig hebben om de overgeërfde werf financieel gezond te maken. Hij krijgt het vertrouwen van de banken. De golden sixties, ook in de scheepsbouw, zit hem mee. De Oostendse vloot voor plankenvisserij vernieuwt zich.

DE KRISIS

1973 luidt de energiecrisis in en de brandstofprijzen wurgen het vrije ondernemerschap bij de reders.

„In vergelijking met Zeebrugge heeft Oostende nooit veel reders-schippers gekend. Hier waren vroeger vooral de grote rederijen actief: Pêcherie à Vapeur, Motor visserij, Crops. Vele ondernemers waren trouwens afkomstig uit De Panne en Oostduinkerke. Je hebt zeer weinig rasechte Oostendse redersfamilies. Wie trouwens begaafd was, ging niet naar de visserijschool maar deed hogere studies en op die manier werd de familietraditie doorbroken. In Zeebrugge was en is die familietraditie sterker aanwezig. Zeebrugge is ook geleidelijk zijn plankenvisseren voor bokken gaan ruilen en dat

is volgens mij ook één van de redenen waarom de aktiviteit daar uittoert boven Oostende. Begin jaren '70 hebben wij, gezien de Oostendse vloot toen vernieuwd was, vijf casco's gebouwd voor Nederland.

De heer Seghers heeft de werfhistoriek maar van de wand te plukken.

Het bureau rond hangen op scheepshouten plankjes de champagnefleshalzen die ooit ieder nieuw scheepsprodukt ten doop sloegen.



Jacques Seghers op zijn werf. In de achtergrond de nieuwe stuurhut voor de Z.89 Sandra die momenteel een grondige verbouwing doormaakt. (foto gw)

„Na 1973 mocht men tijdelijk alle nieuwbouwplannen in de lade laten liggen. Wij hebben toen onze markt verlegd en bouwden o.a. een ponton dat dienstig was voor de oliewinning op onze Noordzee en in '76-'77 hebben wij een van de meest moderne en gesofisticeerde sleepboten ontworpen en gebouwd voor een Engelse rederij. Wij zochten dus naar alternatieven om de werf draaiende te houden. Op hetzelfde moment echter kwam ook de ontwikkeling tot stand van de bokkenvisseren. Maar zij waren uit de markt door de bouw van onze sleepboot. Wij hadden nog gehoopt op „repeatorders” maar ondertussen was ook deze markt verzadigd geworden.

Van '77 tot '82 werd er dus niets meer gebouwd en overleefde de werf het door het uitvoeren van herstellingen.

In 1982-83 bouwen wij dan in samenwerking met Scap de O.51 en de Z.121. In '84 bouwt Seghers volledig de Z.66 „Nelson”

af en in '85 de O.124 „Fighter” en enkele maanden geleden liep de „mijnveger” Wilmar nog van stapel.”

V.S.V.

Als scheepsbouwer én als voorzitter van de V.S.V. (Vlaamse Scheepsbouw Vereniging) kijkt Seghers frontsend naar de toekomst: „Die is dus niet rooskleurig voor de werven. De visserij doet het zeer goed en gelukkig maar. Helaas: de quotaregeling en het visserijbeleid dat daaruit voortvloeide en waarbij wij tussen haakjes nooit betrokken zijn geweest, zorgde voor een beperking van de vloot.

Ik vond dat trouwens een goed beleid en heb dat indertijd ook aan de minister gezegd. Het enige probleem terzake was, dat wij niet bij de besprekingen betrokken werden.

Kort daarop ontstaat dan de V.S.V., waarmee we hoopten inspraak te krijgen in het beleid van de verschillende Ministeries.

De V.S.V., ontstaan op initiatief van de GOM-West-Vlaanderen groepeerde I.d.P., Scap, Perfecta, Westvlaamse Scheepswerf Oostkamp en Seghers. Vandaag moeten wij echter constateren dat ook de vereniging nooit als gesprekspartner werd aanvaard.

Wij hebben tot nu toe contact gehad met de 3 voogdijministers: Landbouw, Verkeerswezen en Economische Zaken. De enige die redelijk positieve reactie heeft was Economische Zaken die beloofd heeft dat via de GOM een bepaald bedrag zal ter beschikking gesteld worden om een onderzoek te laten uitvoeren naar de toestand waarin de scheepswerven zich bevinden. Ook daarvan is verder niets meer gehoord.”

Per 1 januari '88 is dan het Licentie-systeem ingevoerd en onlangs nog kreeg het door reders ruim geïnterpreteerde reglement i.v.m. de nieuwbouw een strakkere definitie mee: wie een nieuw vaartuig op stapel wil zetten mag het P.K. van zijn oud niet overschrijden. Een maatregel die volgens Seghers, er bij staat daarin niet alleen, alle nieuw-bouwinitiatief doodt.

Seghers: „Als dus de regering aan de optie vasthoudt om tegen '92 het totale vermogen van onze vloot tot 94.000 P.K. in te perken dan mogen de scheepswerven de nieuwbouw vergeten.

In België wil men die houding strak aanhouden.

DE TOEKOMST

Nu is er wel een aanvraag gericht aan de EEG om aan vervangingsnieuwbouw te mogen doen met een marge van 10% meer op het bestaande motorvermogen, maar ook die maatregel laat het ergste vermoeden.

Zullen een aantal scheepswerven de strenge verordeningen naar de vlootafslanking toe kunnen overleven? Seghers: „Dat blijft een open vraag. Een mogelijk alternatief om te overleven is uit te kijken naar

HISTORIEK VAN DE WERF

Amedée Seghers werd geboren in 1883. Hij leerde het beroep van scheepsbouwer op de scheepswerf Roeyers te Antwerpen. In 1919, op 36-jarige leeftijd, kwam hij met zijn vrouw en twee zonen, Charles en Victor, zich te Oostende vestigen in het oude atelier Leria, op de oude Vuurtorenwijk, in de volksmond „Negerdorp” genoemd. Daar werden open garnaalboten van ongeveer 10 m. lengte gebouwd. In de periode 1919-1922 werden er een vijftiental bootjes gebouwd, waarvan de laatste half open waren. Er werkten toen ca. 25 arbeiders bij Seghers. In 1922 werd A. Seghers deelgenoot met Beliard, en ze stichtten samen een scheepswerf aan het Zwaaidok in de werkplaats Smits, naast Crabeels.

In het jaar 1934 heeft A. Seghers de werf Beliard verlaten om zich te vestigen aan de Slipwaykaai van de nieuwe in datzelfde jaar ingehuldigde vissershaven, waar de werf nu nog gevestigd is. In 1934 reeds begon A. Seghers, met een vijftiental mensen, stalen vaartuigen te bouwen. Na een bevoorradingsvaartuig voor mazout, voor Purfina, in 1935, kwam het eerste vissersvaartuig klaar in 1936: het was de O.350 (na de oorlog O.66) „Roi Leopold”, een vaartuig met een lengte over alles van 27,4 m., 94,7 B.T., voor rekening van Albert Deroo, stuurman-reder. In 1937, toen het derde vaartuig, de „Pierre Pocholle”, een trawler met een lengte van 35,24 m. voor een rederij uit Dieppe, klaar gekomen was, overleed A. Seghers, op 31 december. De werf werd verder geleid door de zonen Charles en Victor, die zijn diploma van scheepsbouwkundig ingenieur in 1929 behaald had.

Tijdens de vooroorlogse periode bloeide de werf, en er kwamen al spoedig 60 arbeiders. De werf had niet alleen klanten in Oostende, maar ook in de Franse havens Boulogne, Dieppe, La Rochelle en Lorient. In 1938 werd een kontrakt getekend om een trawler te bouwen voor een reder te Dieppe: toen de oorlog in 1940 uitbrak, stond dit schip in zijn spanten op de helling. Oostende werd gebombardeerd, en ook de werf bleef niet gespaard: de spanten en schotten van het op de helling staand schip lagen verspreid over een afstand van 300 m.! De trawler werd nooit geleverd.

Gedurende de oorlog werkten op de werf Seghers ca. 100 personen onder bezetting, en inzonderheid om het onderhoud te verrichten aan Duitse mijnenvegers. In de volksmond had de werf de

naam „Tommy-werf”, dit omdat men er de radio van de Engelsen kon beluisteren, en zelfs de Duitse soldaten luisterden mee! Dit had tot gevolg dat de werf op het einde van de oorlog volledig door de Duitsers vernield werd. De werf werd wederopgebouwd in 1946. De vroegere activiteiten werden stilaan hervat. In de beginne was er nochtans weinig werk, en omdat de helling nog niet hersteld was, werden er twee oude stoomtrawlers in Engeland aangekocht, de O.335 „Charvic” en de O.336 „Yarmouth”, die omgebouwd werden tot moderne Dieseltrawlers voor de eigen rederij ⁽¹⁾. In 1954 dacht men opnieuw aan nieuwbouw. Het eerste naoorlogse vissersvaartuig was voor Zeebrugge: de Z.561 „Heideroosje”, 17,4 m. lengte, 34,56 B.T., kustvaartuig voor rekening van H. Demacker in 1955 van stapel gelopen.

Nadat er bokken op geplaatst werden ⁽²⁾, is het schip vergaan, waarbij twee mensen het leven lieten: dit gebeurde op 18 augustus 1966.

Bij gebrek aan werk voor klanten en om de werf in bedrijvigheid te houden, werd in 1960 een vaartuig voor de eigen rederij gebouwd: de O.333 „Johnny”, een trawler van 38,75 m. lengte en 209,07 B.T. De O.333 heeft vijf jaren gevaren op Oostende, en is dan verhuurd geworden aan een rederij in Zaïre. Het schip is in 1974 teruggekeerd te Oostende. In 1962 werd een tweede trawler voor eigen rekening gebouwd, de O.334 „Anita” ⁽³⁾. Deze twee schepen mochten beschouwd worden als de modernste van de Belgische vloot. Nadat er in 1962 andermaal een bevoorradingschip, ditmaal voor ESSO, van stapel liep, begon de periode van zeer bloeiende activiteit, dit door de vernieuwing van de Belgische vissersvloot, en in het bijzonder van middenslagvaartuigen.

In 1965 werd een oude droom van de werf verwezenlijkt door een hektrawler of „gatvisser” te bouwen: de O.164 „Victor Seghers” voor de rederij Polaris, waarin de familie Seghers deelgenoot was. Dit vaartuig vist nog steeds met sukses in de Zaïrese wateren. In 1967 bouwde men de O.182 „Caesar” voor reder Van Lul, een schip van 30 m. lengte; dit vaartuig werd in 1969 verlengd door een stuk van 5 m. middenin te plaatsen. Dit werkje gebeurde op de hellingen van Hemiksem met arbeiders van de werf Seghers.

In 1967 werd ook de O.274 „Lucali” gebouwd voor Lebluy-Vanneville, die al sedert 1964 de O.114 „Normauwill” bezat:

beide vaartuigen hadden dezelfde afmetingen, het laatstgenoemde echter betere vormen en grotere diepgang. Ook Marcel Vercouter uit Nieuwpoort kwam een tweede trawler bestellen in 1968: de N.719 „Marlu”. In 1969 werden de O.206 en de N.736 gebouwd. In 1970 werd het laatste middenslagtype gebouwd, de O.135 „Maria Duyne”.

Bijna de gehele Oostendse middenslagvloot was vernieuwd. Om de werf te laten voortbestaan, en de 60 personeelsleden te kunnen behouden, moest er dringend naar nieuwbouw uitgekeken worden: er werd sterk gezocht voor de buurlanden. Dit leverde op dat een Engelse sleepbotenrederij al haar sleepboten liet herstellen en opliggen bij de Scheepswerf Seghers. In Nederland werd een nog beter kontrakt aangegaan, dit voor de nieuwbouw van kotters, wat met zich meebracht dat in 1972 voor het eerst in de geschiedenis een Belgische werf een vissersvaartuig voor Nederland bouwde. Voor de werf dit vaartuig kon bouwen, was ze verplicht de helling te doen verbreden: totnogtoe was de maximum-breedte van de gebouwde schepen 6,65 m. geweest. De firma Soetaert uit Westende verbreedde de helling tot 10 m. Tevens werd een portaalkraan geplaatst over de helling van 8 ton draagkracht. Ook werd op het einde van de helling een nieuwe wegneembare brug geplaatst die een gewicht kan dragen van 20 ton. Deze brug is noodzakelijk voor het verkeer op de Slipwaykaai, en ook om de secties te kunnen aanbrengen vanuit de werkplaatsen, die dan door de portaalkraan op hun plaats op de helling worden gebracht. Tijdens de veranderingswerken werd het eerste schip voor Nederland gebouwd. Het werd een volledig afgewerkte casco voor een kotter met een lengte van 33 m. en 206,43 B.T., waarin een motor moest komen van 1.015 P.K. Het vaartuig werd de KW.34 „Rose Marie”. het werd speciaal voor de bokkenvisserij ontworpen, met een grote stabiliteit dus. Na de bouw op de werf werd het casco dan naar Nederland gesleept, waar het volledig werd afgewerkt in een machinefabriek te Katwijk aan Zee. Na dit eerste vaartuig – een volledig sukses – volgden er nog meer.

G. CASIER

- (1) De rederij Seghers, met rood-witte kleuren, had bepaalde periodes een tiental vaartuigen.
- (2) Het slank vaartuigje verloor door de bokken zijn stabiliteit, en men vertelt dat men tijdens de proefvaart zijn handen over de reling in het zeewater kon wassen.
- (3) Dit schip werd uitgerust met vier motoren G.M. op één reductiekast, wat naderhand geen sukses bleek te zijn.

buitenlandse markt en daarom niet exclusief visserij alhoewel dat de markt van de scheepsbouw op wereldschaal ook niet schitterend is. Binnen de E.E.G. mogen wij het zeker vergeten.

Wij moeten de markt van de ontwikkelingslanden op. Tot nu toe zijn er daar geen concrete stappen toe gezet. De enige manier om daar door te dringen is dat wij ons verenigen want er komt daar zoveel studiewerk bij kijken die elke werf op zich niet kan opbrengen. Wij moeten gemeenschappelijke projecten ontwikkelen. Welke werf kan nog een scheepsbouwkundig ingenieur full-time in dienst nemen?"

Zijn er al stappen in die richting? Seghers: „Daar botsen wij op het individuele karakter van de scheepswerven. Moesten het allemaal N.V.'s zijn met aandeelhouders dan zou je gemakkelijk tot een tijdelijke vereniging komen om studies uit te voeren en een aanbod te presenteren aan de ontwikkelingslanden.

8 of 9 jaar geleden heeft men al een eerste poging daartoe ondernomen. Toen heb ik al van de tong laten rollen dat onze scheepswerven een gebrek hadden aan technologie en men heeft mij min of meer uitgelachen.

Wij gaan wegens bouwstop dus naar '92 met een verouderde vloot? „Ik heb contracten voor nieuwbouw maar ik mag ze niet uitvoeren. Dus overleven wij nu op herstellingen en nazicht. Ik denk dat bepaalde Belgische reders kortzichtig zijn. Wij leven toch in een zakenwereld. Welnu een Belgisch schip, als N.V. uitgebaat, kan toch ook door een Nederlander als aandeelhouder, uitgeleend worden. Wat trouwens al gebeurd is.

De N.V. blijft toch een Belgische N.V. Straks is Europa één en maakt men geen onderscheid meer tussen Nederlander, Belg of Fransman”.

Vissen ze zo onze kwota op? Seghers: Welnee toch, het blijft toch een Belgische N.V. en een Belgisch schip en tot N.V.-vorming moet men komen want een traditioneel familiebedrijf neemt veel moeilijker en trager

initiatieven dan een vennootschap, toch wanneer we het in de kontekst van 1992 bekijken.”

Als wij het bureau verlaten botsen wij op Seghers junior. Ook al krijgen de Belgische wervén het moeilijk straks, hier is de toekomst alvast verzekerd.

Interview Mark Loy & Flor Vandekerckhove.

DECLOEDT BAGGERT IN DE ZAÏRE-STROOM

De tijdelijke vereniging Dredging International en het baggerbedrijf Decloedt voert deze maand in opdracht van de Zaïrese regering baggerwerken uit in de Kongostroom die nu officieel Zaïre noemt.

De baggerwerken worden uitgevoerd vanaf de monding tot in Boma, het vitaalste gedeelte van de Zaïre. Door voortdurende aanslibbing zijn dit jaar al verschillende schepen vastgelopen. De oorzaak is te zoeken in de stijging van het waterpeil waardoor in het zwerfgebied van de benedenloop veranderingen in de vaargeulen optraden. Zaïre beschikt niet over de geschikte uitrusting om de omvangrijke werken aan te kunnen. Omdat de Belgische maatschappij de beste voorwaarden aanbood kreeg de tijdelijke vereniging de opdracht voor ongeveer 170 miljoen frank.

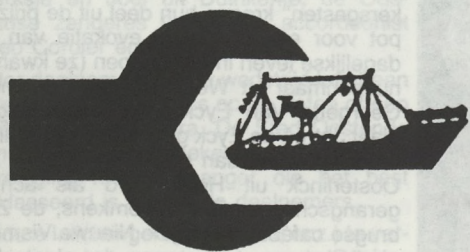


FRANS BEZOEK

Van maandag 12 tot vrijdag 15 september ontvangt Zeebrugge drie Franse mijnjagers. De marineschepen „Eridan, Croix du Sud en Orion zullen toegankelijk zijn voor bezoekers.

„DE GARNAALKRUIERS” IN HET VISSERIJMUSEUM

De afgewerkte beeldengroep „De Garnaalkruisers” kreeg een ereplaats in het nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke. Voorzitter Marcel Cloet schonk het bronzen kunstwerk van Piet en Margriet Florizoone op 7 mei aan burgemeester Cloet ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van „De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum”. De kompositie bestaat uit garnaalkruisers-te-voet die een steeknet torsen. Het kunstwerk werd vervaardigd volgens de verlorenwas-techniek, is 70 cm hoog en weegt 170 kg.



N.V. SCHEEPSWERVEN

SEGHERS

SLIPWAYKAAI 4, 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 32 13 30

Fax (059) 32 11 77

Privé na 18 h.

Jacques Seghers

(059) 70 74 14

Jean Seghers

(059) 23 49 43

BTW 405.289.358

BBL 384-0084368-62

– SCHEEPSHERSTELLINGEN

– SCHEEPSBOUW

– INDUSTRIËLE WERKEN

– HERSTELLING EN REVISIE
VAN ALLE DIESELMOTOREN

JOOST GRIMMERT (KORTRIJK) GAAT MET DE BLOEMEN LOPEN



De plaatselijke visser-volkszanger Luc Demey trad op voor eigen volk en won dan ook vlot de prijs van het publiek.

ZANGWEDSTRIJD OP OOSTENDSE PAULUSFEESTEN

Ter gelegenheid van de 16de Paulusfeesten in Oostende wordt opnieuw een zangwedstrijd voor volksliederen georganiseerd. Inzet is de beker van „t Ostendsche Zeemeerminnetje” voor de vertolking van het beste vissers-, zee- of oud volkslied van bij ons. De wedstrijd grijpt plaats op zaterdag 13 augustus vanaf 15 uur in het aangepaste café-chantant in de Paster Pypestraat. Voor de omkadering zorgen Jon Lundstrom, Joël en Klerkstje uit Duinkerke en de Oostendse accordeonist Theo Cordier die ook de deelnemers muzikaal op sleeptouw neemt. De koördinatie is in handen van Jef Klausing. Inschrijven kan de dag van de wedstrijd tussen 14 en 15 uur of per gele briefkaart gericht aan J. Klausing, Koninginlaan 34, 8400 Oostende.

Dat „Heyst Leeft” werd nog maar eens bewezen door de grote opkomst voor de derde uitgave van het „Festival voor het Volks- en Visserslied” in 't Boerenhof te Heist. Twaalf kandidaten vertolkten zeventiende bestaande of zelf gekreëerde volksliedjes. De winnaar van de vorige uitgave, de Heistse visser Luc Demey, won met een straat voorsprong de prijs van het publiek maar moest uiteindelijk vrede nemen met een derde plaats in de algemene rangschikking. De eerste prijs verhuisde naar Kortrijk.

„Heyst Leeft” stelt zich tot doel het plaatselijk volksleven in ere te houden. Sinds het stichtingsjaar 1974 organiseert de folkloristische vereniging regelmatig een „Avondje Heyst” en verspreidt al dertien jaar een eigen tijdschrift onder de 500 leden. Gelukkig waren ze niet allemaal naar het festival afgezakt want de schuur liep nu al nokvol.

Een volle namiddag werd aandachtig geluisterd. Alles moest immers in het „Vlaams” worden gezongen. De groep uit Frans-Vlaanderen klonk wel enigzins anders omdat de streektaal in Duinkerke nogal afwijkt van wat met in Heist hoort. Het thuispubliek was wel duidelijk in het voordeel van de plaatselijke volkszanger Luc Demey. De jury bekeek het enigzins anders. Joost



Joost Grimmert en zijn begeleider Patrick Vermaercken kwamen als laureaten uit het Heistse festival.



De Zeebrugse vertegenwoordiger Eric Willemkens bracht „De Vissers-ramp” en „Ergens op Zee”.

Grimmert, die eigenlijk Denturck heet, kreeg de hoogste cijfers voor „Een dag uit het Vissersleven”. De jury wilde hiermee zowel het vokale talent en de vertolking van de tekst die op een voorbeeldige muzikale begeleiding mocht rekenen belonen. Met eenparigheid ontving de Kortrijkenaar ook de eerste prijs voor eigen creaties. „De Bakkersgasten” kregen hun deel uit de prijzopot voor een poëtische evokatie van het dagelijkse leven in de Kempen (ze kwamen nu eenmaal uit Westerlo). De Oostendse Georgette Van Eycken, op haar jongste plaat Jetty Van Eyck genoemd, had wellicht beter verwacht dan een zesde plaats. Mia Oosterlinck uit Heist werd als achtste gerangschikt en Eric Willemkens, de Zeebrugse cafébaas van „De Nieuwe Vismijn”, eindigde nog even voor de plaatselijke volkszangeres Micheline Verstappen.

De jury was samengesteld uit P. Buisse (ere-direkteur Raad van State), J. Brouckxon (zeeloods), J. De Grande (medewerker minister van PTT Willockx), Jeanine Martony (lyrische artieste) en Jules De Vocht, voorzitter (direkteur Rijksvisserijschool Knokke-Heist).

• DE UITSLAG: 1. Joost Grimmert (Kortrijk); 2. De Bakkersgasten (Westerlo); 3. Luc Demey (Knokke-Heist); 4. De Bakkersgasten (Westerlo); 5. SOS Blootland (Duinkerke); 6. Georgette Van Eycken (Oostende); 7. SOS Blootland (Duinkerke); 8. Mia Oosterlinck (Knokke-Heist); 9. Georgette Van Eycken (Oostende); Luc Demey (Knokke-Heist); 11. Jo Ander (Anzegem); 12. Jo Ander (Anzegem); 13. Duo Omer Keirse-Madou (Oostkamp); 14. Duo Omer Keirse-Madou (Oostkamp); 15. Eric Willemkens (Zeebrugge); 16. Eric Willemkens (Zeebrugge); 17. Micheline Verstappen (Knokke-Heist).

• Prijs eigen creaties: 1. Joost Grimmert; 2. Luc Demey; 3. De Bakkersgasten; 4. Mia Oosterlinck; 5. Jo Ander. (gw)

Jetty Van Eyck, alias Georgette Van Eycken uit Oostende zong „t Viswuf” en „Ne zee-man in t' Bloed” op muziek van Freddy Feys.



De organisatoren, juryleden en laureaten van het derde volksliederenfestival in Knokke-Heist. (foto's gw)

LIEDJES VAN DE MENSCHEN VAN DE VLAEMSCHE KUSTEN

De fonoplaat met liedjes uit Frans Vlaanderen is overal met veel enthousiasme ontvaard geworden. Beginnende met een originele versie van de Nederlandstalige shanty van het „Meisje Loos” brengen de zangers muziek en liedjes die minder bekend, maar toch zeer mooi zijn en als slot een schitterende potpourri van liedjes uit Duinkerke, maar die aan onze kust ook geen onbekende zijn: Mijn moeder kocht een haring, de boemlala, noois van ze leven geen blom-pap meer, overal waar de meisjes zijn, enz.

Er zijn er nog enkele te koop aan de inkoop-prijs (450 fr. met inbegrip van de teksten en onuitgegeven foto's), onder meer bij Jef Klausning (in de Koninginnelaan 34, te Oostende - telefoon: 059/80.00.79).

TE KOOP

■ HOUTEN KUSTVISSERSVAAR-TUIG, lgt 18,50 m, br. 5 m. Niet voor beroepsvissers. Lage prijs. Inl. (059) 80 04 72

VISSERS- ZEEMANS- EN LIEDJES VAN BIJ ONS

De tweede editie van de zangwedstrijd voor het zingen van „liedjes van bij ons”, (onder meer zeemans- en vissersliedjes) gaat door op zaterdagmiddag 13 augustus te 15 u. ter gelegenheid van de Paulusfeesten, in het Paster Pypestraatje (tussen de Grote Kerk en het Paulusplein).

Naast mensen die hun kans wagen om de „trofee van het Oostendse Zeemeerminnetje” te winnen, zijn de inrichters verzekerd van de medewerking van Djon Lundstrom, Klerksje en Joël uit Duinkerke, de Oostendse zangeres Georgette, accordeonist Theo Cordier en andere.

Ieder deelnemer aan de wedstrijd krijgt een prijs in geld en de kans op de trofee of een andere prijs in natura. De Stad Oostende schenkt een wisselbeker voor de folklore vereniging met de zanger die het best geklasseerd is tussen de deelnemers.

Nadere inlichtingen (reglement, enz.) te verkrijgen op het secretariaat van de Paulusfeesten op het Pauluspleintje (Kroegske) of bij Jef Klausning, Koninginnelaan 34, (tel. 059/80.00.79), die voor de coördinatie zorgt. Voor wie van volkse liederen en muziek houdt: een aangename namiddag in het vooruitzicht.

Met dit schrijven delen wij U mede dat per 1 juli 1988 de verkoopactiviteiten van de firma Perfecta P.v.b.a. zijn overgenomen door de firma DELTA RUBBER BELGIUM N.V. Om de activiteiten van de firma doeltreffend en zonder onderbreking te kunnen voortzetten opereren wij vanuit een deel van de bestaande gebouwen aan de KIELBANKSTRAAT 1 - 8380 ZEEBRUGGE.

In dit filiaal van DELTA RUBBER BELGIUM N.V. zullen onder leiding van de heer ERIC de MEY de gebruikelijke activiteiten worden voortgezet, waarnaast toevoeging plaatsvindt van het bestaande SERVICE-PAKKET van de DELTA RUBBER organisatie.

Hopende met deze constructie uw vertrouwen te bekomen, en een prettige samenwerking in de toekomst tegemoet ziende, groeten wij u hoogachtend,

DELTA RUBBER BELGIUM N.V.

M.G. GIJSELINGS

Direkteur

E. de MEY

Verantw. filiaal Zeebrugge

ZEEBRUGGE

Nieuwe vestiging

De Belgische Noordzeekust wordt het laatste decennium getekend door de expansieve kracht van Zeebrugge. Uiteraard wordt het mercantile landschap gewijzigd en ontstaat er een behoefte aan tal van leveringsbedrijven.

Daarom precies dat de vennootschap DELTA RUBBER nu ook te Zeebrugge een filiaal opent.

Delta Rubber is een jonge en dynamische firma. Zij heeft haar basis in Rotterdam en is als eenmanszaak uitgegroeid tot een vennootschap die nu ruim dertig mensen te werk stelt.

Geen wonder dat deze vennootschap weldra buiten de Nederlandse grenzen een uitstraling vond en in 1980 in de Antwerpse scheepvaartmiddelen een bedrijf oprichtte.

Acht jaar later zijn te Antwerpen reeds twaalf actieve mensen werkzaam.

Uiteraard werden relaties opgebouwd aan onze kust en werd van een geboden gelegenheid dankbaar gebruik genomen om te Zeebrugge een filiaal te starten, wederom gericht op de visserij en de steeds toenemende groei van de zeehaven.

En net zoals elders is er ook te Zeebrugge een duidelijke doelstelling: industriële en zeevaartgerichte levering van goederen gaande van de gekende producten van de overgenomen handel van de firma Perfekta tot onze eigen ingebrachte producten. Deze laatste impliceren een uitgebreide gamma van gewone rubber tot de meest chemisch-bestendige rubber zowel in bladvorm als in rubberslangen.

Delta Rubber is bovendien gespecialiseerd in het fabriceren van door U gevraagde rubbervormen en dit - als het moet - in kleine series.

Een efficiënte troef in handen van Delta Rubber is, ook te Zeebrugge, het onmiddellijk op maat maken van hogedrukslangen.

En ook - en dit is tekenend voor de vitaliteit van het bedrijf - het uitgebreid aanbod van kunststoffen.

Delta Rubber zal uw vertrouwen beslist niet beschamen. De verantwoordelijke te Zeebrugge, de Hr. De Mey, zal U behulpzaam zijn en U te woord staan bij U of in het filiaal.

DELTA RUBBER ZEEBRUGGE

Kielbankstraat 1

8380 Zeebrugge

Tel. (050) 54 66 10

(050) 54 67 13

Fax. (050) 54 68 02

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, Jef KLAUSING, Johan LALEMAN, Willem LANZWEERT, 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.

NEDERLANDSE LOODSEN WORDEN ZELFSTANDIG

De Nederlandse minister van verkeer en waterstaat Neelie Smit-Kroes wil nader overleg met de betrokken organisaties over de datum van invoering van de privatisering van het loodswezen. Aanvankelijk was voorgepland dat de Nederlandse rijksloodsen per 1 juli het ambtenarenstatuut zouden verliezen. Voortaan zouden zij als zelfstandige toetreden tot de Nederlandse Loodsencorporatie (NCL).

Het debat over de privatisering van het loodswezen in de Tweede Kamer (parlement) heeft al een meerderheid opgeleverd voor de privatisering. Dit betekent dat 1.450 loodsen (1.200 rijks- en 160 Rotterdamse loodsen) binnen afzienbare tijd uit overheidsdienst verdwijnen. De loodsen zullen ondergebracht worden bij vier regionale maatschappijen van de NLC waarin de overheid niet is vertegenwoordigd. De overheid bepaalt wel de tarieven voor het loodsden van zeeschepen.

Samen met de noodzakelijke aanpassing van de Loodsenwet zal ook het scheepvaartreglement worden bijgesteld. Zo moet o.m. een einde komen aan de situatie dat er een verscherpte loodsplicht geldt voor schepen naar en van Nederlandse haven en niet voor schepen die Antwerpen of Gent aandoen.

THOMAS GOURNAY

DEEL II: 1702-1733

In het julinummer van HVB besprak Walter Debrock het eerste deel van de kaperscarrière van de Oostendenaar Thomas GOURNAY. Vandaag leest U het vervolg van de lotgevallen van deze bijzonder produktieve kapitein.

Een tweede en glorieuze kaperscarrière meldt zich aan voor Thomas Gournay met de Successie oorlog, die voor Oostende begint in 1702 met een Spaans-Franse bezetting en een Anglo-Hollandse vijand.

Reeds op 2 juni 1702 bekomt Gournay patente voor een snauw „t'Serpent”, met 6 stukken kanon en van 18 last. Zijn reders zijn bekende Oostendse burgers, Michiel Schonamille en J.-B. Van den Heede.

Met dit „t'Serpent” verlaat Gournay Oostende op 8 juni en kruist hij onmiddellijk langs de Hollandse wal vóór de Maas en het land van Goeree, Texel, en na een prijs te hebben binnengeloodst te Oostende, een fluit geladen met wijn en brandewijn, ansjovis en azijn, stevent hij naar de hoek van Oxfordness, vandaar naar Schooneveld, om via Helmont, Texel, Camperduyn, Egmont, Den Helder, naar Yarmouth te varen en vandaar verder naar de Schotse wal. Hij ziet Flamborough Head, Scarborough en Whitby, om terug langs de Hollandse wal via Texel, Den Helder en de monding van de Maas en Walcheren te Oostende te belanden op 22 juli, te 9 u. De reis duurde dus, zoals normaal voorkomt met onze kapers, 6 weken.

Gedurende die reis stuurde hij naar Oostende ook een prijs op, „de Roose”, met wijn en brandewijn en papier, veroverd op 27 juni.

De kapers zochten ook af en toe hun pleziertje en zo zien we Gournay in de buurt van Oxfordness, een robbertje snelzeilen met collega Pieter de Ry, waarbij Gournay het wint. Voorheen had hij het al eens gewonnen van Pieter de Cruyser van Duinkerke: hij was hem te „vaerdigh”, vermeldt hij fier in zijn boordjournaal.

De faam van Gournay schijnt na die kruistocht gestegen te zijn, want hij krijgt op 20 oktober patente voor een fregat, de „St. Franciscus”, gemonteerd met 8 stukken kanon en van 60 vat.

Hiermee zal Gournay heel wat succes oogsten, na uitgevaren te zijn op 28 oktober, rond 7.30 u., „met Gods hulpe” wordt in zijn boordjournaal neergeschreven.

Eerst nog een zeilwedstrijdje met een visser van wie hij het weer wint en dan recht naar de Engelse wal. Hij veroverd op 29 oktober vóór Yarmouth een buis die ballastscheeps was en die gerantsoeneerd wordt voor 1900 gulden.

Het wordt dan jagen en gejaagd worden.

Een détail uit zijn boordjournaal ad hoc, vertelt ons hoe een jacht eindigt: men jaagt op 28 november op een hoeker die op slag bij de wind en voor de wind vaart, zodat Gournay ten laatste dezès marszeil en zijn zeil aan „stecke” schiet en de hoeker verplicht was te strijken, nadat bijna 4 uur geschoten was. Ze veroveren hem tenslotte op de breedte van 57°12.

Een tweede incident toont nogmaals aan hoe men te werk ging. Op 1 december jaagt Gournay op twee Hollandse hoekers en hij gaat er een te lijf, „de Vreede van Maeslandssluis”. De mannen van Gournay gaven hem slag op slag en schoten „laghe op laghe” om hem te doen strijken. De Hollander weigert te strijken en dan zijn de mannen van Gournay verplicht hem aan boord te leggen, „daerder van ons volcq sijn overgesprongen ende hem alsoo veroverd”. De vangst wordt gerantsoeneerd voor 2.500 Hollandse gulden en mag dan verder varen. Gournay jaagt dan op twee vissers, waarvan de konvoikapitein Mansvelt er een kan rantsoeneren.

Kortom, de reis van de „St. Franciscus” eindigt met een vermelding in de prijzenlijsten, in december 1702, van 4 opgebrachte schepen, waarvan een met Mansvelt genomen, en 3 rantsoenen.

Nog steeds met hetzelfde fregat, ook wel op zijn Spaans „St. Francisco” geheten, dat op 3 januari Oostende verlaat, gaat Gournay nieuwe avonturen tegemoet.

Hij veroverd op 30 januari, vóór Whitby, 3 Engelse pinken, rijkelijk beladen. En ziehier dan een voorbeeld van de wijze waarop met de prijzen wordt gehandeld: in elke prijs moet een deel van de bemanning van Gournay worden gezet, belast met de bewaking

van het schip, maar ook belast met het binnengaan ervan in de haven van Oostende. In totaal kost dat Gournay 17 man en 4 jongens, wat meteen een verklaring geeft van de zeer sterke bemanning van soms kleine kapersschepen. Om dergelijk verlies aan volk te vermijden, wordt dan ook zo vaak als mogelijk het rantsoenen toegepast, d.i. losgeld gevraagd om dan het veroverde schip te laten gaan.

Op 9 februari 1703 vinden we in totaal als buit van Gournay opgegeven, 3 schepen, alle van Engelse of Hollandse nationaliteit, en 4 rantsoenen, wat een zeer honorabel cijfer is. Maar op 24 februari brengt hij opnieuw een hoeker op met tonnevis en kabeljauw, veroverd vóór Oxfordness op 22 februari. Deze reis eindigt dan op 1 maart rond 11 u. en in volle sneeuwstorm, te Oostende.

Een nieuwe vaart begint op 23 maart en beleeft weer een incident dat erop wijst dat de matrozen van die tijd geen katjes waren om zonder handschoenen aan te pakken. Wanneer Gournay op 1 mei binnen loopt te Oostende met prijzen, gaat een deel van het volk aan de wal en vliegen enkele matrozen – wellicht een beetje bedronken – in de gevangenis. De mannen die aan boord zijn gebleven weigeren verder te gaan kruisen zonder hun collega's, zogezegd omdat ze te weinig talrijk zijn. De reders komen aan boord en beloven de gevangenen los te krijgen. Vermits dat niet onmiddellijk kan gebeuren geeft het volk „met groote woorden toe”, op voorwaarde dat de vrienden zullen doen wat ze kunnen om de gevangenen te verlossen... Zonder syndicaat was er al iets als solidariteit!

Doch, wanneer Gournay tenslotte op 18 mei naar huis vaart, heeft hij in totaal een hoeker, een Engelse pakketboot met passagiers, een galiot en 4 rijke rantsoenen bezorgd.

Na een goede twee weken rust vertrekt Gournay op 5 juni 1703 en tot 5 augustus naar zee en brengt als geplukte vruchten van de reis een buisschip mee, veroverd rond Texel, met zeer diverse lading, dat op 6 augustus te Oostende aankomt, en een Engels rantsoen goed voor 230 Engelse ponden.

Bovendien zijn enkele rantsoenen waarvan sprake in het boordjournaal van Gournay niet terug te vinden in de rekeningen van de Admiraliteit, maar daar het gaat om buit genomen in een „compagnie” met een kapitein van Kales, zullen die wel ergens in

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Frankrijk terecht gekomen zijn. De reis bracht toch aan de reders een netto winst van 10.657 gulden op, afgerekend door depositaris (boekhouder) Frans Dyserin.

Het zeilen zit Gournay in het bloed, want intussen had hij toch nog tijd gevonden om een robbertje te snelzeilen met een Franse snauw; maar hij won het deze keer niet, „t'was meest cas a cas”...

Ook van een Engelse pink veroverd op 9 juli, samen met collega Censier, en een Hollandse hoeker met vis vernemen we geen spoor in de officiële papieren.

Het is merkwaardig dat de Vlamingen zich vaak buiten de Engelse en Hollandse wateren wagen. Zo zit Gournay, na enkele dagen kruisen, op 13 juni, onder „The Naze”, in het zuiden van Noorwegen.

Op 26 augustus, nieuwe vaart met hetzelfde fregat, met terugkeer op 19 oktober; het volk had geweigerd langer in zee te blijven, maar er was toch tijd geweest om een ruime oogst binnen te halen: een oesterschip, een vishoeker met haring, een Engelse bark met droge haring en 5 rijke rantsoenen.

De Hollandse wal wordt hoofdzakelijk gevolgd van 14 november tot 28 december en men meldt als buit een fluit met kanonpoeder en andere munitie, een „catschip” met rogge en tarwe en 1 rantsoen van 1.100 gulden.

Het is non-stop, want op 4 februari 1704 vangt een tocht aan die duurt tot 29 maart en 2 schepen en 5 rantsoenen opbrengt.

Lang wordt er niet gerust, want op 10 juni 1704 eindigt een reis die begonnen was op 18 april. Er is echter een drama gebeurd. Er werd gevochten met een pink geladen met kolen, maar bewapend met 4 stukken kanon. Het gevecht liep tragisch af, want Gournay verliest 2 gekwetsten en 1 dode, Guillaume Coopman. Op 25 april wordt doodkalm genoteerd „smeeten den man die gister dood geschooten was over boort”...

De weduwe van de gesneuvelde verkreeg toch een „doodschuld” van 72 gulden, vanwege de mutualiteitskas van de reders. En de buit werd omgezet in een rantsoen van 350 Engelse ponden...

De bevaren wateren langs de kusten blijken niet veel op te leveren, zodat men het steeds verder noordelijker in zee gaat proberen. Zo zien we Gournay langs Ameland varen, vandaar naar Buchan Ness om terecht te komen in de baai van Shetland, waar hij water gaat halen en schoon gaat maken. Nadien wordt er afgezakt langs de Schotse kust en de Engelse wal.

Gournay zal veranderen van reders, want

op 9 oktober 1704 geeft zijn patente als reder Pedro Woelaert op, voor een fregat „St. Jan”, van 12 stukken en 90 vat. In de loop van december zendt Gournay nog 3 rantsoenen op en dan verdwijnt hij uit de kaperij.

Maar hij duikt terug op te Cadix, in Spanje, op de rede in gezelschap van Antoon Colaert, ook een kapitein die in de stal van Woelaert is geraakt en die trouwens op dezelfde dag als Gournay een patente kreeg voor zijn fregat „St. Huybrecht”, van 10 stukken en 75 vat. Klaarblijkelijk moeten ze een taak van konvooier uitvoeren voor de koopvaarder Andries Hendrick Pulinck, die op 8 januari 1705 naar Cadix vertrok, geladen „met coopmanschap”. Het is ook mogelijk dat Gournay en Colaert zelf ook in de koopvaardij zijn geraakt. Pulinck lag reeds op 30 januari 1705 te Cadix en begon te laden op 4 april. Hij verlaat Cadix, in gezelschap van Gournay, Colaert en een andere kapitein, Lamache, op 26 april 1705.

Uit het boordjournaal van Pulinck blijkt dat de reis voorspoedig verloopt, hoewel het eskadertje herhaaldelijk wordt gejaagd door konvooiers van een vijandelijke vloot en door oorlogsschepen.

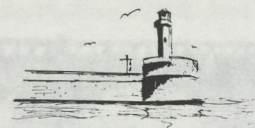
Op 23 mei komen ze behouden en wel te Oostende aan.

Dit relaas bevestigt het vermoeden dat Gournay nu een rol speelt in de koopvaardij.

Er volgt een lang vacuum. Oostende is intussen in Hollands-Engelse handen gevallen en de vroegere vrienden zijn thans vijanden. Zo ging dit toen, andere meesters, andere vijanden.

Dat hij in de koopvaardij zit, kan nogmaals worden vermoed, want we vinden geen spoor van buit, hoewel hij zelf een borggeld stort voor een fregat, de „St. Jan”, met 4 stukken en van 25 last, geregistreerd bij de Admiraliteit op 1 augustus 1710 op zijn naam, als reder. Wellicht dient, zoals vaak gebeurt, zijn patente om hem de kans te geven ook een slagje te slaan op een of andere reis...

In elk geval moet de vaardigheid op zee van Gournay in groot aanzien staan, want opeens zien we hem met een zeebrief van 20 november 1720, aangesteld als kapitein van een der toenmalige Chinavaarders, de „St. Joseph”, uitgereed door een der latere aandeelhouders van de Oostendse Compagnie, Fr. de Koninck en consoorten. Het is een reus van een schip van 400 ton, gewapend met 28 stukken kanon, met een bemanning van 11 officieren, 28 stielmannen en 42 matrozen.



Aalmoezenier is ene recollet van Leuven, afkomstig uit Tienen, Adrien Leemans. Leemans heeft trouwens een handschrift nagelaten waarin hij heel wat gegevens heeft opgetekend, o.a. de lijst van de namen van heel wat volk aan boord, maar vooral de religieuze evenementen, w.o. zijn pogingen tot bekering van zekere protestanten.

De „St. Joseph” vertrok op 13 februari 1721 naar Kanton, in gezelschap van twee andere Chinavaarders, „Het Huys van Oostenrijk” en de „Flandria”.

Gournay bracht zijn schip behouden te Oostende terug, in juli 1722. Het was rijkelijk beladen en vervoerde voor 20.000 florijnen fijn goud, 1.053 kassen porselein, 290 stuks zijde en 201.000 pond thee.

In 1724, thans in dienst van de Oostendse Compagnie, komt hij aan het hoofd te staan van een brigantijn „De Postiljon”, dat na een kortstondig avontuur met een slechte bemanning van dronkaards, te Kales moest stranden. Men vermoedt dat het een poging was om naar Brazilië te gaan kijken of er aldaar iets te verdienen viel.

Terug te Oostende krijgt Gournay een nieuwe „Postiljon” onder zijn voeten, belast met een bewakings- en verkenningsoverdracht in het Kanaal om de schepen van de Compagnie te beschermen tegen de aldaar talrijke Barbarijse piraten.

Gournay staat in groot aanzien.

Want, toen op 11 augustus 1731, de hertog van Lorreinen Oostende kwam bezoeken, werd hij belast, samen met kapitein Nicolaes Carpentier, een schijngevecht tussen een Turkse piraat en een keizerlijk schip te organiseren ter ere van de hoge bezoeker. Het „Turks” schip stond onder het bevel van Gournay en verloor het natuurlijk tegen Carpentier, die er de vijand van was... Dit gebeurde tot groot jolijt van de hertog, „aen wie dit Zee-gevegt zeer vermaekelijk voorkwam”, zegt kronijkschrijver Bowens, zodanig dat beide kapiteins vanwege de hertog een geschenk kregen aangeboden.

Anderhalf jaar later overleed Thomas Gournay, als vooraanstaand burger en zeeman van Oostende, op 13 januari 1733.

Walter Debrock

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 – PLASTIMO

reddingvesten - reddingboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man o. boordlichten

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

DE MAAND IN BEELD



De „Dag van de Zee” in Oostende viel letterlijk in het water. De vlootshow waaraan vissersvaartuigen, een carferry en andere schepen deelnamen was een natte bedoening zoals uit de beelden blijkt. (gw)

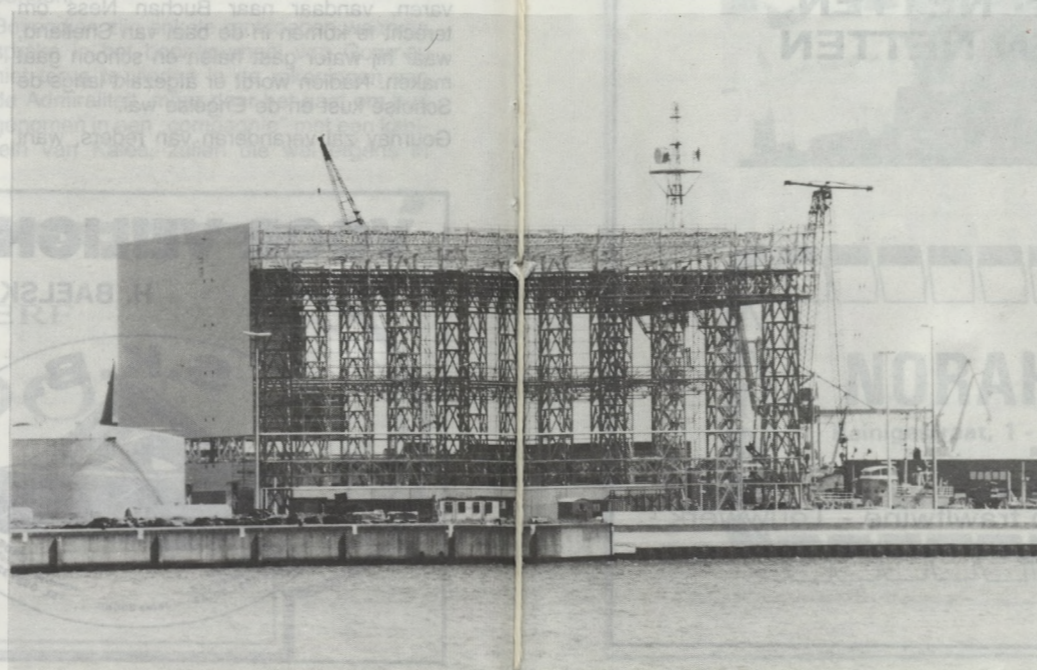


De Dag van de Zee-macht in Oostende stond volledig in het teken van de Golf-operaties. Manschappen die aan de operatie deelnamen (foto boven) ontvingen een medaille voor militaire verdiensten. Ook minister Coëme en vice-admiraal Poulet (op de foto rechts verwelkomd door burgemeester Goekint en zijn echtgenote) woonde de plechtigheid en het defilé op het Wapenplein bij. (gw)



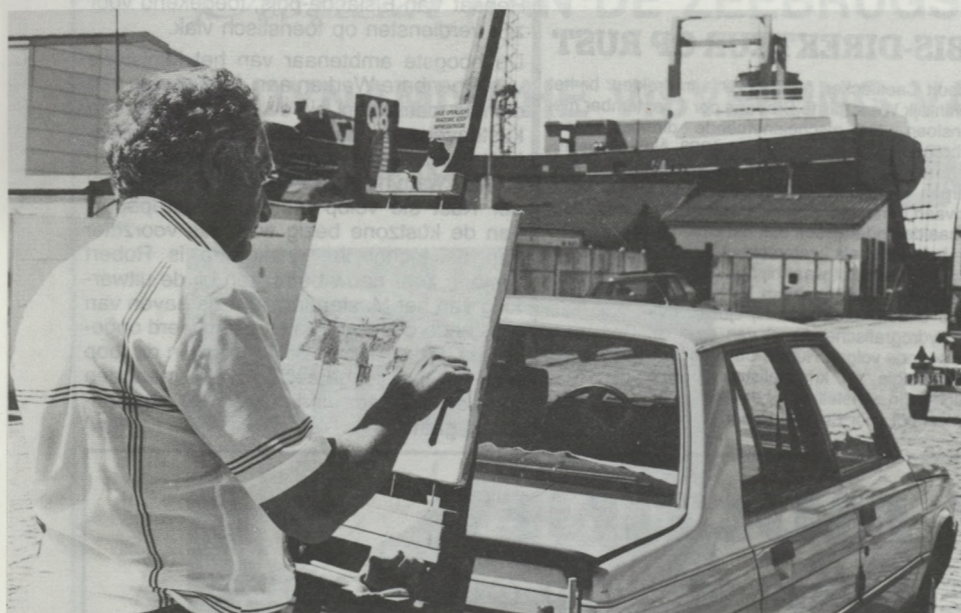
ZEEMACHTLOODS

Op de marinebasis in Zeebrugge wordt momenteel gebouwd aan een indrukwekkende loods waarin drie schepen gelijktijdig kunnen drooggezet worden. De ruimte is 65 m lang, 54 m breed en 35 m hoog. Binnen zal de temperatuur en de vochtigheidsgraad regelbaar zijn, noodzakelijk voor het herstellen van de polyester-schepen. In de loop van volgend jaar moet de loods, waarin de Navo 40 procent van de kosten draagt, operationeel worden. (gw)



FIT MET VIS

In alle Bloso-watersportcentra heeft de vispromotie wind in de zeilen. De Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten heeft honderden vierkante meter zeiloppervlakte gesponsord met de slogan „Fit met Vis”. Op de Oostendse Spuikom zijn de optimistjes en de caravelles van de aspirant-zeiler met de publicitaire zeilen opgetuigd. Ook de windsurfers voeren op talrijke waterplassen promotie voor meer visverbruik. (gw)



Havens hebben altijd een sterke aantrekkingskracht uitgeoefend op schilders. Ook in de Zeebrugse vissershaven wordt wel eens een ezel geplant. Hier schildert Marcel Costermans uit Antwerpen de nieuwe Z.5 Drakkar die bij De Graeve in de steigers staat. (gw)



De Elisabeth Louw, een Nederlandse loodschoener uit 1910, draagt dagelijks zijn publicitaire boodschap uit voor de kust. Het zeilschip werd gebouwd voor de visserij en in 1946 omgebouwd tot motor-kotter. Sinds een paar jaar is het schip opnieuw een tweemaster met tien zeilen en thuishaven Hoorn. Het is eigendom van een bedrijf gespecialiseerd in actieve zeilvakanties dat hiervoor een veertigtal vaartuigen ter beschikking heeft.



Ook twee deelnemers aan de wereldrace 89-90 waren voor de kust te zien. De omgebouwde raceboot van Staf Versluys, nu Commodore-Rucanor (foto links) en de Equity & Law (foto rechts) – de gewezen Philips Innovator – zeilden al een wedstrijd tussen Oostende en Nieuwpoort. (gw)

KABELLEGSCHIP KOST 2,8 MILJARD

De intentie-overeenkomst tussen de Boelwerf en een Brits-Nederlandse maatschappij voor de bouw van een kabellegger (zie HVB 5, juni '88) werd door het Technisch Komitee voor het Scheepskrediet gunstig geadviseerd. Indien ook het Ministerkomitee voor Sociale en Economische Koördinatie de kredietaanvraag goedkeurt (85% van de globale kostprijs of 2,4 miljard) sleept de Boelwerf in Temse een belangrijke bestelling in de wacht.

Friary Ocean Surveyor, een Belgische vennootschap, die optreedt namens een Nederlandse en Britse groep, ziet een onaangeboorde markt voor hooggespecialiseerde schepen. De voorgestelde kabellegger zou door zijn veelzijdigheid aan die omschrijving beantwoorden. Het schip van 119 m zou ook geschikt zijn voor diepzee-onderzoek, het lokaliseren van kabels en andere flexibele pijpleidingen op de zeebodem kunnen herstellen en oppikken. Het hoogtechnologische schip zou 2,841 miljard kosten. Voor de initiatiefnemers liggen de huidige financieringsvoorwaarden bijzonder gunstig. Indien het scheepskrediet wordt goedgekeurd moet de onderneming pas 36 maanden na de levering (voorzien voor april '90) het kapitaal aflossen over een looptijd van 15 jaar tegen een rentevoet van 2 procent. Verwacht wordt dat de eventuele bestelling één jaar werk verschaft aan 600 scheepsbouwers. Indien dit order kan toegevoegd worden aan de twee LPG-tankers die reeds besteld zijn kan de bezettingscapaciteit van de Boelwerf voor het volle pond worden benut. (gw)

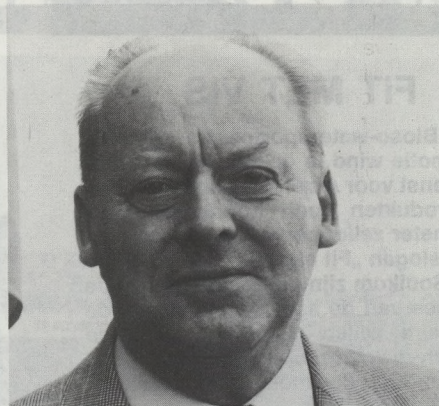
RMT-REKORDJAAR

Tijdens het eerste halfjaar vervoerden de RMT-schepen 30 procent meer passagiers terwijl de jetfoils een licht verlies boekten. Samen goed voor 970.000 passagiers. De bevrachtingscijfers waren nog stukken beter: 111.972 personenwagens (+ 37%), 7.218 bussen (+ 101%) en 70.639 vrachtwagens (+ 37,5%). Hoef het nog gezegd dat één en ander een gevolg is van de aanslepende stakingsakties bij de Britse zustermaatschappij P&O? De hoogkonjunctuur zal het financiële resultaat van de staatsrederij echter niet in dezelfde mate beïnvloeden. De inkomsten van beide rederijen vloeien in dezelfde kas en worden volgens een bepaalde verdeelsleutel aan de samenwerkende maatschappijen uitgekeerd. Toch wijst alles erop dat de RMT op een rekordjaar afstevent dat met winstcijfers zal afgesloten worden.

IBIS-DIREKTEUR OP RUST

Hubert Caestecker, gaat na 29 jaar directeur bij het Koninklijk Werk Ibis te Bredene per 1 september met pensioen. De afscheidnemende directeur werd geboren in Brugge op 4 maart 1928. Na kollegestudies trok hij naar de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen waar hij het diploma aspirant ter lange omvaart behaalde. Korte tijd werkte hij voor de CMB, behaalde ondertussen ook het diploma van luitenant en belandde als waterschout 3de klasse bij het Waterschoutambt waar hij met de zeevisserij in contact kwam. Zijn loopbaan bij het Waterschoutambt werd onderbroken toen hij tijdelijk overstapte naar de hydrografische dienst van de kust. Gedurende die periode volgde Hubert Caestecker de school van kriminologie en kriminalistiek in Brussel. In '59 volgde zijn aanstelling tot directeur van de kwekelingschool voor de zeevisserij. (gw)

ROBERT SIMOEN ONDERSCHIEDEN



Inspekteur-generaal van Bruggen en Wegen bij de Dienst der Kust, Robert Simoen (64), ontvangt binnenkort de Renaat Van Elslande-prijs, toegekend voor zijn verdiensten op toeristisch vlak.

De hoogste ambtenaar van het Ministerie van Openbare Werken aan de kust was van dichtbij betrokken bij de uitbouw van de kusthavens en de toeristische akkommodaties. Als kersvers burgerlijk ingenieur bouwkunde kwam hij in 1950 terecht bij de Dienst der Kust die volop met de wederopbouw van de kustzone bezig was. Als voorzitter van de technische werkgroep is Robert Simoen zeer nauw betrokken bij de uitwerking van het Masterplan voor de haven van Oostende dat door zijn diensten werd opge maakt. De onderscheiding wordt in de loop van oktober uitgereikt, enkele maanden voor de directeur einde maart '89 met pensioen gaat. (gw)

NV MULTINET

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: ☎ (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 - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Sport: Allerlei netten

BOOMSE SCHEEPSWERF „DE RUPEL" FAILLIET

„De Rupel NV" uit Hoevenen (Boom) is aan de aanslepende problemen van de binnenscheepvaart ten onder gegaan. In de Rupelstreek blijven van de 23 scheepswerven die er na de oorlog gevestigd waren nog slechts vier over. De overlevenden zijn Fulton Marine in Ruisbroek, de Scheepswerven van Hemiksem en de jachtwerven Vennekens en Van Heygen.

„De Rupel" stelde in de na-oorlogse periode meer dan 250 mensen te werk. In '82 werkten er nog 86 personen en op het ogenblik van het faillissement werden de laatste 18 personeelsleden werkloos. Daarmee is de laatste scheepswerf op de rechter Rupeloever tussen Schelle en Rumst verdwenen.

De fel afgeslankte werf kreeg de fatale klap toen een van de belangrijkste klanten over de kop ging. „De Rupel" had het de laatste jaren trouwens bijzonder moeilijk om het hoofd boven water te houden. De dalende vraag naar binnenschepen, keiharde concurrentie, zware intrestlasten en het uitblijven van nieuwe kredieten maakten de toestand onhoudbaar. Het goedgelegen bedrijf tussen de voornaamste binnenscheepvaartlanden liet het bedrijf in de voorbije tien jaar toe meer dan duizend binnenvaartuigen te herstellen. „De Rupel" hield zich ook bezig met transportactiviteiten, vooral cement en zand. Het bedrijf had nog 13 schepen in bedrijf die door zelfstandige schippers werden uitgebaat.

BRIEVENRUBRIEK

Als medereder van de N.723 „Pallietter" ben ik abonnee op uw uitstekend blad. Vandaag zie ik, tot mijn verrassing, een stripverhaal verschijnen. Voorwaar een modern en met de tijd meegaand initiatief, aangezien de wereld van de strips de laatste jaren een bloeiperiode kent. Als grote stripverzamelaar verheugde het mij dat Het Visserijblad nu ook een tekenverhaal publiceert.

Persoonlijk verzamel ik boeken over kapers, zeerovers, visserij en, zoals gezegd, stripverhalen. Uiteraard gaat mijn voorkeur daarbij uit naar verhalen die met de zee te maken hebben.

Ondertussen wens ik u veel succes toe met uw blad.

J.-P. L., Oostduinkerke.

Proficiat AAN DE ZEEBRUGSE VISVEILING!

DE DYNAMISCHE VISVEILING VAN BELGIE MET DE AANKOOP VAN DE **CRAEMER** VISKISTEN



DE VISKIST
WAARIN GEEN
BEDERFELIJK
SMELTWATER
BLIJFT STAAN



DE ENIGE VISKIST,
OP DE MARKT,
DIE BEANTWOORDT
AAN DE E.E.G.-NORMEN
EN AAN DE EISEN
VAN HET MINISTERIE
VAN VOLKSGEZONDHEID

NORAH PLASTICS b.v.b.a.

Keinigestraat, 1 - B-2420 NOORDERWIJK - HERENTALS

TEL. (014) 21 47 24

FAX (014) 21 63 58 - TELEX 35.392



SCAP NIEUWS

*Sinds kort vertegenwoordigen wij in België
de VIBRACON® fundatie-elementen.
VIBRACON® een stalen vulling voor
de prijs van een gegoten.
Altijd nastelbaar!*

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

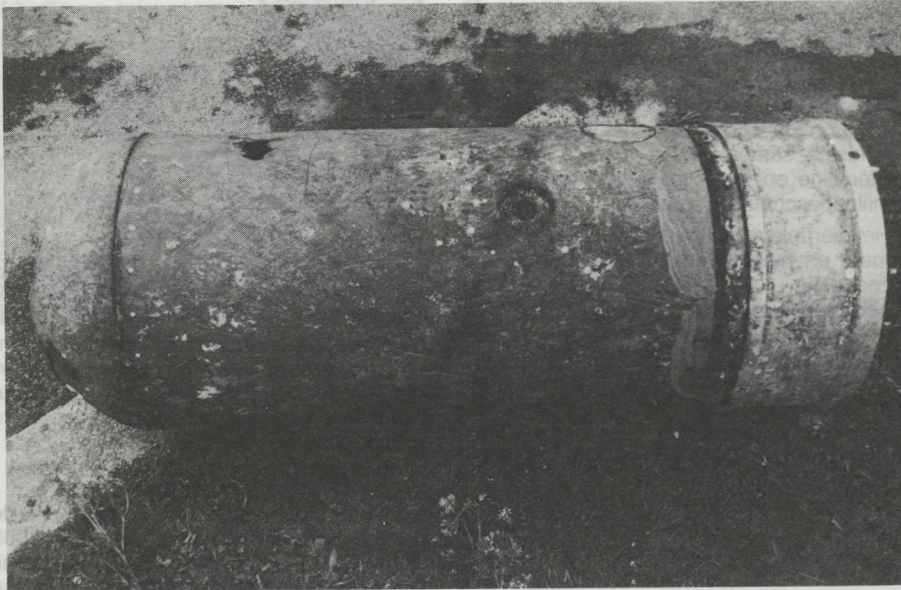
(050) 54 48 87

Werkhuizen:

(059) 32 39 79 - 32 08 20

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

0.154 WILMAR DOET ONGEWENSTE VANGST OP PROEFVAART



Een tiental mijlen ten noorden van Oostende vissend kreeg de gloednieuwe hekreiler O.154 „Wilmar” een twee ton zware zeemijn in de netten. Dit werd pas opgemerkt bij het leeglopen van de kuil toen de kanjer op het dek viel. De elektrische detonateur reageerde niet omdat de hydrostatische kontakten door aanklitting vast zat. Volgens de ontminners van de Zeemacht zou een explosie voor het schip en de dertig opvarenden fataal geweest zijn.

Via Radio Oostende werden de ontminners van de Zeemacht op 20 juli opgeroepen door schipper Willy Lepeire. Bij het zien van het oorlogstuig aarzelden de drie ontminners niet om de opvarenden met de redeboot te evacueren. Alleen de schipper en motorist Johan Legelin bleven aan boord. De Wilmar bleef ruim twee uur in de omgeving van de Binnenstroombankboei liggen vooraleer de ontminners het oorlogstuig onschadelijk gemaakt hadden en de O.154 veilig de haven van Oostende kon binnenlopen.

De zeemijn, die duizend kilogram springstof bevatte, werd waarschijnlijk op het einde van de tweede wereldoorlog gelegd. Om metaal te sparen werden toen mijnen vervaardigd waarvan alleen de kop en de voet in metaal waren terwijl de mantel uit kunststof was gemaakt.

Enkele dagen later pikte de O.520 „Manuele” een mijl buiten de kust een kleine Duitse mijn op. Eerder in de week had ook de N.402 „Yvette” ter hoogte van de Trapegeerboei een verankerde Britse mijn uit de eerste oorlog opgevist. Het springtuig werd over boord gezet en met een boei gesignaleerd. In beide gevallen hebben de ontminners de explosieve tuigen in volle zee onschadelijk gemaakt. In de voorbije vijf weken werden een zestal oorlogstuigen ontdekt.

ETEN



GOUDBRASEM IN TURKIJE

Beste lezer, je receptenschrijver bevindt zich nu in Turkije. Daarmee ben ik ongetwijfeld de verstverwijderende korrespondent van Het Visserijblad. U krijgt een uitgelezen recept over Turkse vis. Overigens las ik onlangs nog dat de Turkse keuken één van de grootste ter wereld is. Eerst komen de Chinezen, gevolgd door de Turken en de Fransen halen een eervolle derde (maar toch slechts derde) plaats.

Eén van onze eerste avonden hier gingen wij, erg hoopvol gestemd, een hemels ogend restaurant binnen. Het was een soort paalwoning, waartegen de zee rustig klokte. In de hemel van dat restaurant kon je de maansikkel en de ster van de Turkse vlag zien. Het was een zwoele avond die gebroken werd door een zachte bries. Zonder naar de kaart te kijken bestelden we vis en in een koeterwaals werd ons uitgelegd dat het goudbrasem was. Het was een heel simpel gerecht met een wel erg lekkere saus, maar zeer gewoon. Wat niet gewoon was was de rekening: vijfenveertig duizend Turkse ponden.

Daarmee hadden wij het wel bekeken. De vis in Turkije is duur. De saus kan je best heel rustig zelf klaarmaken. U smelt boter, doet er een scheutje azijn bij en perst er verse look in.

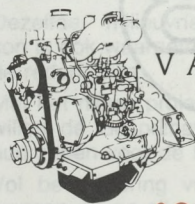
Tot na de vakantie, dan doen we het weer op onze manier.

Ingrid Stasse



Voor elk schip is er een motor, echter er is maar één Mitsubishi

ZUINIG EN BETROUWBAAR



VAN 5 TOT



MITSUBISHI
DIESELMOTOREN

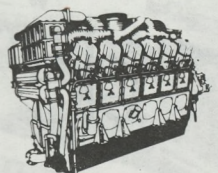
5000 P.K.

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.Baelskaal 27, 8400 Oostende Tel: 059-322951-320931, Telex 81.123



„LEVANDE KATTEGATT”

De maand juli bracht me in de gelegenheid een reis te ondernemen naar Skandinavië. Ik had het geluk te mogen inschepen te Kiel aan boord van de „Stena Scandinavica”, de nieuwste ferry van de Zweedse Stenaline. Het schip kwam in de vaart in februari 1988 en werd gedoopt door Koningin Silvia van Zweden.

Enkele gegevens erover: brutoregister ton 28.000, lengte 176 m, breedte 29 m, kruissnelheid 21,5 knopen, elf dekken, 40 m boven de waterlijn hoog, vier dieselmotoren 40.000 PK, kan 650 personenwagens laden, plaats voor 2500 passagiers, 2358 slaapplekken en de bemanning bestaat uit 140 koppen.

Aan boord is alles te vinden wat een moderne passagier verlangt. Bij het binnenkomen op het zevende dek viel mijn oog onmiddellijk op een vijftal herverlichte borden waarop in drie talen (Zweeds, Duits en Engels) een lange tekst stond onder het logo van een tuimelaar. De tekst was betiteld met „Levande Kattegatt” of in onze taal „Levend Kattegat”.

Na genoten te hebben van het gastronomisch Smörgasbordbuffet in het luxueus restaurant ging ik terug kijken wat er op de borden stond. Aan de receptie vroeg ik om een prospectus daaromtrent, maar dat hadden ze niet. De voorgestelde zaak was gloednieuw en de informatie erover voor de passagiers was nog niet gedrukt. Onder de borden stond een stenen pandabeer van het wereldnatuurfonds meewarig te kijken. Misschien omdat hij een gleufje in zijn kop had. Af en toe zag ik passagiers een muntstuk in het gleufje stoppen. Het pandabeertje knikte niet zoals het missienegertje van weleer, maar bleef met trieste ogen kijken naar het bont gewemel van honderden mensen. (Welgeteld waren er immers 1952 passagiers aan boord).

In mijn achterhoofd had ik bij het vertrek uit Oostende al gedacht om misschien iets interessants te vinden voor de rubriek „Schatten van de Zee” tijdens mijn reis naar Stockholm en Helsinki.

Terwijl de Scandinavia aan het varen was van Kiel naar Göteborg in de waters van het Kattegat heb ik in een kladschrift de bordentekst opgenomen en vertaald. Het Kattegat is tussen Denemarken en Zweden de zeeëngte die de Noordzee met de Oostzee of de Baltische Zee verbindt. Onze vis-

sers gaan daar zelden of nooit vissen maar wel in het Skagarakgebied dat er boven ligt.

* * *

Het project „Levande Kattegatt” werd in 1988 op touw gezet door het Wereldnatuurfonds in samenwerking met de Zweedse Stenaline en een schare natuurvorsers en milieubeschermingsgroepen.

Het dierenleven in en om het Kattegat wordt meer en meer bedreigd door de milieubezoeiding. Dit leven moet absoluut beschermd worden willen de komende generaties nog kunnen genieten van de prachtige natuurschatten van het Kattegat. Daarom werd dit project in het leven geroepen en werken de drie Scandinavische landen, Noorwegen, Zweden en Denemarken eraan mee. Voor zo'n project is natuurlijk geld nodig. Stena storte een bedrag van één miljoen Zweedse kronen. Maar er is nog veel meer nodig. Daarom is iedere bijdrage van harte welkom bij het WNF.

* * *

Het project „Levend Kattegat” omvat zes deelprojecten.

1. TUIMELAARS

Op vandaag leven er nog een 76-tal soorten walvisachtigen op onze wereld, waarvan er vele met uitsterven bedreigd worden.

De tuimelaar, die veel overeenkomt met de bruinvis, is één van de kleinste walvisachtigen en de enige soort die nog in het Kattegat voorkomt.

Het natuurhistorisch museum en het nationaal visserijonderzoekcentrum van Zweden, het zoölogisch museum van Denemarken en het Ministerie van Milieubeheer van Noorwegen werken aan het project om het voortbestaan van de tuimelaars te vrijwaren.

„Waar is de tijd dat de bruinvissen in de Scheldemonding zwommen? Toch werd nog onlangs een bruinvis waargenomen voor onze kust door jetfoilluitenant Ketels Erik”.

PCB en DDT, alsook zware metalen zoals kwikzilver, lood en kadmium zijn oorzaak van vergiftigingen van de tuimelaars. Maar ook vele exemplaren verstikken in netten van de vissers in het Kattegat. De bruinvis en de tuimelaars ademen immers door longen.

Het project onderzoekt de gestrande en gevangen dieren om meer te weet te komen



over hun gezondheidstoestand, voortplanting en oorzaak van hun sterven. Men wil ook nagaan welke weerslag het vangen van tuimelaars heeft op het bestand van deze walvisachtigen.

2. ZEEVOGELS IN VISNETTEN

Ieder jaar sterven duizende zeevogels in de netten van de kabeljauwvissers. In 1985 werden niet minder dan 100.000 alken (guillemots) in de netten gevangen nabij Tromsø in Noord-Noorwegen en dit gedurende een periode van twee weken op het einde van maart en begin april.

Het natuurhistorisch museum van Zweden en de Deense nationale ornithologische vereniging houden zich met dit project bezig. Het project omvat het verzamelen van de dode zeevogels en het onderzoek naar het kadmiumgehalte in de dierenlichamen.

In de naaste toekomst worden nieuwe soorten netten getest om het bijvangen van de onder water zwemmende vogels te verhinderen.

3. HET KREEFTENPROJEKT

De kreeft is van zeer groot belang voor de visserijnijverheid. In Zweden is het de derde grootste bron van inkomen voor de vissers. Niet alleen de blauwe kreeft en de langoeste worden bedreigd maar ook het Noors kreeftje of langoestine. Oorzaken voor deze bedreiging zijn enerzijds de overbevissing maar anderzijds ook het afnemend zuurstofgehalte van het bodemwater in het zuidelijk gedeelte van het Kattegat. Het verminderen van de zuurstof in het bodemwater vindt zijn oorsprong in de pollutie van dat water. Het kreeftenproject staat onder leiding van het zeevisserijlaboratorium van Lysekil dat samenwerkt met het laboratorium voor zee-



Beter bij

de bank van hier



onderzoek van Denemarken. Men zoekt op de eerste plaats meer te weten te komen over de vangsten. Tevens wil men op korte tijd ervoor zorgen dat het zuurstofgehalte van de zeebodem weer normaal wordt.

4. DODE ZEEVOGELS DOOR OLIE

Toen de tanker *STYLIS* in 1981 zeshonderd ton aardolie verloor in Skagerak kostte dit het leven aan 150.000 zeevogels.

De meerderheid van de Noord-Europese zeevogelpopulatie overwintert in het Kattegat. Daar azen ze op de slikken waar de olieresten aanspoelen. Dit project bestudeert de zuivering van de kuststroken.

5. BESCHERMING VAN BROEDGEBIEDEN

Dit deel van het project „Levande Kattegatt” wordt geleid door de Deense ornithologische vereniging. Men wil de broedgebieden van de kustvogels beschermen. Daarbij denkt men op de eerste plaats aan de zeezwaluw en de drieteenmeeuw. Waar deze vogels broeden op de Deense eilanden wil men de broedkolonies van alle hinder beschermen.

6. VERANDERINGEN IN HET ZEEVOGELBESTAND AAN DE ZWEDSE WESTKUST

Zeevogels staan op een hoge trap in de voedselketen en dit betekent dat men door het bestuderen van de chemische veranderingen in het vogellichaam meer kan te weet komen over de toxische veranderingen in hun voeding, m.a.w. over de bezoedeling van het voedsel.

Een eerder project, uitgevoerd door de Universiteit van Göteborg in Zweden van 1964 tot 1974 leverde reeds merkwaardige resultaten en vormt de basisstof voor verder onderzoek door de natuurvorsers.

Men wil „De Zeevogel” onder de loupe brengen om zo een beter beeld te krijgen van de invloed van de pollutie op dier en mens.

Skandinavie heeft heel wat te kampen met de zure regen afkomstig van de Engelse en Duitse industriegebieden. Zwanen bleven weg uit de meren. Door het storten van ongebluste kalk in het water waardoor het zuurgehalte verminderde zijn de zwanen godzijdank teruggekeerd.

Skandinavie vecht nog tegen de gevolgen van Tsjernobyl. De nazaten van de Vikingen weten maar al te goed wat de milieubezoe-deling voor hen betekent. Onlangs nog hadden ze ook geweldig te kampen met een algenplaag.

Stenaline gaf niet alleen het voorbeeld door geld te storten voor het behoud van de natuur maar tevens door haar schepen zeer milieuvriendelijk te maken. Zo wordt op de „Scandinavia” alle afval van het schip, ook het afvalwater, aan boord gehouden tot in de haven. De uitlaatgassen van de motoren worden gefilterd en van schadelijke stoffen ontdaan vooraleer ze langs de rijzige schouw in de lucht worden losgelaten.

Dezelfde milieuvriendelijke maatregelen kon ik ook waarnemen op de „Finnjet” van de rederij Silja.

Met het nieuw project „Levande Kattegatt” willen de Scandinaviërs de schatten van hun zeeën voor de toekomst bewaren.

Vol bewondering voor hun inspanningen wensen we ze alle succes toe.

Caelus Robert.

DAG VAN DE ZEELIEDEN IN ZEEBRUGGE

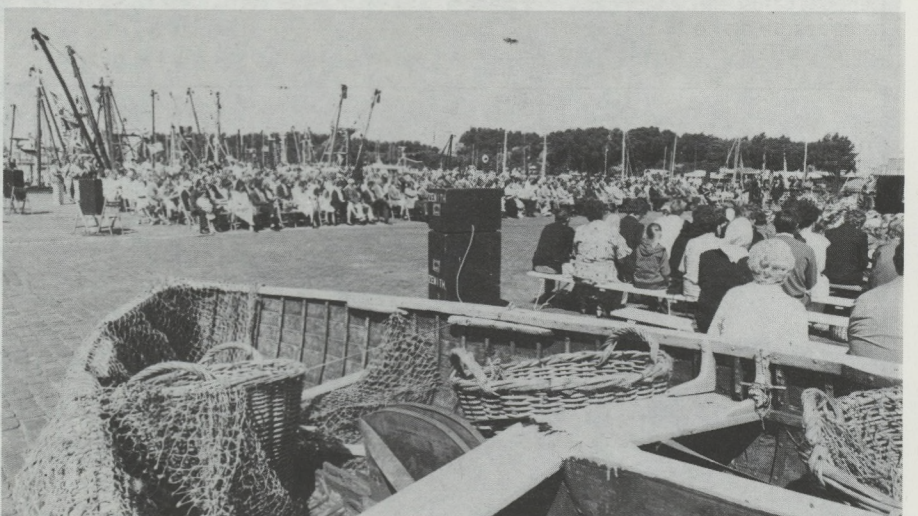
Honderden woonden de religieuze plechtigheid naar aanleiding van de „Dag van de Zeelieden” van de Oostkust bij. De zonovergoten parkeerruimte voor de Zeebrugse vismijn was echter niet de plaats waar een spektakel plaats greep maar een ingetogen hulde aan de vissers. Alhoewel de plechtigheid niet bedoeld is om toeristen aan te trekken waren ze er toch in grote getale aanwezig. De „Dag der Zeelieden” stond volledig in het teken van de promotie van de Zeebrugse vis. De dag werd besloten met de zegening van vissersvaartuigen en jachten en een groot vuurwerk.



Beeld van de ingetogen processie naar de vismijn.



Bloemenhulde aan de vissers die op zee achterbleven.



Massale opkomst voor de eucharistieviering aan de vismijn.

(foto's gw)

UIT DE JACHTHAVENS

BREVET JACHTMAN

Doel:
- Initiatie in zeemanschap
- voorbereiding tot het brevet „jachtman”
- een bijdrage tot meer veiligheid op zee

Aanvang: Jachtman: 12 september 1988.

Leslokaal en secretariaat:

Stedelijke Visserijschool

Mercatorlaan 15

8400 OOSTENDE

Telefoon: (059) 70 40 19

Lessen: Jachtman: 1 jaar - in principe op maandag/donderdag - 19u.30-21u.30.

Programma: afgestemd op examenprogramma „Brevet Jachtman”.

Inschrijving: Door storting van 6.800 fr. voor Jachtman op PR 000-0005006-59 van STADSKAS OOSTENDE met vermelding „Inschrijvingsgeld Jachtman 88-89”.

Beperking: Het minimum aantal cursisten is bepaald op 15, het maximum op 25.

Voordrachten: Er zijn twee voordrachten voorzien:

- Veiligheid op zee

- Weerkunde

De data zullen later vastgelegd worden.

Cursussen: Cursussen en lesmateriaal (pleischaal, steekpasser, zeekaarten, Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak...) kunnen bij de aanvang van de lessen besteld worden (kostprijs ong. 5.000 fr.) volledig vrijblijvend.

LESSENSCHEMA

Ma 12.09.88: Inleiding cursus - Internationale betonning „Gebied A”

Ma 19.09.88: Internationale betonning

„Gebied A”

Ma 26.09.88: Internationale betonning

„Gebied A”

Ma 03.10.88: Internationaal reglement ter voorkoming van aanvaring op zee

Do 06.10.88: Internationaal reglement ter voorkoming van aanvaring op zee

Ma 10.10.88: Internationaal reglement ter voorkoming van aanvaring op zee

Ma 17.10.88: Internationaal reglement ter voorkoming van aanvaring op zee

Do 24.10.88: Internationaal reglement ter voorkoming van aanvaring op zee (retroprojectie)

Do 27.10.88: Nautische instrumenten (deel 1)

Ma 07.11.88: Nautische instrumenten (deel 2)

Ma 14.11.88: Theoretische zeevaartkunde

Ma 21.11.88: Zeekaart „Vlaamse Banken” - legende + afkortingen

Ma 28.11.88: Zeekaart „Dover Strait” - legende + afkortingen

Do 01.12.88: Techniek: scheepsconstructie - zeilen - winterberging

Ma 05.12.88: Techniek: manoeuvreren met motor - schroefneiging

Ma 12.12.88: Techniek: ten anker komen - factoren

Ma 19.12.88: Veiligheid - manoeuvreren bij slecht weer - voorzorgen

Do 22.12.88: Zeevaartkunde: gebruik van

getijtafels - stroomkaveling

Ma 09.01.89: Zeevaartkunde: Admiralty tide tables - stroomatlassen

Wo 11.01.89: Zeevaartkunde: oefeningen op de zeekaart „Dover Strait”

Ma 16.01.89: Motoren

Ma 23.01.89: Motoren

Ma 30.01.89: Zeevaartkunde: oefeningen op de zeekaart „Dover Strait”

Ma 13.02.89: Motoren

Ma 20.02.89: Zeevaartkunde: oefeningen op de zeekaart „Vlaamse Banken”

Wo 22.02.89: Zeevaartkunde: oefeningen op de zeekaart „Vlaamse Banken”

Ma 03.03.89: Administratieve schikkingen - Seinen - Radiotelefonie

Ma 10.04.89: Weerkunde (deel 1)

Ma 17.04.89: Weerkunde (deel 2)

Ma 24.04.89: Scheepvaartreglement: Belgische territoriale wateren

Ma 08.05.89: Scheepvaartreglement voor de Beneden Zeeschelde

Wo 10.05.89: Scheepvaartreglement voor de Beneden Zeeschelde

Ma 22.05.89: Herhaling reglementen (van 19.00 tot 22.00 uur)

Ma 29.05.89: Herhaling oefeningen zeekaart.

Bovenstaand lessenschema geldt als leidraad. Wijzigingen, te wijten aan onbeschikbaarheid van de lesgever in functie van zijn hoofdamt als Kapitein van het Opleidingschip „Cdt. Fourcault II”, kunnen zich voordoen, maar zullen vooraf aangekondigd worden en beperkt blijven.

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



EG-visserijvloot moet theoretisch nog meer dan een half miljoen PK kwijt

SANERING HET PIJNLIJKST VOOR NEDERLANDSE EN IERSE VLOOT

De eenmaking van Europa tegen 1992 heeft al veel inkt doen vloeien. Het wegvallen van de binnengrenzen tussen de lidstaten biedt volgens specialisten voordelen. Of dit ook van toepassing is op de visserijsector valt af te wachten. Allicht zullen alleen de overlevende er beter van worden.

Voor de visserijsector is een sanering afgekondigd om de overcapaciteit weg te werken. De sector heeft al leren leven met kwota en andere beperkingen waarbij vooropgesteld werd dat elk lidstaat een marktaandeel toegewezen krijgt in verhouding tot zijn vlootcapaciteit. In die optiek werden maatregelen getroffen om de vlootuitbreiding in de hand te houden. In de praktijk is dit slechts mogelijk voor projecten die aanspraak maakten op nationale en Europese kredieten en (rente)subsidies.

Het is bekend dat de Belgische overheid sterk de hand heeft gehouden aan de richtlijnen, terwijl andere lidstaten de teugels minder strak hielden. Het is ook bekend dat onze Noorderburen steeds zwaardere motoren lieten aanrukken waarbij zij van overheidswege nauwelijks tegenkantingen ondervonden. Dat kon ook moeilijk bij gebrek aan bindende spelregels. In die situatie komt een sanering hard aan. In ons land is de situatie konfortabeler omdat pre-

cies de kredietbepalingen het mogelijk maakten het motorvermogen van de schepen binnen aanvaardbare perken te houden. Alhoewel de financiële stimulans om vaartuigen aan de vloot te onttrekken nog niet vast staat zal de operatie nooit zo pijnlijk uitvallen als voor een vloot waar 1 op 4 vaartuigen als overcapaciteit moet worden beschouwd.

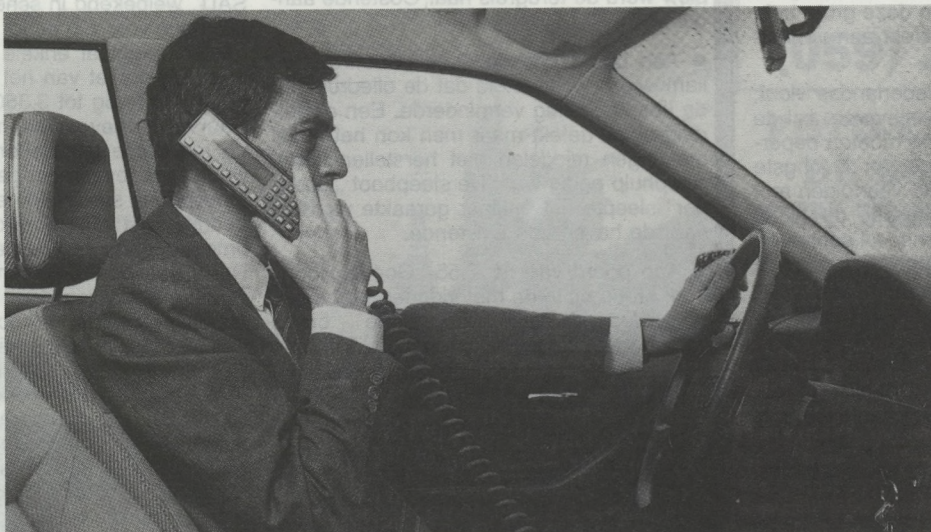
Het saneringsplan voor de visserijvloot van

elf EG-lidstaten (zonder Luxemburg dat geen visserij bedrijft) kadert in het streven naar een evenwichtige verdeling van tonnemaat en het motorvermogen volgens bepaalde criteria. Uit het beschikbare cijfermateriaal blijkt dat de Nederlandse en Ierse vloot in verhouding tot hun totale capaciteit de hardste noten te kraken krijgen. Om de EG-visserijvloot tegen eind '91 tot ongeveer 1,8 miljoen brutoton en 10 miljoen pk terug te schroeven moet binnen een tijdspanne van drie jaar 88.705 brt of 581.030 pk worden weggewerkt. In de praktijk ligt dit cijfer nog hoger omdat in de meeste lidstaten, waaronder België, de capaciteit eerder gegroeid is dan afgenomen. In de EG-becijfering is echter geen plaats meer voor enige groei, behalve voor Portugal. De realisatie van het saneringsplan is echter een ander paar mouwen. Er bestaan immers nog geen

AANGEPASTE VLOOTSTERKTE TEGEN 1992

Lidstaat	Brt		PK		Brt PK (na de sanering)	
		%		%		
BELGIE	— 1.506	— 6,6	— 2.738	— 2,8	21.340	94.421
Denemarken	—17.088	—12,5	— 77.313	— 9,9	119.400	702.682
Frankrijk	— 4.005	—12,5	— 77.313	— 9,9	187.023	1.221.436
Griekenland	— 7.142	— 5,1	—104.195	—13,4	130.619	671.472
Groot-Brittannië	— 6.783	— 4,6	— 15.965	— 1,5	141.620	1.020.334
Ierland	— 9.124	—17,2	— 47.296	—16,3	43.941	242.149
Italië	—12.717	— 4,8	—132.551	— 7,5	250.000	1.634.454
Luxemburg	—	—	—	—	—	—
Nederland	—12.704	—16,4	—109.939	—17,4	64.796	521.288
Portugal	— 1.385	— 0,7	+ 2.701	+ 0,4	209.140	742.511
Spanje	—14.551	— 2,2	— 56.416	— 1,9	648.607	2.848.340
West-Duitsland	— 1.700	— 6,6	— 6.818	— 2,8	48.200	180.000
TOTAAL	—88.705	4,5	—581.030	— 5,6	1.864.686	9.879.087

UW SCHIPPER BINNEN HANDBEREIK MET AUTOTELEFOON



N.V. INES: — ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 1 - Tel. (050) 54 47 55
— OOSTENDE, H. Baelskaai 17 - Tel. (059) 32 34 01

rechtsmiddelen om iemand te verplichten zijn vaartuig aan de vloot te onttrekken. De EG kan stimulantie creëren onder de vorm van stopzettingsvergoedingen waarin de nationale overheden moeten bijdragen. Konkreet is op dit vlak echter nog niets beslist. Maar de EG heeft wel een stok achter de deur waardoor de kandidaat-bouwers dieper in de geldbeugel moeten tasten. Zolang het vlootbestand niet onder de norm ligt keert de EG Feoga-kredieten uit en mag de nationale regering geen scheepskredieten goedkeuren. Bouwen kan dus nog steeds met eigen middelen of door beroep te doen op privé-banken. Vissen op de kwota vereist echter een licentie. Precies op die vergunningen wordt nu jacht gemaakt. Buitenlandse rederijen zijn al op de Belgische markt, niet zonder succes, actief. Zo is het perfect mogelijk om zonder vlootuitbreiding een groter marktaandeel te verwerven. Zo kan een Nederlander een Belgisch schip verwerven, de Belgische bemanning (voorlopig) behouden, Belgische kwota opvissen en in eigen land verkopen. Dit is geen fictie maar reeds realiteit.

(gw)

MOTORVERMOGEN VAN NIEUWBOUWVAARTUIGEN BEPERKT TOT 1200 PK

Om de ongewenste aangroei van het motorvermogen te beperken blijft de 1.200 pk-grens voor Belgische vissersvaartuigen gehandhaafd. Reders die over een licentie beschikken en hun vaartuig door nieuwbouw willen vervangen mogen het motorvermogen maximaal tien procent verhogen. De maatregel werd uitgevaardigd door het Bestuur der Economische Diensten van het Ministerie van Landbouw in opdracht van de Europese Commissie die richtlijnen uitvaardigde om het totale vermogen van de Belgische zeevisserijvloot tot 94.421 pk te beperken.

Meer dan twintig vaartuigen hebben dit maximum nu al bereikt, maar wegens hun recente bouw zijn deze grote bokkentreilers nog niet direkt aan vervanging toe.

Ter vegelijking: de Nederlandse vloot, die 110.000 pk moet inleveren, zal de nieuwbouw zeer streng moeten beperken. Door de bouwage van de jongste jaren telt hun vloot 135 vaartuigen met een motorvermogen tussen de 1.200 en 1.999 pk en nog eens 114 eenheden van meer dan 2.000 pk, waaronder 19 van + 3.000 pk, 14 van + 4.000 pk, 4 van + 5.000 pk en 1 van + 6.000 pk (VL.70 Astrid, 6.600 pk). Door de sanering zou de Nederlandse vloot tot 521.288 pk moeten inkrimpen.

ZEE(BRUGGE)PIPE

Bij de verdeling van Noorse aardgas in West-Europa speelt ons land een belangrijke rol. In die optiek moet de geplande pipeline tussen het Noorse aardgasveld Sleipnir en Zeebrugge een rendabel project worden. De Noorse overheid heeft dan ook de aanleg van een onderzeese pijpleiding met een lengte van duizend kilometer definitief goedgekeurd.

ZIJ HADDEN PECH...

■ Tijdens het afmeren in de Oostendse vissershaven kwam de Z.89 „Sandra” in aanraking met een afsluiting van de vismijn waardoor een staaf van het hekken licht geplooid werd.

■ Aan boord van de O.303 „Girl Linda” stelde men vast dat de motortemperatuur abnormaal hoog kwam te staan. Bij nazicht dat een tros zich op het schroef had vastgezet. Door beurtelings voor- en achteruit te slaan kwam de schroef weer vrij. Nadat de visserij verder bedreven werd kon een duiker, in de thuishaven, de resterende trosdelen van de schroef verwijderen.

■ Op de visgronden sloegen beide netten van de O.231 „St.-Carolus” vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Bij het winden om vrij te komen hoorde men een abnormaal geluid in de vislier terwijl de trommel begon te slippen. Bij nazicht bleek dat de hefboom van de bakbord-binnentrommel geplooid was alsmede een bout gebroken. Een reservebout werd aangebracht maar ook deze brak. Met veel moeite werd de visserij verder gezet.

■ Tijdens het verhalen van de O.333 „Marco” in het vissersdok te Oostende ondervond men moeilijkheden met de motor. Een nazicht wees uit dat een zuiger was vast gekomen.

■ Tijdens het winden van de netten aan boord van de O.518 „Cutty Sark” viel de vislier plots stil. Er bleek dat de magnetische koppeling die de oliepomp aandrijft uitgeklopt was. Gezien het euvel niet kon hersteld worden werd de terugreis aangevat met de netten buiten boord. In de buurt van Anglesay werden de boelen gekapt en bebakend waarop met Radio Anglesay hiervan inlichtte. Daarop werd naar de thuishaven koers gezet.

■ Tijdens de visserij ondervond men aan boord van de O.100 „Emelie” moeilijkheden met de motor. Er werd verlies van zoetwater van de primaire koeling vastgesteld. Op slow werd de terugreis naar Oostende aangevat.

■ Aan boord van de O.23 „Geoffrey-William” werd vastgesteld dat de oliedruk van de keerkoppeling verminderde. Een olieleiding bleek defekt maar men kon het euvel met eigen middelen niet herstellen zodat sleepulp nodig was. De sleepboot „Zeetijger” sleepte het onklaar geraakte vaartuig naar de haven van Oostende.

■ Aan boord van de Z.55 „Goede Hoop” brak brand uit in de motorkamer. Met eigen brandblusapparaten werd de brand bedwongen. Een nazicht wees uit dat de brand veroorzaakt werd door een startkabel en kabel die lopen van de dynamo naar de starmotor.

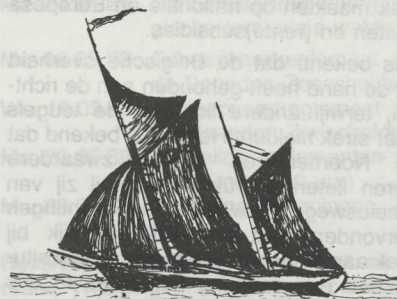
■ Tijdens de visserij op visbak 829 werd aan boord van de O.369 „Koningin der Engelen” vastgesteld dat de dynamo defekt was. Gezien het euvel met eigen middelen niet kon hersteld worden moest de terugreis naar de thuishaven aangevat worden.

■ Bij het wegzetten van de netten aan boord van de O.533 „Virtus” kwam de bakboordkuil in de schroef terecht. Pogingen om de schroef vrij te krijgen bleven vruchteloos zodat noodgedwongen sleepulp van

de „Zeetijger” werd ingeroepen. De opsleping naar de haven van Oostende verliep zonder moeilijkheden. In de thuishaven, tijdens het afmeren kwam de „Virtus” met bakboordzijde tegen een steunbalk van de kaaimuur terecht waardoor averij werd opgelopen aan een korijzer.

■ Aan boord van de O.705 „Morning Star” werd, op de visgronden, vastgesteld dat de temperatuur van het koelwater abnormaal steeg. Kort nadien viel ook de motor uit. Na afkoelen van de motor werd op halve kracht koers gezet naar Oostende.

■ Tijdens het bedrijven van de garnaalvisserij ondervond de O.455 „Zeesymphonie” moeilijkheden met de keerkoppeling. De oliedruk daalde abnormaal, veroorzaakt door een lek in de olieleiding. Gezien het defekt niet kon hersteld worden op zee werd de sleepulp van de „Zeetijger”, ingeroepen die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende sleepte.



MARITIEME AFDELING VAN SAIT PRESTEERDE BEST

De gespecialiseerde Brusselse groep in (maritieme) elektronika en communicatiesystemen SAIT-Electronic maakt moeilijke tijden door. De omzet liep vorig jaar terug en de bedrijfswinst viel ronduit tegen. Dankzij uitzonderlijke opbrengsten kon het boekjaar toch afgesloten worden met een bescheiden saldo.

SAIT, welbekend in scheepvaart- en visserijkringen voor zijn radio- en navigatie-apparatuur, kampt al enkele jaren met problemen. De omzet van het moederbedrijf liep vorig jaar terug tot 3.350 miljoen (-18%), waarvan ongeveer de helft afkomstig van de maritieme activiteiten. De andere helft wordt bijna evenredig gerealiseerd door de afdelingen systemen en distributie. De bedrijfswinst van 46 miljoen werd vorig jaar omgebogen tot een verlies van 269 miljoen. De uitzonderlijke opbrengst uitgekeerd als schadevergoeding door twee Amerikaanse bedrijven maakte het toch mogelijk het jaar met een winst van 6 miljoen af te sluiten. Door het uitblijven van bestellingen voor de RTT en landsverdediging maakte de afdeling systemen, die vooral afhankelijk is van overheidsopdrachten, een slechte beurt, niettegenstaande defensie-minister De Donnea voor zijn intrede in de regering een bestuursfunctie bekleedde.

Sinds de overname van de Generale-participatie (24%) is de groep Cobepa met 44% hoofdaandeelhouder van SAIT. Andere vaste aandeelhouders zijn Assubel (12%) en de Franse investeringsbank Banque Parisienne Internationale die vorig jaar het pakket van 27% van de Franse groep Thomson overnam. (gw)

OSTEND DOCKLANDS EEN LUCHTKASTEEL?

Typisch voor het urbanistisch „beleid” in Oostende zijn de sensationele proefbalonnen die regelmatig de kop opsteken. Feit is dat wakkere zakenlui nu al spekuleren op de meerwaarden die in de desolate achterhaven kunnen gerealiseerd worden indien het Masterplan in al of niet gewijzigde vorm wordt uitgevoerd. Het verhaal over de aanleg van luxeuze accommodatie voor jachtlui rond het Hout- en Vlotdok past perfect in die filosofie. Gemeenschapsminister Ward Beysen (ruimtelijke ordening) staat zelfs niet afkerig tegenover P.P.P.-projecten (Public Private Partnership) maar de procedure moet door het stadsbestuur, dat blijkbaar niet op de hoogte was, op gang gebracht worden.

Het weekblad De Post bracht het Oostendse docklandvisioen in primeur. Zoals het in medialand gebruikelijk is werd de informatie onmiddellijk overgenomen door dag- en weekbladen en ook de gewestelijke BRT-zender speelde er uitgebreid op in.

Vergelijkingen zijn rap gemaakt. Het uitgelakte plan, waarvan vermoedelijk nauwelijks iets op papier staat, werd vergeleken met het gigantische stadsherwaarderingsproject rond de Londense dokken en Centrum House Docks in de drukke handelshaven aan de Liffney in Dublin. Wat er van het Rekreatief Toeristisch Ontwikkelingsproject (het R.T.O.-dossier zoals het voorstel op het kabinet Beysen bekend is) ooit mag terecht komen, een vergelijking met de herwaarderingsoperaties in Londen, Dublin of de Israëlische citrusherhaven Jaffa kan het niet doorsaan.

Het Hout- en Vlotdok zou volgens het brein achter het project, Jean-Pierre Cobbaert, een aantrekkelijke waterpartij voor pleziervaart en aanlegplaats voor mini-cruiseschepen moeten worden. Daarrond residentiële woonblokken voor de gebruikers van de jachthaven, een kongreshotel, een reusachtig akwarium, een auto-trein-museum, tentoonstellingsruimte en een subtropisch waterparadijs. De investering waarbij een Nederlandse zakenrelatie ingeschakeld wordt zou, 2,9 miljard bedragen en werk verschaffen aan 1.750 mensen. De jaar-

lijkse omzet zou 1,5 miljard bedragen. Over de bijdrage van de overheid onder vorm van infrastructuurwerken wordt niet gerept.

Afgezien van het feit dat het Masterplan voorziet in het dempen van beide dokken wordt de havenzone van 60 hektaren doormidden gesneden door de reeds lang geplande en hoogdringende verbinding (brug of tunnel) Kennedyrondpunt-De Bolle.

Op het zelfde terrein zijn ook de plaatsroevende op en afritten uitgetekend die moeten aansluiten op de westwaarts te verplaatsen Slijkenssteenweg (naast de spoorweg). Hierdoor zou een rechtstreekse verbinding haven-autoweg tot stand komen zonder dat het zwaar verkeer het stadscentrum belast.

De overblijvende terreinen beslaan dan nauwelijks nog enkele tientallen hektaren. Ter vergelijking, de Londense Docklands strekken zich uit op 22 vierkante kilometer (2.200 ha). Voor de aanleg draagt de overheid één tiende bij (voorlopig reeds 32 miljard), de rest komt van de particuliere sektor. In het havengebied wonen 45.000 mensen.

Gemeenschapsminister Beysen, die het Britse project onlangs bezocht, ziet in ons land wel mogelijkheden voor dergelijke P.P.P.-ontwikkelingsprojecten. Een Britse groep die de Liverpoolse dokken renoveerde is bereid 8 miljard te investeren in de oudste Antwerpse havenbuurt „Het Eilandje”. Ook de verkommerde Gentse Muide komt voor zo'n modelproject in aanmerking. Kan toeristisch Oostende zijn slag thuis halen dan kan dit initiatief bijdragen tot de uitstraling van Oostende als watersportcentrum. Andere kuststeden hebben een belangrijke verbetering van hun watersportinfrastructuur weten te realiseren. Ook Oostende zou moeten inspelen op de groeiende belangstelling voor de watersportrecreatie. Daardoor is medewerking van vele instanties nodig. Komt die er niet dan blijft van de Oostendse Docklands straks niet meer dan een luchtkasteel over.

(gw)

WEEK VAN DE VISSERIJ EN ZEEWIJDING IN KNOKKE-HEIST

Om de toerist te konfronteren met de visserij-achtergronden van Heist loopt van 9 tot 15 augustus een „Week van de Zeevisserij” in Knokke-Heist. Dinsdag 9 augustus werd de derde visserijweek officieel geopend in de Rijksvisserijschool te Heist. Het feestbestuur onder voorzitterschap van Jef Deroose zorgt een week lang voor animatie. Zo werd op woensdag 10 augustus een rekordpot van 2.500 liters Heistse Waterzooi met zeevis op het vuur gezet. Er was de opendeurdag bij de plaatselijke visserijschool en een ochtendwandeling naar de vismijn van Zeebrugge.

Het slotweekeinde van de visserijweek ligt nog niet achter de rug. Belangstellenden kunnen volgende manifestaties nog meemaken:

Zaterdag 13 augustus:

10-20 u.: demonstraties met miniatuurvisserboten door de Heistse Model Yachting Club (Heldenplein)

16 u.: garnaalpelwedstrijd (Heldenplein)

17 u.: optreden van Silber Float uit Breda (Zeedijk Heist)

20 u.: optreden Zenner Ballet Group uit Gent (Van Bunneplein)

Zondag 14 augustus:

11 u. visbrunch van vzw Roer, opgeluisterd door de harmonie St.-Cecilia Heist (Boerenhof)

10-22 u.: demonstratie met miniatuurvisserboten (Heldenplein)

Maandag 15 augustus:

10.30 u.: vertrek processie aan de visserskapel

11 u.: zeewijding door mgr. Van Gheluwe, bisschop van Brugge, opgeluisterd door harmonie St.-Cecilia, Heistse Klakkertjes, Zenner Ballet Group, Antwerpse Thebaans Kwartet en Heistse Duivenbond.

Adverteren?

(059) 32.55.59

FOTO-EXPO ROND DE BOUW VAN EEN VISSERSCHIP

Tot en met zondag 21 augustus loopt in het „Turkeyenhof” aan de Zegelaan te Bredene, lokaal van de heemkundige kring Ter Cuere, een fototentoonstelling over de bouw van een stalen treiler.

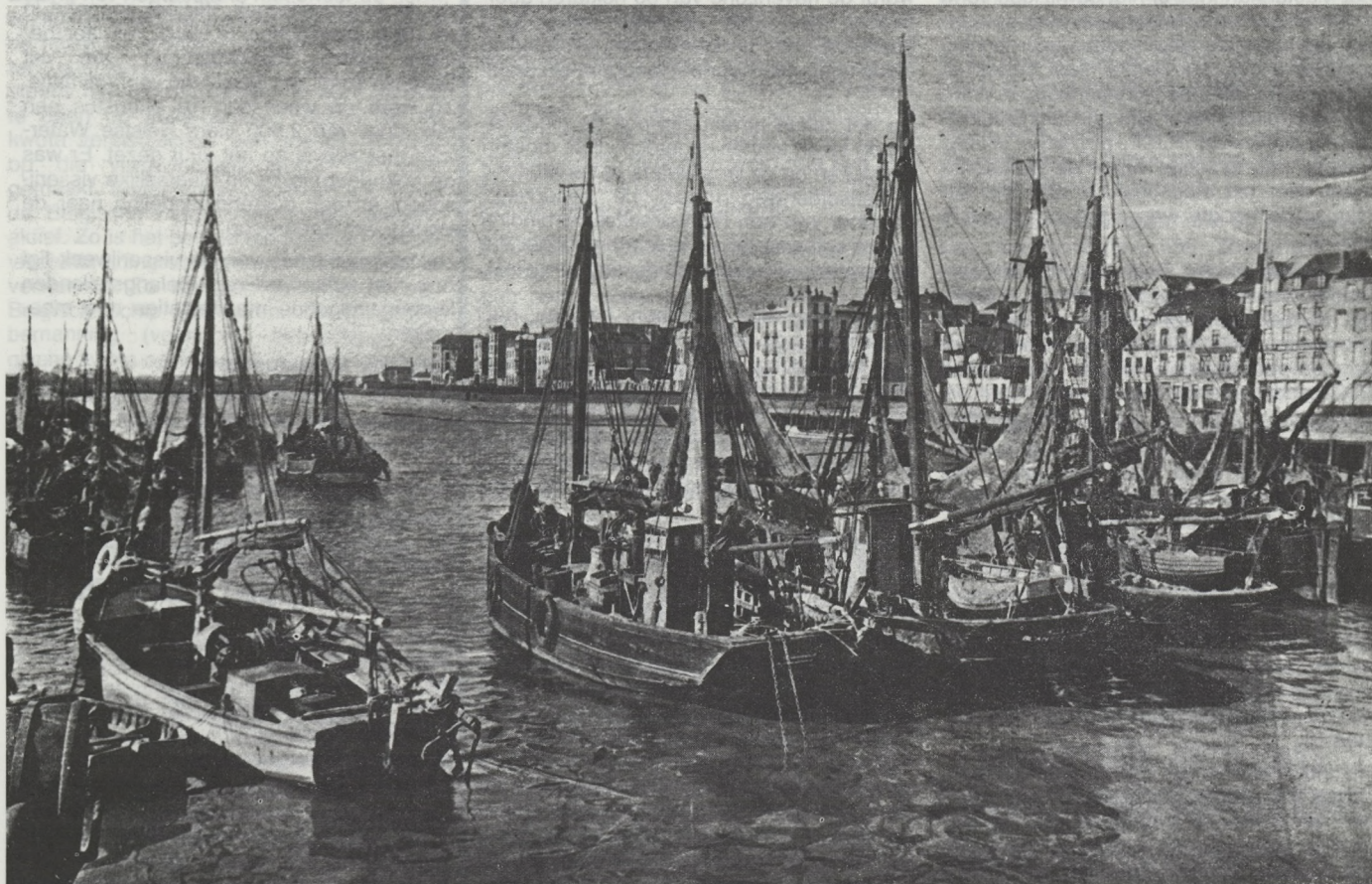
De Bredense amateur-fotograaf Louis Vande Castele volgde de bouw van de vissersvaartuigen van kiellegging tot stapelloop. Een eerste reeks van ruim 50 foto's is gewijd aan de bouw van de grote bokkentreiler O.333 Marco die eind '84 op de Oostendse werf Scap van stapel liep. Op dezelfde werf werd het volgende jaar het kustvaartuig N.350 Colette gebouwd waaraan een tweede reeks foto's gewijd is. De bezoekers krijgen ook de kans om enkele scheepsplannen van nabij te bekijken. De fototentoonstelling is dagelijks vrij toegankelijk van 9.30 tot 11.30 u. en van 14 tot 16 u.



De havenkranen aan het Vlotdok staan er doorgaans werkloos bij. Wordt het dok gedempt zoals het Masterplan voorziet of is er een toekomst als centrum voor watersportrecreatie? (foto gw)

NETTEN VERDWENEN, ZEILEN BLEVEN

Ooit was de Blankenbergse visserij de belangrijkste langs onze Vlaamse Noordzeekust. Nu varen er nog vier schepen met de B op de boeg. Hun thuishaven is echter Zeebrugge. Een telaar uitgebouwde vissershaven en een agressieve toeristische expansie banden er in de laatste decennia iedere visserij-activiteit.



BELANGRIJK

Net als Oostende krijgt Blankenberge zijn eerste stadsprievileges omstreeks de jaren 1270 van de toenmalige gravin van Vlaanderen: Margaretha van Constantinopel en net ook als de Koningin der Badsteden moet de stad in de Middeleeuwen meermaals voor het stormgeweld wijken.

Scarphout, de eerste parochie, verdween in de golven en graaf Lodewijk van Nevers schenkt de stad een meer landinwaarts gelegen terrein.

In de 11de eeuw is er in Blankenberge, zoals in zoveel andere kustplaatsen, al een vissersbevolking actief, de visserij is immers één van de oudste menselijke activiteiten. In 1184 werden er een groot aantal piraten terechtgesteld wat er op wijst dat het dan al een centrum van enig belang moet geweest zijn.

In de 13de eeuw ontstaat waarschijnlijk het type van platgeboomde vissersschuit, die voor Blankenberge, nagenoeg onveranderd blijft tot het einde van de 19de eeuw. In 1297 bestaat de Blankenbergse vloot van haringschepen uit minstens 65 eenheden.

En vóór 1350 is er in de stad al een vissersnering, die vonnissen kan vellen, over reglementen waakt, de maaswijde vaststelt en blijkens leningen en belastingen moet de Blankenbergse visserij belangrijker zijn geweest dan die van Oostende in de 14de eeuw.

In 1394 werd een vuurtoren gebouwd met

kielen en masten en met een „eerdene panne” gevuld met olie en voorzien van een wiek, opgericht. De vissers betaalden „viergeld” voor het onderhoud.

In 1420 laten de Boergondische hertogen aan de stad toe dat de haringen worden geakaat en 9 jaar later heeft de stad zeker al een eigen merk voor de haringtonnen.

De vis wordt o.a. uitgevoerd naar Brugge en Rijsel. Voor de bescherming van de vissers reden de Blankenbergenaars samen met Oostende een konvooschip uit. In 1481 telt de stad al 11 haringhuizen.

Na de geuzentijd leefde de visnijverheid weer enigszins op onder de aartshertogen Albrecht en Isabella. In 1648 zijn er 72 vaartuigen. Een aantal dat vlug slinkt tijdens de Engels - Spaanse oorlog toen de vloot het erg te verduren krijgt van de Engelse kapers.

Op 5 mei 1719 ontstaat er een grote brand in het visserskwartier waarbij 133 woningen zouden afgebrand zijn.

BLOEI

In de tweede helft van de 18de eeuw ging de visserij een geweldige bloei tegemoet en in 1770 is de stad weer de belangrijkste vissersplaats van de kust met ca. 70 vaartuigen. Maar een haven blijft nog altijd uit. De sloepen met de platte bodem lopen, als van oudsher, aan de grond op het strand tussen de golfbrekers. En hoewel Oostende en Nieuwpoort over een kleiner aantal vaartuigen beschikt gaat het daar wel om grotere

vaartuigen die een hoge zee kunnen trotseren en zich zo in de IJslandse wateren en rond de Shetlandeilanden wagen voor haring en kabeljauwvangsten.

HAVEN

En waar Oostende al in 1446 over een eigen haven kan beschikken worden in Blankenberge de eerste projecten daartoe pas op het einde van de 18de eeuw uitgewerkt. Geen enkel plan wordt gerealiseerd o.a. door het verzet van Oostende en Nieuwpoort.

Dus blijft men in Blankenberge voortploeteren, wordt er in de winter omzeggens niet gevaren, stranden de laatst aangekomen vaartuigen ver van de stad af wat het transport van schip naar dijk, door het mulle zand, erg bemoeilijkt. Maar ondanks alles heeft de stad en haar vis een zeer goede naam tot in de Parijse verkoophallen toe.

REM

Op 6 november 1781 halveert een orkaan de vloot tot 40 schuiten. De Franse bezetting decimeert haar verder tot 14 vaartuigen en 80 vissers. De rest was gevlucht. Komt daarbij dat de nering wordt afgeschaft, maar de eeuwenoude tradities blijven er diep insteken en vormen een rem voor de creatieve, dynamische aanpassing aan de nieuwe noden.

Uiteindelijk komt de haven, geul en kom, er dan toch in 1865, tegen het einde van de

zestiger jaren wordt ook de pier gebouwd, en sinds 1868 is er ook een kleine vismijn in een voorlopig lokaaltje in de Vanderstichelenstraat.

Het openen van de vismijn in 1887 op de De Smet de Naeyerlaan betekent het einde van de visverkoop op straat.

Het graven in de haven luidt het einde in van de eeuwenoude platgeboomde schuit. Die wordt geleidelijk vervangen door pannepotten en Oostendse „schiptjes” en schepen.

In 1938 is het aantal vaartuigen geslonken tot 24 en in '54 waren er nog 4 vaartuigen met samen 13 bemanningsleden.

DOODSTEEK

Naast het laattijdig aanleggen van een vissershaven – hoewel er sinds die periode geregeld stoomvaartuigen de haven aandoen en er zelfs een bescheiden zeegoedertrafiek op gang komt – betekent het opkomend toerisme de definitieve doodsteek voor de Blankenbergse visserij.

De vissers verhuren graag hun schuiten aan toeristen voor een tochtje op zee en meer en meer beginnen pleziervaartuigen de vissersboten te verdringen.

Tijdens de 2de wereldoorlog worden de haveninstallaties omzeggens volledig vernietigd en na de heropbouw in 1954 is het toerisme, ook in Blankenberge, de eerste industrie geworden.

Van 1955 tot 1974 wordt de vroegere schuilhaven of tijdok omgevormd tot jachthaven. Toen zich ook daar plaatsgebrek laat voelen wordt de spuiikom in 1977 tot een open jachthaven ingericht. Deze spuiikom wordt oorspronkelijk gebouwd om de diepte in de

havengeul te onderhouden. Het spuien van getijhavens met behulp van spuikommen, is een techniek, die uit de Middeleeuwen dateert. Bij rijzend water werden de spuisluizen gesloten en pas geopend bij laagwater, zodat in de vaargeul een versterkte ebstroming ontstond die aanslibbing in de vaargeul moest verwijderen.

Het onderhoud van de dieptes in de vaargeul en in de havendokken gebeurt nu uitsluitend, net als in de andere kusthavens,

door onderhoudsbaggerwerken.

Een stad die in haar 13de eeuwse wapenschild al een schol afbeeldt was al lang een vissershaven waard geweest en het drama van de Blankenbergse visserij, ooit de grootste van het land, situeert zich juist in haar eeuwenlange strijd van een eigen haven, die als hij er dan uiteindelijk komt, door de recreanten wordt ingepalmd.

Marc Loy.

DIREKTRICE VERLAAT ZEEMANSTEHUIS GODTSCHALCK

Mevrouw Jacqueline Feys (52), sinds maart '84 directrice van het zeemanstehuis Godtschalck aan de Moreauxlaan, heeft ontslag genomen en verlaat deze maand de instelling. Alhoewel het niet de bedoeling was daar veel ruchtbaarheid aan te geven is de krantenadvertentie die de vakature aankondigde niet onopgemerkt gebleven. Mevrouw Feys volgde ruim vier jaar geleden M.-L. Vandenberghe op die na 34 jaar dienst met pensioen ging. Van de nieuwe directrice werd o.m. geëist dat ze inwoonde en dus dag in dag uit ter beschikking was. Na ingrijpende verbouwwerken volgde ook een personeelsuitbreiding en de directrice vond dan ook dat een ondergeschikte de avonden weekenddienst kon waarnemen. De raad van bestuur had daar geen oren naar. De uiteenlopende visies leidden uiteindelijk tot het ontslag van het instellingshoofd. Mevrouw Feys neemt binnenkort een nieuwe functie op die haar toelaat een normaal leven te leiden. (gw)

ZEEVERVUILER BETAALT

Volgens de redenering dat iedereen verantwoordelijk is voor de vervuiling van het zee-water heeft de Duitse milieuminister Töpfer een waterbelasting ingevoerd. Met de opbrengst zal de waterzuivering worden bekostigd om de verontreiniging van de Noord- en Oostzee tegen te gaan. De investering van 400 miljard moet door de Westduitse burgers en industrie worden opgebracht. Ramingen wijzen uit dat een gezin van vier personen jaarlijks ongeveer 6.000 fr. meer zal moeten betalen voor drinkwater.

RAMPENPLAN

De ramp met de Herald of Free Interprise heeft ook de Nederlandse overheid tot nadenken gestemd. Een van de rechtstreekse gevolgen is het rampenplan voor de Noordzee dat gecoördineerde acties waarbij verschillende departementen betrokken zijn moet mogelijk maken. Bij grootscheepse reddingsoperaties krijgt het kustwachtcentrum van IJmuiden de rol van zenuwcentrum toebedeeld.



Postbus 25, 4510 AA Breskens (Holland)

Tel. 01172-1765 - 's avonds 01172 - 1590

Telex 55332 - Telefax 01172 - 2421

- ▶ Specialisten in reparatie en onderhoud van dieselmotoren en machines.
- ▶ Levering en montage van o.a. DAF-motoren - DAF onderdelen en Industrie onderdelen.
- ▶ Levering van constructies als masten, luikhoofden en dekhuisen. Zowel in staal als aluminium.
- ▶ Ontwerpen en vervaardigen van dekwerktuigen als: visserijlieren - ankerlieren ed. speciaal ontworpen voor Uw schip.
- ▶ Alle machinale bewerkingen in ons moderne machinepark in Breskens.
- ▶ Levering en montage van koel- en ijsmachines voor de garnalen- en kustvisserij.
- ▶ Ontwerp en montage van hydraulische aandrijvingen voor vislieren ed.

B.S.M. GEEFT SERVICE TER PLAATSE

Vraagt vrijblijvend prijs en levertijd bij de B.S.M. in Breskens.

Belt U no. 1172-1765.

BRESKENS, YERSEKE EN ZIERIKZEE HANGEN DE FEESTVLAGGEN UIT



Gratis mosselen bij de vleet op de jaarlijkse „Mosseldag” in Yerseke. (gw)

Alhoewel de Nederlandse visserijsector in de huidige omstandigheden niet staat te springen om te feesten werden de traditionele haven- en visserijdagen in Zeeuws-Vlaanderen, Zeeland, Schouwen-Duiveland en andere visserijcentra niet opgedoekt. Wie zich haast kan dit weekend (13 en 14 augustus) het grote volksfeest in Breskens nog meepikken. Zaterdag 20 augustus komt het weergaloos mossel-feest in Yerseke aan de beurt en de week daarop is het havenfeesten geblazen in Zierikzee (27 augustus).

80.000 in Breskens

De grootste visserijfeesten in West-Zeeuws-Vlaanderen moet men in Breskens zoeken. Ze doen het al 35 jaar. Het lag in de bedoeling om er dit jaar een dolle week van te maken maar de moeilijkheden waarmee Breskens wordt gekonfronteerd heeft een domper op het entoesiasme gezet. Het blijft

beperkt tot een tweedaagse op zaterdag 13 en zondag 14 augustus rond de kaai, het Spuiplein en het Oranjeplein.

Het Havenkomitee heeft een non-stopprogramma opgemaakt dat zaterdagmorgen om 8 uur start met de opening van een rommelmarkt. Muziek, watersport en show zijn de ingrediënten van het grootste volksfeest. De vissersvrouwen pelden vijfhonderd kilogram verse garnalen die op toastjes aan het duizendkoppige publiek worden uitgedeeld. Vorig jaar schatte de politie de menigte op 80.000. Onbetwistbaar hoogtepunt van de openingsdag is de vlootshow met gepavoiseerde mosselkotters. Iedereen die op een van de twintig bevlagde schepen een plaatsje kan veroveren kan een kosteloze zeetrip meemaken. Kies echter geen Belgisch vaartuig uit Antwerpen, Boekhoute of Kieldrecht. „Ze maken wel gebruik van onze haveninstallaties maar bij de feestelijkheden blijven ze afzijdig” weten de initiatiefnemers te vertellen. Geen erg, op de beschikbare kotters kunnen een paar duizend man mee. Vooral op de enorme treilers, die onze grootste eenheden ruimschoots overschaduwen, kan een half leger inschepen.



Oud en jong kunnen kosteloos mee voor een trip op de Noordzee. Een twintigtal rederijen stellen hun vaartuig ter beschikking. (foto P. Verdurmen)

Yerseke en Zierikzee

De stichting „Zeeland Presenteert” nam zes jaar geleden een onderbroken traditie tot eer en glorie van de mossel terug op. Voor de onvolprezen mosseldag in Yerseke zakken elk jaar tienduizenden Nederlanders en Belgen af naar het Oosterscheldehaventje. Zaterdag 20 augustus wordt het dorpe opnieuw onder de voet gelopen. Een gezellige bedoening waarbij de 15.000 kilogram gratis bedeelde mosselen de publiekstrekker zijn. Het is wel aanschuiven maar het geduld wordt beloond met een flinke portie dampende schelpdieren. Hoogtepunt van de namiddag is ongetwijfeld de kleurrijke vlootshow. Ook hier kan iedereen plaats nemen op een van de tientallen mosselkotters die de Oosterschelde opstomen. De feestelijkheden in Yerseke starten al 's morgens met braderies in de smalle straatjes, waterwedstrijden, reddingsdemonstraties, muziek, show en als sluitstuk een spetterend vuurwerk in de Julianahaven.

In Zierikzee, dat samen met Yerseke en Bruinisse het centrum van de mosselverwerking vormt, grijpt op zaterdag 27 augustus de jaarlijkse havendag plaats. Ook hier vaart de mosselvaart uit terwijl in het oeroude stadje een ware kermisfeer heerst. Bonte attracties, duikdemonstraties, roeiwedstrijden en een kans om kennis te maken met boegsprietlopers.

Wie aan deze visserijfeesten niet voldoende heeft kan nog volgende data noteren: vrijdag 12 en zaterdag 13 augustus Visserijdagen in Colijnsplaat; zaterdag 19 en zondag 20 augustus Visserijdagen in Katwijk; zaterdag 3 september Visserijdagen in Harlingen. (gw)



De „gepavoiseerde” mosselkottervloot van Yerseke ligt klaar. Tientallen vaartuigen nemen elk jaar honderden gegadigden aan boord voor een zeetrip. Alhoewel de „Mosseldag” vorig jaar regenachtig werd ingezet gebeurde de zeetrip onder een stralende hemel. (gw)

Adverteren?

(059) 32.55.59

HONDERD JAAR SOCIALE EVOLUTIE IN HET VISSERSLIED*

Jef KLAUSING

Chrétiens, ayez pitié!

De industriële revolutie in de eerste helft van de 19de eeuw was eveneens aanleiding tot de ontwikkeling van de betrekkingen tussen meesters en gezellen die tot dan toe op paternalistisch peil gebleven waren. Door de ontwikkeling van de nijverheden werd de meester vervangen door een onwezenlijke kapitalistische vereniging, en groeiden de vroegere „gezellen” uit tot een naamloze massa werklieden. De kloof tussen arm en rijk werd steeds groter, mede door het feit dat de werklieden de grootste slachtoffers werden van de sterke concurrentie die ontstond op de internationale markten.

„Uitgaande van het liberale principe, dat de Staat zich in de sociale verhoudingen niet te mengen had en van een ander beginsel, dat alles kon en moest geregeld worden via de naastenliefde onder de leiding en de protectie van de hogere standen, meenden de katholieken de op til zijnde veranderingen in de arbeiderswereld van de 19de eeuw te kunnen opvangen” (1).

Reeds in 1834, aldus S. Scholl, schreef P. Kersten in *Journal Historique et Littéraire*, dat de oplossing van de sociale kwestie te zoeken en te vinden was in de caritas... En ook Charles Perin, hoogleraar te Leuven, schreef in zijn tijd: „C'est Dieu qui a placé en ce monde les ouvriers et les riches”. De minderbedeelden aanvaardden de ongelijkheid tussen rijk en arm: het was immers de wil van God zelf! Las men niet in het Evangelie, met de eigenste woorden van Christus, dat er altijd armen zullen zijn?

De Kerk preekte gelatenheid en beloofde een heerlijke beloning in het hiernamaals voor het grote leed dat de armen op deze wereld moesten lijden. De arme deed hiermede zeker geen slechte zaak: hij betaalde immers de paradijselijke eeuwige zaligheid met het lijden dat hij nu op aarde ondervond. En daarbij vond men nog troost in de woorden van Christus, die zegde „dat het voor een kemel gemakkelijker zou zijn om door het oog van een naald te kruipen dan dat een rijke ooit in de hemel zou geraken.”

Maar ook aan de rijken werd gedacht: wilden zij, ondanks hun rijkdom, toch de eeuwige zaligheid bereiken, dan moesten zij van hun overvloed mededelen aan de minder bedeelden. Hierna waren voldoende voorbeelden te vinden in de levens der rijke heiligen, die in de hemel zijn gekomen, omdat ze hun rijkdommen deelden met de armen.

Maar ook in liederen en gedichten werden ze gewezen op hun plichten tegenover hun arme broeders. Het refrein van het lied „La Charité” uit het einde van vorige eeuw gaat aldus:

*Chrétiens faites l'aumône,
Faites la charité
C'est un Dieu qui l'ordonne,
Chrétiens, ayez pitié!*

En nog in het begin van deze eeuw haalde het Oostends weekblad *Le Carillon* de volgende verzen aan van een niet genoemde dichter:

*Donnez, riches,
L'aumône est sœur de la prière!*

Maar alle gelegenheden waren goed om te tonen hoe liefdadig men wel kon zijn. G. Devos (2) deelde mede dat „Madame van het kasteel liever een aalmoes [gaf] dan haar volk deftig te betalen”. En voor de meeste gegoeden was het bijna een mode geworden om door hun aanwezigheid op bals, concerten en andere feesten, ingericht met een liefdadig doel, hun medelijden met de minderbedeelden te tonen, en/of hun naam te doen prijken op inschrijvingslijsten die met hetzelfde doel opgesteld en – vanzelfsprekend – gepubliceerd werden.

In het mondaine Oostende van de „belle époque” werden regelmatig liefdadigheidsfeesten ingericht ten voordele van de nabestaanden van slachtoffers van rampen en ongevallen op de zee. Het moesten daarom niet altijd ongevallen zijn die de plaatselijke bevolking getroffen hadden. De paddelboot „General Slocum” brandde in juni 1904 nabij Long Island (New York) uit. Er waren 955 slachtoffers. Voor hun nabestaanden werd op 13 oogst een „Spaanse Nacht” in het Kursaal van Oostende ingericht.

Te Gent drukte de bond „Zonder Naam” rond 1848 het lied „Vergeet den armen niet” in een liederenbundel (3). Ter illustratie nemen we volgende verzen uit dit lied:

*O rijke liën, met schatten mild gezegend,
Die elken wens altoos bevredigd ziet...
...Vergeet ge nooit te midden der
banketten*

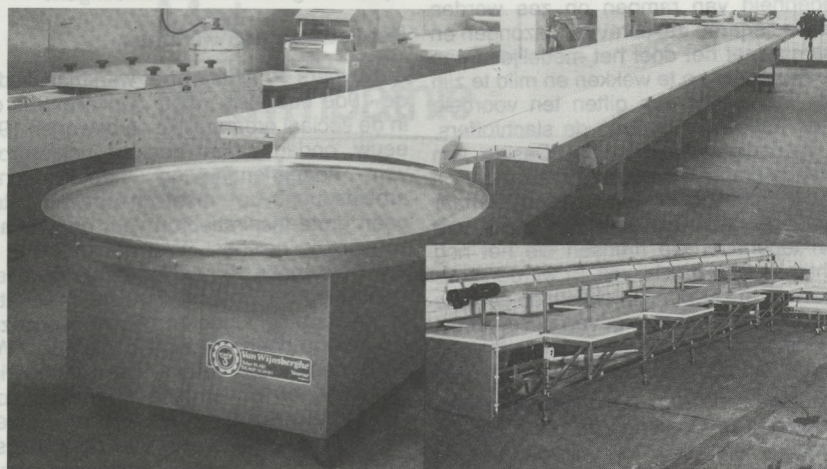


*Der armen droef en angstig
jammerlied?...*

*...Houdt dan toch voor de armen,
uwe broeders
Een weinig geld dat hun verlichting
biedt...*

Jan Bols (4) tekende rond de eeuwwisseling volgende verzen op in het lied „Van den armen man en de onbermhartige rijke vrouw”:

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

Den heer die zeide: al deze arme lieden
Heeft God geschapen voor ons zaligheid.
Als wij onze schatten mededeelen
Geeft God den loon aan de
bermhartigheid!

En nog in 1912 schreef Jan Frans Van den
Weghe in zijn gedicht „De Schoolsoep” (5):

Gij, rijken, o geeft
Voor 't kindje dat beeft
Van hongeren en kou...

Maar ook de deftige middenstand vond het
niet te min om als lid van een andere liefdadigheidsmaatschappij verkleed door de straten te gaan, de geldbus in de hand om giften op te halen voor een of ander liefdadig doel. Oostende telde in de tijd verscheidene dergelijke verenigingen. In het Museum voor Heemkunde van Oostende liggen verschillende medailles en penningen, die door de overheid geschonken werden aan personen en verenigingen die zich op het gebied van de „publieke” liefdadigheid bijzonder verdienstelijk hadden gemaakt.



Maar ook de gewone man kreeg de gelegenheid om, zij het dan ook anoniem, bij te dragen tot leniging van de nood van diegenen die minder bedeed waren dan hij. Ter gelegenheid van rampen op zee werden speciale liederen geschreven, gezongen en verspreid met het doel het medelijden van de toehoorders op te wekken en mild te zijn bij de inzameling van giften ten voordele van de nabestaanden van de slachtoffers. Een liefdadigheidsbal in het Casino van Oostende bracht wel duizend maal meer op dan de omhaling in een volkscafé, maar Jan-met-de-pet wilde ook zijn goed hart tonen tegenover die mensen die het nog slechter hadden dan hij zelf. Er werden zelfs „schoone concerten” ingericht om de gewone mens de gelegenheid te geven zijn steentje, hoe klein ook, bij te dragen tot leniging van de nood van zijn medemensen.

Ter gelegenheid van de ongelukkige vissersopstand te Oostende in 1887, waarbij vijf doden vielen door het optreden van de Burgerwacht, werden liefdadigheidsbals gehouden en openbare inschrijvingslijsten geopend (en vanzelfsprekend gepubliceerd), en stroomden geld en giften in natura van uit alle hoeken van het land en zelfs van uit het buitenland binnen, in veel groter mate dan dit ooit bij een ander ongeval is geweest.

Dit liefdadig verschijnsel is niet verdwenen uit onze samenleving. Het heeft een andere vorm aangenomen. De liefdadigheidsmaatschappijen zijn vervangen door „service clubs” en nog altijd worden bals, filmvoortellingen of optredens van bekende kunst-

naars georganiseerd met het doel een of ander in het oog springend liefdadig werk te steunen. En, konden de milde gevers voorheen de hemel verdienen door giften, die mogen in onze tijd afgehouden worden bij de aangifte voor de belastingen!

Het lied van den werkmans

J. Kuypers (6) situeert het werkmanslied in de 19de eeuw als volgt: „Opvallend is dat in de sociaal erbarmelijke en bewogen 19de eeuw, ondanks haar donkere achtergrond van hongerslonen en hopeloos-lange arbeidsduur, de maatschappelijke strijd geen grote inspiratiebron voor onze straatzangers is geweest. Wel behandelden zij een hele reeks van sentimentele gevallen: weeskinderen, bedrogen vrijsters, verlaten of gemartelde kinderen, brave werklozen die beroep doen op de liefdadigheid... Wel voelt men in hun naïeve, vaak stumperige rijmelarij een onverholen sympathie voor hun arbeiderspubliek en zijn problemen. Maar tot op de drempel van de twintigste eeuw overheerst de brave Hendrikengeest”.

En verder schrijft Kuypers: „Ook wanneer zij opkomen voor de rechten van de werkmans, blijft hun toon mak. Van een kordate opstandigheid geen spoor!”

Een treffende illustratie hiervan vond ik in een schrift het lied „De Werkman aan de rijke Menschen” met als refrein:

O rijke mensen
Hooft wat wij wensen,
Geef aan den armen loon en werk
Door ons gewonnen
Al uw rijkdommen
Maken al u rijk en sterk



Kwaliteits marineverf voor onderhoud en nieuwbouw

Praktische eindlaag?



Interlac CL serie Finish!

- hoge kwaliteit alkyd eindlaag
- kleurvast
- langdurig glansbehoud
- zowel binnen als buiten te gebruiken
- zowel met borstel, rol of spuit aan te brengen



Voor meer informatie:

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

't Zijn dure tijden,
Ziet hoe wij lijden

Voedsel en huishuur, alles sla op
Maar wij die geven
Aan u lekker geven
Slaat onze daghuur op.

En in de laatste strofe gaat het aldus:

Wij vragen geen schatten
Maar wij wensen ons dagelijks brood
Maar voor ons al zo ver af te martelen
Lijden wij nog hongersnood.
En wij houden geheel de wereld in 't leven
O rijkje hoort naar ons bericht
Dat gij ons groter loon moet geven
Dat is vast uwen plicht!

De sociale verhoudingen in de zeevisserij

Het paternalisme bleef langer bestaan in de zeevisserij dan in de nijverheden aan land: de afstand tussen patroon en werknemer was niet zo groot in het visserijbedrijf. Waren er reders en rederijen die meer dan één vaartuig uitbaatten, de verhouding reder/visser steunde vooral op rechtstreekse betrekkingen. Ondanks het feit dat hij in de meeste gevallen schandelijk uitgezogen werd door de reder, was de visser deelgenoot in de kosten van uitbating en in de opbrengst van de vangst. De reder trouwde zijn schip met de uitrusting ervan volledig toe aan schipper en bemanning voor de vangstreis op zee. Het was een kwestie van onderling vertrouwen waarbij de visser meestal de dupe was.

Deze deelname aan uitbatingskosten en winsten – hoe gering ook – was er de voor naamste oorzaak van dat de overheid de visser niet kon aanzien als „loontrekkende”, maar wel als deelgenoot in het bedrijf, zodat het tot na de eerste wereldoorlog bleef duren vooraleer de vissers van gelijkwaardige sociale voordelen konden genieten als de overige werklieden. Tot dan moest de visser blijven rekenen op de openbare liefdadigheid bij ramp of ongeval.

Men had bovendien een andere categorie vissers die onder de kust visten en met hun kleine scheepjes slechts korte tijd – meestal één tij – in zee bleven. De bootjes waren eigendom van een familie, en door de familieleden bevaren. Meestal aangekocht en uitgebaat met geld dat voorgeschoten werd door de scheepsbouwer, de vishandelaar, de handelaar in vistuig, aan dikwijls haast onmogelijke voorwaarden, in de meeste gevallen niet verzekerd, zodat bij ramp of ongeval de familie de kostwinner(s) verloor en achterbleef met de zware schulden.

De vissers die aangemonsterd waren bij een reder(ij), werden door Wereldoorlog I wakker geschud uit hun sociale verdoving. Tot dan hadden de inspanningen van socialisten en katholieken om ze in syndikaten te verenigen niet het minste succes gekend. Maar gedurende deze oorlog verbleven de grote vaartuigen in Engeland van waaruit ze verder hun bedrijf bleven uitoefenen doch met dezelfde aanmonsteringsvoorwaarden als die van de Engelse vissers, die veel gunstiger waren. Maar toen na het beëindigen der vijandelijkheden de vaartuigen naar hun thuishaven teruggekeerd waren, wilden de reders de oude aanmonsteringsvoorwaarden opnieuw invoeren. Dit stuitte op verzet van de bemanningen, die hierbij gesteund werden door de socialistische en de katholieke syndicaten. In 1919 en 1920 gingen de vissers in staking en tenslotte moesten de reders wel toegeven.

Voor de kleine familiebedrijfjes veranderde evenwel niets: ze waren arm, ze bleven arm en geraakten amper uit hun schulden. Bij gebrek aan een haven kwamen de vissers uit De Panne met hun vaartuigen zich te Oostende vestigen en bouwden door hun noeste vlijt en spaarzaamheid een sterke categorie middenklasse visserij op.

Het sociale bewustzijn in de zeevisserij

De lange afwezigheden op zee en het korte verblijf aan land waren een hinderpaal voor de ontwikkeling van het verenigingsleven van de mannen van de grote visserij. Voor de kleine familiebedrijven was het ook niet gemakkelijk: men ging gewoonlijk in zee als iedereen sliep en men sliep als de anderen wakker waren. Voor allen was het zware en gevaarlijke werk op zee een beletsel om na te denken. Men bekleog zichzelf, zijn lot en het harde onzekere bestaan. Het spreekt vanzelf dat liederen die deze thema's bezongen, ingang vonden bij onze vissersbevolking. Dat wisten de marktzangers en de zangers in café-chantants maar al te goed en het waren hoofdzakelijk, om niet te zeggen uitsluitend dergelijke liederen die onder de vissersbevolking door hen verspreid werden. En deze gevoelens kwamen nog sterker tot uiting wanneer een ramp op zee zich had voorgedaan.

De rijke badgasten, die aan de kust verbleven, zochten hun vermaak en tijdverdrijf in het beoefenen van de liefdadigheid en hiervoor waren er maar al te veel gelegenheden.

En zo kwam de arme bevolking stilaan tot het besef dat de rijken er waren en niet anders te doen hadden dan de arme mensen te helpen. Zo wordt de tegenstelling tussen rijk en arm als normaal aanzien, hoewel het onderscheid benadrukt wordt tussen de rijken die aan zee verbleven in „kastelen en paleizen” terwijl het arme visserskind van honger, koude en ontbering sterft op de dorpel van de zaal waar het bal gehouden wordt.

De eerste liederen gaan over het betrouwen in God. Later gaan ze over in zelfbeklag om naderhand de rijken te wijzen op hun plicht om steun te geven aan de minder gelukkigen tot men begint te beseffen dat men ook recht heeft op een beter leven en dat men afhankelijk van de willekeur van hen voor wie alles ingezet wordt, zelfs het leven.

Er is een uitschieter in dit koor: de Gentse socialist Louis Van den Eeckhoutte maakte en zong een lied ter gelegenheid van de vissersopstand in 1887 waarin hij het had over de onderdrukking van de vissers door de reders en het „vermoorden” van vissers door de Burgerwacht. Hiervoor kreeg hij 13 maanden gevangenisstraf, meer dan het dubbele dan wat Anseele amper een jaar vroeger had gekregen voor zijn revolutionaire oproep tot de moeders om hun zonen, soldaat, aan te zetten niet te schieten op de werkstakers.

Het makke vertrouwen op God

In 1858 verging de Oostendse driemaster „Leopold” nabij de Falkland-eilanden. Er was slechts één overlevende van de 20 opvarenden. Een marktlied uit dezelfde periode smeekt om de goddelijke bijstand:

Wat gaan de vrouwen nu al beginnen
Die hunne mans op de zee vergaan
Laat ons deze droefheid toch bewenen
Ach, goeden God, wil er ons toch bijstaan.

En in het lied over de storm van maart 1883, waarbij 5 vissers uit Heist het leven lieten, aanvaardt men gelaten het harde bestaan:

Denk niet, lieve zoon, aan de gevaren
Die zijn er op de woelige zee
Men strijdt met de wreedheid der baren
En vist maar door gedwee.
Ginds in 't gevaar van ons leven
Verdiene wij zo zuurzaam ons brood
En veel weduwen in nood
Met smart omgeven!

De storm van 1888 op IJsland, waarbij 165 vissers van de Duinkerke vloot het leven lieten, waaronder 30 mensen van bij ons, sloeg de bevolking van onze kust met ontzetting. Het marktlied over deze ramp werd weergevonden op vliegende bladen en in liedschriften over de gehele kust: van De Panne tot Heist en werd het nog in 1959 op band opgenomen. Naar een oude IJslandvaarder in de tijd nog wist mee te delen, was het in bepaalde gemeenten van de Westhoek niet toegelaten het lied te zingen „omdat het te triestig was”.

In dit lied wordt de aandacht gevraagd voor de ellende in de visserij, waardoor veel vissers verplicht zijn hun brood te gaan zoeken „op de woeste baren van 't droevig Iseland”:

Zo menig mens in de fleur van zijn jong leven,
Zo menig steun van vrouw en kinders klein,
Hebben op Iseland hun laatste zucht gegeven,

Met
de sympathie
van de



Generale Bank

Weduwen en wezen die zijn in druk
en pijn...

En verder de overweging:

Ach God, wat is een visser hier op aarde,
Wat lijden zij toch dikwijls grote pijn...

Maar na het met veel fantasie gekruide ver-
haal over de ramp besluit het lied met een
oproep tot medelijden en steun:

Ach rijke lieden, voor het geluk geboren,
Heb medelijden met een arm visserskind
Dat er op Iseland zijn vader heeft verloren
Waar hij om brood voor vrouw en
kinderen ging.



Een lied dat zeer waarschijnlijk geschreven
werd, geïnspireerd door de ramp op IJseland
van 1888, en met reminiscentie aan de lie-
deren over harteloze rijken, verhaalt van
een „brave man”, gehuwd en vader van drie
kinderen die zonder werk valt. Hij engageert
zich voor een reis van zes maanden naar
IJseland, maar het schip vergaat in een
„schrikkelijken orkaan”. Het begint aldus:

Wat veroorzaakt de armoe in het leven?
Veel pijn en smart, dikwijls een groot
verdriet.

Na het verlies van haar man op zee gaat
de vrouw met haar kinderen haar nood kla-
gen en om hulp smeken bij haar rijke zuster,
die haar evenwel „schandelijk doet wegja-
gen” door een knecht. In dergelijke liederen
sterft gewoonlijk de „harteloze” rijke als
straf. In dit lied hier geen wraak van God,
geen vermaledijding, maar grote wanhoop
bij de arme vrouw, die zich met haar kinders
in het water werpt.

Als enige zedeles komt hier de vermaning:

A sa burgers wilt toch de armen
gedenken,
Want den hongersnood is toch een
grote straf.

Het zelfbeklag

Het lied „Vissersbede” bezingt uitgebreid de
ellende van de vissers. Dit lied was zowel
gekend in Nederland als bij ons.

D. Wouters (?), die in Nederland een meer
uitgebreide tekst kon optekenen, dateerde
het rond 1890.

Werd het geschreven naar aanleiding van
de storm die op 9 februari 1889 over de
Noordzee woedde en die in Engelse kranten
beschreven werd als „perhaps the most tra-
gic occurrence of the year” (?). Het aantal
vissers die toen om het leven zijn gekomen,
was zo groot dat speciale oproepen om hulp
moesten gedaan worden over het gehele
land.

Bijna niemand die 't weet,
Die ons hier zo stil ziet lopen,
Steeds zo schamel gekleed
En hoe duur w'ons brood wel kopen...

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

...We ons leven moeten wagen
Strijdend in de grootste ellend
Tegen dit woedend element...

...Hoe menig arme vissersvrouw
Slijt met haar kroost haar leven in rouw...

Maar dan komt de opstandige overweging:

...Waag je je willoos weer aan de dood
Amper dan nog voor een schamel
stuk brood
En werpt steeds de reders van onze vloot
Zo ons bloedgeld rijkelijk in hun schoot...

Maar tenslotte de ootmoedige bede:

Helpt, bidt en steunt met milde hand
Denk aan 't rouwend dorp bij het strand
En lenigt de nood in de vissersstand
Van ons zwaarbeproefde Belgenland
(Nederland)

En tot slot de verschoning:

Wij ook, wij benijden U niet
Al is uw lot het onze niet...

Smeken om medelijden en hulp

En de smeekbeden om hulp uit het voor-
gaande lied vinden ingang. Bij het vergaan
van het Oostends vissersvaartuig O.151
(januari 1890), zong men in het toepasselijk
marktlied:

In uw gebeden wilt hun indachtig wezen
Zusters en broeders denkt aan die brave
liên.

In de storm van november 1891 gingen drie
vaartuigen verloren en bleven 25 vissers op
zee. Toen zong men:

Gij die alles gebiedt, kom hun toch
te sparen...

...Red hen uit de nood,
En geeft hun toch wat brood,
Komt hunne tranen stelpen...

...Mensen veracht nooit het zeemanskind
Dat zich zonder trooster vindt.

Het lied over de storm van oktober 1896
eindigt als volgt:

O mens wilt nooit verachten
Het arme zeemanskind
En komt toch hun lot verzachten
Zo zult gij worden bemind.

Het Duitse zeemanslied „Seemanslos” (?)
van het einde van de vorige eeuw werd in
het Nederlands vertaald en zeer waarschijn-
lijk speciaal gezongen naar aanleiding van
een ramp op zee. Hier is de oproep om
steun zeer uitdrukkelijk

Ach gij rijke lieden lieden met al uw geld,
Ondersteund de wezen van de held...

En in het lied dat speciaal geschreven,
gezongen en verspreid werd om steun op
te halen voor de nabestaanden van de
slachtoffers bij het vergaan van het licht-
schip de „West-Hinder” in december 1912,
klonk het refrein:

Denkt aan de weduwwouwen
En aan de kindertjes klein
Die thans zonder hun trouwe
Vaders of echtgenoten zijn.
Ziet ze de handjes vouwen
De diep beproefde liên.

Op 29 juni 1906 verging een vissersvaartuig
uit Heist. Hierbij lieten vier vissers het leven.
Onmiddellijk kwam een grote hulpactie tot
stand in het toenmalige vissersdorpje. Dit
werd bezongen in het lied dat bij deze gele-
genheid gemaakt werd:

De liefdeband ontsloot ons hulp en troost
te bieden
Bij rijken en werkmans, een ieder was
kontent
Om van zijn overvloed en ook van
zijn vermogen
Te geven wat hij mocht te geven naar zijn
wens.

Maar in 1909, toen op 1 december voor
Blankenberge twee vissersvaartuigen met
man en muis vergingen, werd opnieuw ver-
maand op God te betrouwen:

Bedenk als g'op de zee moet varen
En altijd in gevaaren zijt,
Vraag God om U te bewaren,
Zijt ge van 't ongeluk bevrijd.

Een nieuw geluid

We vermelden reeds dat de Gentse socia-
list Louis Van den Eeckhoute in 1887 tot 13
maanden gevang veroordeeld werd, omdat
hij een al te opstandig lied gezongen en
verspreid had naar aanleiding van de vis-
sersopstand te Oostende in augustus van
datzelfde jaar.

In de reeks liederen die het droevig lot van
de visser bezingen, hebben we hier een
nieuw geluid: de rechtstreekse aanklacht
tegen de reders die de vissers uitbuiten en
tegen de „gardesivik” „die hun eigen broers
vermoorden”:

Wel visser gij moet lijden
En zoeken voor een stukje brood
Niemand kan u verblijden
Gij lijdt veel hongersnood
Komt gij naar uw loon te vragen
Zij verachten u als een arme man
Zij willen u de zee in jagen
Zonder eten, wat denkt gij er van?

Het refrein is een aanmaning en een oproep
tot de vissers om zich te verenigen zoals
de werklieden om samen te kunnen strijden
voor hun „rechten”. Maar het gaat verder
over de „staking te Oostende” als volgt:

Zij kwamen naar hun loon te vragen
Om hun kinders te geven wat brood
Zij hadden daarin hun behagen
Zij schoten hun daar dood.

En wie had geschoten?

Maar het waren de garde-sivieken
Die vermoorden hun eigen broers.

En de vonk sloeg over. In juni 1891 verging
een vissersschip voor Nieuwpoort. De
inhoud van het marktlied dat bij deze gele-
genheid gezongen en verspreid werd, heeft
niets te maken met de ramp, maar de dichter
maakte dankbaar van de gelegenheid
gebruik om de tegenstelling rijk en arm dik
te onderlijnen:

Gij rijken die door geld en goed op aarde
Al bezorgt wat 't hert begeren kan
Denkt toch aan den zeeman die
vol waarde
Voor u doorkruist den woedenden
oceaan.

*Terwijl gij in kastelen en paleizen
Vol weelde en pracht floreert
op bal en feest
Ziet men die visser door storm
en wind opreizen
Voor vrouw en kind trotseren
elk tempeest.*

En die tegenstelling wordt nog uitdrukkelijker beklemtoond in een lied, dat niet geschreven werd ter gelegenheid van een of andere ramp of ongeval op zee. Het werd voorzeker gemaakt rond de eeuwwisseling, in de periode dat ieder die het kon betalen zijn villa liet bouwen aan de boord van de zee. Het lied begint aldus:

*Zeedijken met schone kastelen
Vol luxe en pracht...*

En rond die paleizen dwaalt een arme vissersknaap, die zijn vader op zee heeft verloren. En als het balfeest gedaan is en de rijke gasten in „balgewaad“ de zaal verlaten, vinden ze op de dorpel het lijk van het arme visserskind: stijf en heel bevroren van ellende en nood...

In 1924, toen in juli 24 Oostendse kustvissers tengevolge van een plots opstekende orkaan het leven verloor, zong men in het marktlied:

*En gij als vissers van bestaan
Die nog in 't leven zijt
Wordt niet geteld op 's levensbaan
Terwijl gij vele lijdt...*

Hier is het besef „dat men niet meegeteld wordt“ nog matig uitgedrukt. Maar in caféchantants te Oostende werd door het duo Ransart uit Antwerpen met de woorden van Palier, eveneens uit Antwerpen, het verwijt gericht aan de overheid:

*Voor feesten en praalstenen
Komt uit de staatskas geld,
Maar vissers, weduw' en wezen
Die worden niet meegeteld...*

Toen kon nog steeds de visserij niet genieten van de sociale voordelen die aan de arbeiders aan land gegeven werden. En zo bleef men oproepen tot liefdadigheid. In de revue van de Oostendse toneelgroep „Door ons, Voor ons“ van 1927 stelde men een „tableau vivant“ voor: vissersvrouwen en kinderen turen met angst in de richting van de ontketende zee naar hun man en vader. Intussen zong men, op de melodie van „Le Crédo du Paysan“:

*Menig Orkaan komt zijn gezin te krenken,
Brenghem de dood, dompelt 't gezin
in rouw
Wil de slachtoffers der zee toch gedenken
En helpt de arme wees, kom steun
de weduwe...*

Het socialistische lied over de vissers

De stakingen der vissers te Oostende in 1919 en 1920, waarover we het reeds hadden, waren een aanleiding voor de secretaris van de (socialistische) Zeemansbond, Prosper Alleene, om het lied te schrijven dat weldra over heel de kust werd gezongen en nog altijd goed gekend is. Het begint met de overweging:

*Wat is het lot van menig mens op aarde
Als men bedenkt de stiel der visserij...*

en het behandelt verder het harde leven, de zware arbeid en het voortdurende gevaar dat de visser op zee behoort. In de laatste strofe wordt de klemtoon met nadruk gelegd op de sociale tegenstelling:

*De rijke vrek heeft 't goud maar
weggeborgen
Een hongerloon verdient de visserij!*

En tot slot klinkt een oproep tot medelijden en begrip voor het harde lot:

*En daarom wil een visser nooit verstoten,
Zijn lot alleen baart zoveel medelij!*

Maar ook in de „officiële“ socialistische liederen die het zware lot van de werkman bezingen, werd de visser niet vergeten; evenals, vanzelfsprekend de tegenstelling tussen rijk en arm. Het in Vlaanderen zeer gekende lied „Zij die niet slapen“ gaat over de „moedige kerels vooraan op de locomotief“, „de werkers der donkere mijn“, de verpleegster in 't ziekingesticht en „die bonkige kerels op zee die stormen trotseren ter wille van brood, altijd en overal worden beloerd door de dood“.

Dezelfde onderwerpen, maar met andere woorden, hoewel met dezelfde melodie, worden behandeld in het lied „Zij die het gelag betalen“, dat beter gekend was in Nederland. De rijken klagen over de dure vis, maar in het refrein klinkt het antwoord:

*Maar zij die betalen het harde gelag
Dat zijn er de vissers op zee
Zij gaan er bij storm en noodweer op uit
Om de zee te ontrukken haar
kost'lijke buit...*

*...Maar eens varen z'uit en ze keren
nooit weer
Maar menigeen bleef in de golven
misschien
Om ons toch van die dure vis
te voorzien...*



Een ander „arbeiderslied“ waarin de visser eveneens bezongen werd, werd eveneens in Nederland opgetekend. In de laatste strofe is spraak van de vredesconferentie, die tussen 1899 en 1907 gehouden werd te Den Haag, wat een aanduiding geeft omtrent het jaar van ontstaan. De titel van het lied is „Dat zijn ook mensen“, waarin het verwijt dat gericht is naar de „geldbezitters“ veel harder is dan wat we hierboven vernamen. De strofe over de vissers gaat als volgt:

*Door de armoe gedoemd gaat de visser
ter zee
De dreigende stormen trotseren
Thuis buigt moeder zich over het wiegje
vol wee
Zou vader misschien niet weerkeren?
En blijft hij ook weg, dat scheurt
haar het hart.
Maar gij, geldbezitters, voelt niets van
haar smart
Gij hoort niet haar zuchten, noch 't kind
zijn geschrei
Maar 't zijn toch ook mensen,
ja mensen als gij!*

Tot slot

Naargelang de toestand van de visserij vooral op sociaal gebied verbeterde, verdwenen de scherpe tonen en verwijten vooral gericht aan de „rijke vrek“ uit het visserslied. Maar het bleef steeds bij een

oproep tot medelijden, niet om het armzandig bestaan, maar om de gevaren die de visser moet trotseren om zijn brood te verdienen.

In 1930 klonk het als volgt in het lied over de „Witte Bank“, de visplaats waar zoveel schepen vergingen:

*Had vader een beter bestaan,
Dan zou men zo dikwijls niet lezen:
Een schuitje in nood of vergaan...*

De Oostendse dichter en volkszanger Bertino schreef in de jaren veertig in zijn lied „Het visje wordt duur betaald“:

*'t Visje, dat men somtijds duur
moet betalen,
't Visje, dat zoveel mensenlevens
kwam halen,
Maar bedenkt het leven en de visser
zijn lot:
Geen storm doet hem beven:
Vissen is zijn gebod.
En alle visgronden met mijnen
doorgemaald
Verhoogt de gevaren:
't Visje wordt duur betaald.*

Het mijnengevaar op zee dat Bertino ook aanhaalt in zijn lied bleef nog lang harde werkelijkheid, ook na het beëindigen der vijandelijkheden op zee na de tweede wereldoorlog. Dit onderwerp bleef naklinken in de liederen die in deze periode gemaakt werden over de vissers en hun lot. Was de sociale bewogenheid verdwenen uit het visserslied, de zorg om het zware, lastige en gevaarlijke werk op zee bleef nazinderen.

Zijn de tonen van het aloude visserslied verdwenen uit het repertorium van de mensen van onze kust, verdrongen door geluiden uit streken en gebieden die vreemd zijn voor ons, het werk op zee is daarom niet minder hard, ongenadig en gevaarlijk gebleven dan het vroeger was (10).

* Tekst van het referaat dat de auteur op 18 oktober 1986 te Nieuwpoort heeft gehouden n.a.v. de 17de studiedag van de Bond van Westvlaamse Volkskundigen.

- (1) S. SCHOLL, 150 jaar katholieke arbeidersbeweging in West Europa. Deel II: België. Brussel, 1963, blz. 61.
- (2) G. D(EVOS), *Poterren, poterden ofte parterres*, in *Jaarboek I* Bond van de Westvlaamse Volkskundigen, 1975, blz. 188.
- (3) E. DEMOEN, *A la vapeur, dat heet progres! Lieder van de industriële revolutie*. Gent, 1985.
- (4) J. BOLS, *Wereldlijke volksliederen*. Eerste bundel. Brussel, 1949, blz. 43.
- (5) J.F. VAN DEN WEGHE, *Levensavond*. Wetteren, s.d.
- (6) J. KUYPERS, *Vlaamse negentiende-eeuwse liederen met sociale inslag*, in *Verslagen en Mededelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie voor Taal- en Letterkunde*, 1958, blz. 526-527.
- (7) D. WOUTERS, *Lieder van de Oude Doos: Van Water en Wind- Zee- en vissersliederen*. 's Gravenhage, 1943, blz. 131-133.
- (8) *Fish Trades Gazette - Jubilee Issue*, May, 27, 1933.
- (9) *Die Seemannskiste Eine Sammlung der schönsten und bekanntesten Seemannslieder*. Band I. Hamburg, 1951.
- (10) Voor al deze facetten van de zeevisserij in het lied verwijzen we ook naar S. TOP, *Het tragische visserslied als communicatiemiddel*, in *Volkskunde* 77 (1976) 257-285.

**HIER HAD UW
PUBLICITEIT
KUNNEN STAAN**

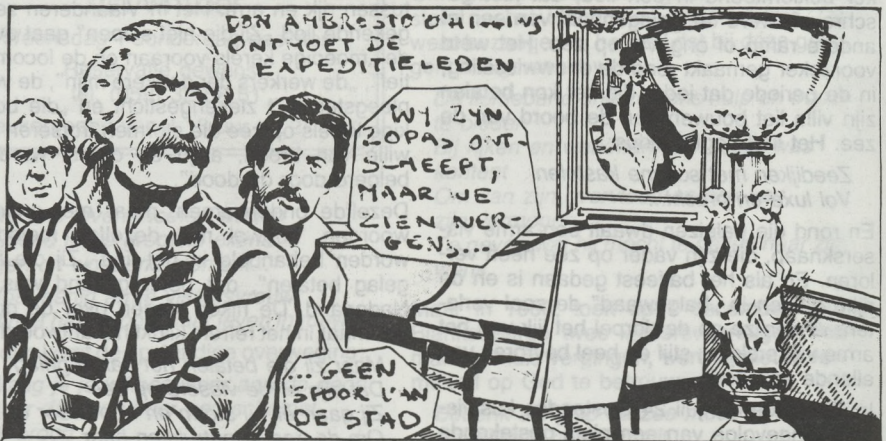
**VOOR INLICHTINGEN:
H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32.55.59**

HET GROTE ZEEAVONTUUR VAN GRAAF LA PEROUSE

Wat voorafging: vorige maand verscheen het eerste deel van het echt gebeurde verhaal van de Franse graaf La Perouse. In opdracht van zijn koning vertrok hij op expeditie naar Oceanië. Zij waren ondertussen in Chili aangekomen. Hier start het tweede gedeelte van hun gevaarlijke onderneming. Zullen zij ooit het doel bereiken?



LATEN WE DE GOUVERNEUR ZAAK BESPREKEN

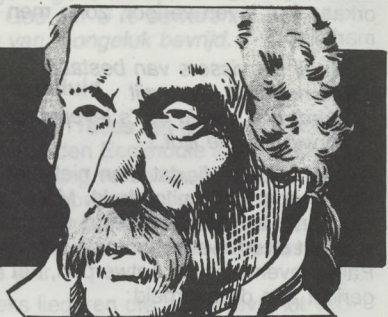


DON AMBROSTO D'HIGGINS ONTMOET DE EXPEDITIELEDEN

WI ZIJN ZOPAS ONTSLEEPT, MAAR JE ZIEN NERGENS...

...GEEN SPOOR VAN DE STAD

DAT KAN OOK NIET. DE STAD WERD VERNIET DOOR EEN AARDBEVING



MAAR DE GOUVERNEUR KREEG INSTRUKTIES UIT SPANJE OM DE EXPEDITIE VER VAN HET VOLK TE HOUDEN.



WE WETEN DAT DE VULKAAN IN WERKING IS. EN WE ZOUDEN...

DAT GRAAG EENS ZIEN

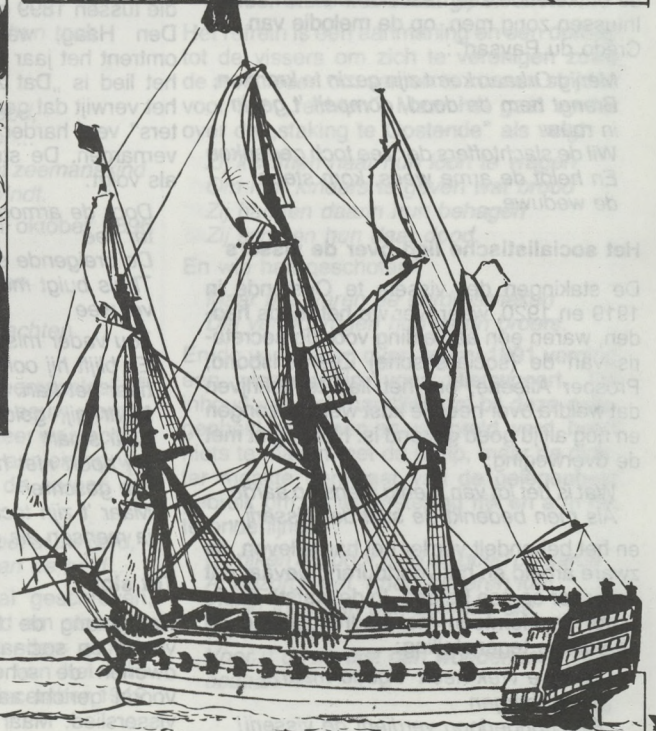
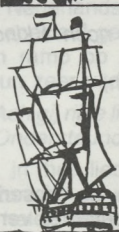


DAT RAAD IK U AF, WANT DE INDIANEN DAAR ZIJN IN OPSTAND GEKOMEN



HET WAS ME EEN WAAR GE-NOEGEN

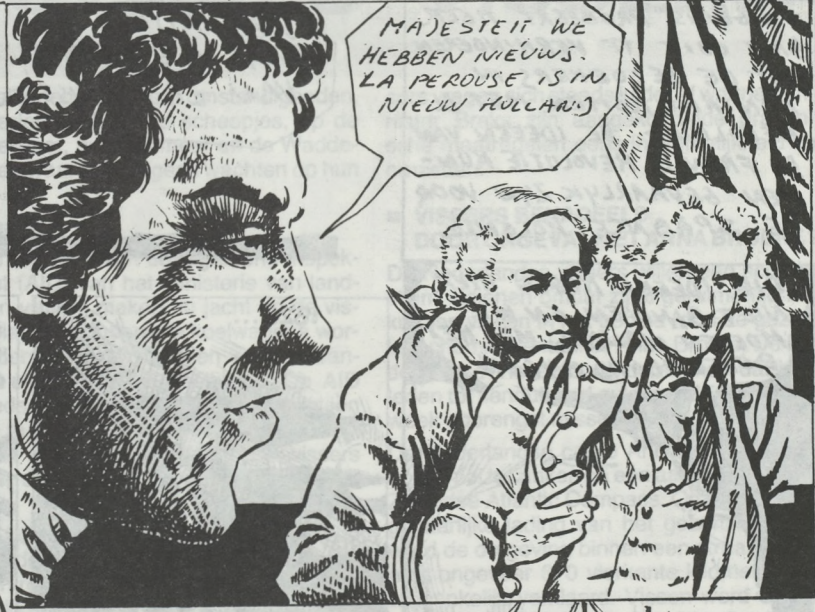
HET GENEGEN WAS WEDERKERIG EXCELLENTIE





U BARON DE LESSEPS, ZAL EEN
BOEDSCHAP NAAR
FRANKRYK
BRENGEN

IN SEPTEMBER
1787 KOMT DE
EXPEDITIE TOE
OP HET SCHIER-
EILAND KANTCHAKA.



MAJESTEIT WE
HEBBEN NIEUWS.
LA PEROUSE IS IN
NIEUW HOLLAND

MAAR DE JAREN GAAN
VOORBY EN DE FRANSE
REVOLUTIE VAN 1789
STOOT DE BOURBONS VAN
DE TROON... LOUIS XVI WORDT
ONTHOOFD

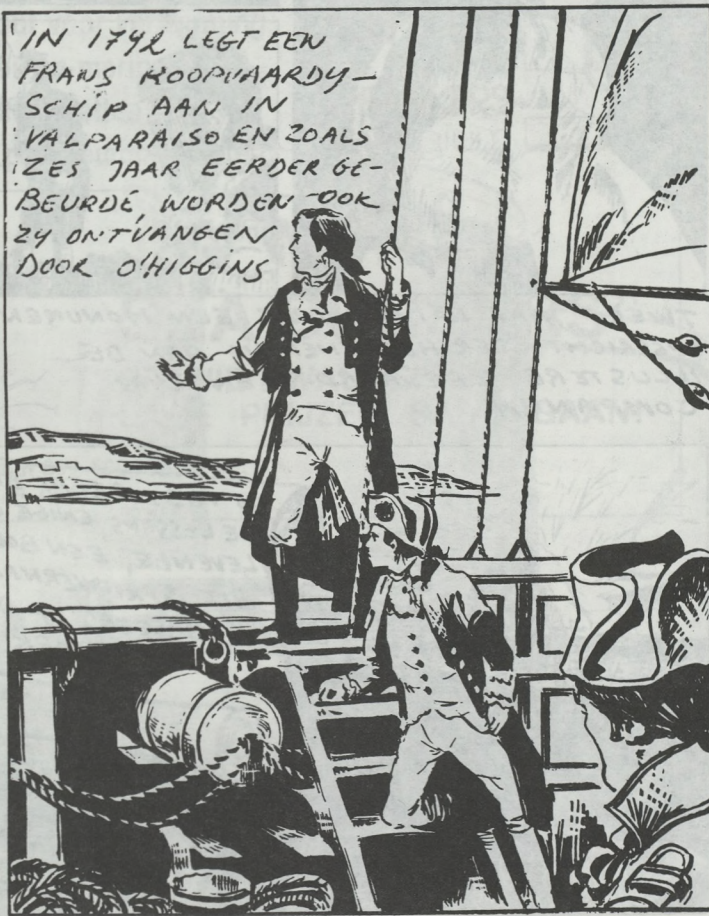
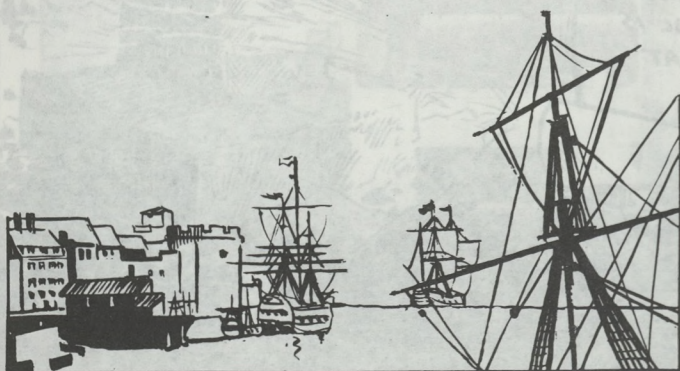


1791 IN FRANKRYK.

AL TWEE JAAR
GEEN NIEUWS
MEER VAN
LA PEROUSE

U ZULT
NAAR OCEANIE
VERTREKKEN
EN LA PEROUSE
OPSPOREN

OOK ANDERE VAARTUIGEN GAAN
OP ZOEK



IN 1792 LEGT EEN
FRANS ROOPIAARDY-
SCHIP AAN IN
VALPARAISO EN ZOALS
ZES JAAR EERDER GE-
BEURDE, WORDEN OOK
ZIJ ONTVANGEN
DOOR O'HIGGINS

O'HIGGINS PROBEERT MEER DAN OOIT TE VERHINDEREN DAT DE BEZOEKERS IN KONTAKT KOMEN MET DE BEVOLKING. DE IDEEEN VAN DE FRANSE REVOLUTIE KUNNEN GEVAARLYK ZYN VOOR DE SPAANSE KOLONIE

DIE IDEEEN NOGEN HIEK NIET BINNEN EN WE MOETEN HANDEL MET HET BUITENLAND NYDEN



WE VINDEN MAAR GEEN SPOOR VAN LA PEROUSE



NA AL DIE JAREN ZAL DAT WEL NIET MEER MOGELYK ZYN

1826...



DE ENGELSE KPT DILLON ONDERVRAAGT EEN INWONER, ERGENS IN OCEANIE OVER HET LOT VAN LA PEROUSE



JA KPT IK HEB ERVAN GEHOORD. ZE ZYN ALLEN OMGEKOMEN



DIE ROTSEN ZULLEN HUN AANDENKEN VEREEUWIGEN

TWEE JAAR LATER WORDT EEN MONUMENT OPGERICHT TER HERINNERING AAN DE ILLUSTERE ZEEVAARDER EN ZYN COMPANEN



IN 1831 GEEFT BARON DE LESSEPS, ENIGE OVERLEVENDE, EEN BOEK UIT. DIT STRIPVERHAAL IS GEBASEERD OP DAT BOEK

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

■ GROEIEND AANTAL SMOKKELSCHEPEN VOEREN MASSA'S ILLEGALE VIS AAN

Het circuit van illegale visaanvoer heeft zich van Denemarken naar Nederland verplaatst. De zwarte vis wordt aangevoerd door een groeiende armada smokkelschepen, hoofdzakelijk grote Noordzeetrelers die hun visrecht tegen grof geld van de hand deden. Nu de controle op illegale aanvoer in Denemarken verscherpt is zoeken de malafide vissers andere smokkelroutes.

Verdacht zijn in de eerste plaats vaartuigen die met een nul-kontingent opgezadeld zitten. Bij nacht en ontij trachten zij de Rijkspolitie te Water te verschalken. Zij worden wel gesignaleerd aan de sluisen van Kornwerderzand vooraleer het IJsselmeer op te varen en verdwijnen dan „spoorloos”. Tot voor kort brachten zij hun illegale vangsten in Denemarken aan wal. Koelwagens zorgden voor het transport naar Nederland. De Nederlandse Vissersbond raamt het aantal vaartuigen dat er dergelijke praktijken op na houdt op twintig. De Deense overheid werd door visserijminister Braks en het Nederlandse bedrijfsleven onder druk gezet met scherpe controles tot gevolg. De zwartvissers hebben het ondertussen over een andere boeg gevoerd. Toenemende hoeveelheden tong en

schol belanden in duistere omstandigheden, overgeladen op kleinere scheepjes, op de Noordzeekust, het IJsselmeer en de Waddeneilanden waar koelwagens wachten op hun lading.

Bikkelhard

Mobiele brigades van de Algemene Inspectiedienst (AID) van het ministerie van landbouw en visserij maken nu jacht op de vis-smokkelaars. Volgepropte koelwagens worden onderschept op plaatsen waar vistransporten uiterst ongebruikelijk zijn. De AID kon reeds beslag leggen op grote partijen schol, o.m. afkomstig van de UK 82, wat aantoonde dat niet alleen Nederlandse vissers zich aan de illegale bevoorrading bezondigen.

Ook de kustwacht is nauw betrokken bij de bikkelharde strijd tegen de visstropers. De marifoonfrequenties worden afgeluisterd. De smokkelaars gaan echter niet over één nacht ijs. Zij bedienen zich van geavanceerde radio-apparatuur met speciale crypto- en scramblesignalen waaraan afluisteraars geen boodschap hebben.

Nu echter blijkt dat ook de rondvissers de smokkeltoer opgaan is het hek helemaal van de dam. Deze vissers mogen wekelijks 75 kisten kabeljauw per schip aanvoeren. Toch zijn er handige jongens die tot duizend kisten weten binnen te smokkelen. De bonafide vis-

sers vragen zich steeds luider af wanneer minister Braks zijn aangekondigde drakonische maatregelen eens in werkelijkheid zal omzetten.

■ VISSERS BENADEELD DOOR ONGEVAL MET ANNA BROERE?

De Nederlandse vissers willen een schadeclaim indienen omdat zij al geruime tijd niet kunnen vissen in het gebied rond de gezonken chemicaliëntanker Anna Broere. De Nederlandse Vissersbond berekende dat haar leden tot tienduizend gulden (185.000 fr) per week opbrengst missen door het ongeval.

De Nederlandse cargo Anna Broere kwam op 27 mei tot zinken na een aanvaring met de Zweedse Atlantic Compass. Omwille van de gevaarlijke lading van het gezonken schip werd de omgeving binnen een straal van 25 mijl, ongeveer 670 vierkante kilometer, ontoegankelijk verklaard. Vissen werd er dan ook onmogelijk. Bovendien zijn de vissers bang voor de schadelijke gevolgen van de lekken in de tanker. Mocht de berging van het ondertussen middendoorgezaagde wrak mislukken zou o.m. uiterst giftig acrylonitril in zee terecht komen en de schade voor de Nederlandse visserij niet te overzien zijn, aldus de Vissersbond.

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

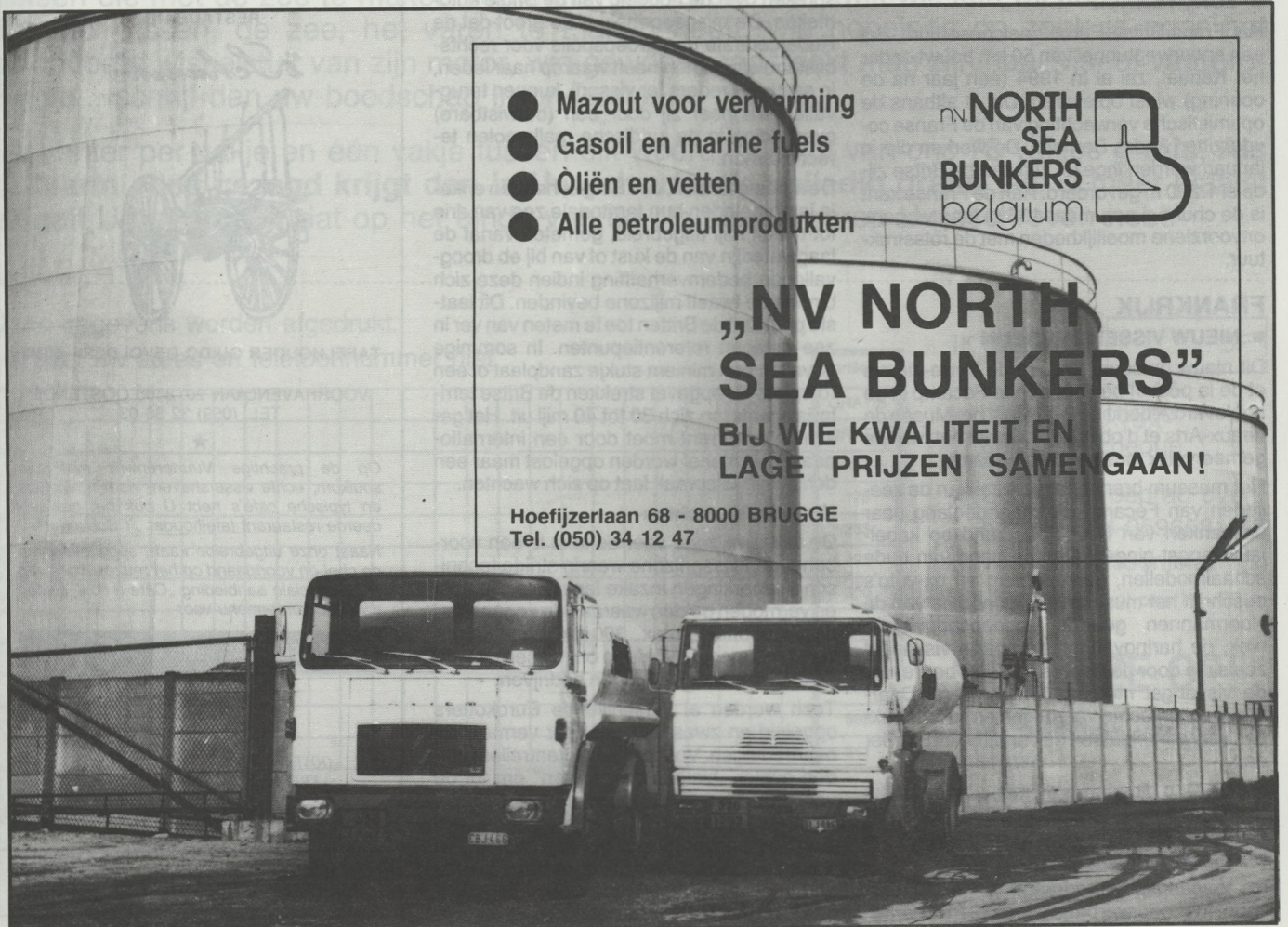
n.v. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



„NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



Het is echter niet meteen duidelijk op wie de schade kan verhaald worden. De reder van de Anna Broere heeft enkele dagen na het ongeval afstand gedaan van de tanker en zijn chemische lading. Rijkswaterstaat is nu verantwoordelijk voor de berging. Bij de vissers gingen ook stemmen op om een andere tanker van de rederij in te sluiten om hun schadeis kracht bij te zetten.

■ ORANJE ALGEN

De oranje algen die voor de Nederlandse kust waargenomen werden zijn niet ontsproten uit de verbeelding van een voetbalgekke Nederlander. Rijkswaterstaat heeft bloedernstig medegedeeld dat 20 km ten westen van Scheveningen kilometers grote oranje-kleurige vlekken werden waargenomen. Rijkswaterstaat voegde er aan toe dat de hoeveelheid algen de jongste jaren toeneemt. De huidige omvang van de algenaanwas wordt door de dienst niet ervaren als een bedreiging voor de kustvisserij of de mosselen oesterkultuur. Dit was wel het geval met de bruine en gele algen die enkele weken geleden de Skandinavische kusten bereikten.

■ OVERBODIGE VUURTORENWACHTERS

Het Nederlandse vuurtorenwachtersbestand moet afslanken. Vanaf 15 september wordt een afvloeiingsregeling van kracht. De besparingsmaatregel treft eerst het Waddeneiland Texel. Drie van de zes vuurtorenwachters worden er overbodig geacht. Ook op andere plaatsen zullen vuurtorenwachters afvloeien. Het bestuurscollege van Texel heeft zich bij de beslissing neergelegd en acht verdere acties nutteloos. Gebleken is dat van geen enkele kant steun te verwachten is.

FRANKRIJK

■ EUROTUNNEL

Het Frans-Britse Eurotunnelconsortium, dat een spoorwegtunnel van 50 km bouwt onder het Kanaal, zal al in 1994 (één jaar na de opening) winst opleveren. Dat is althans de optimistische verwachting van de Franse voorzitter André Bernard. De werken die in januari werden ingezet zijn aan de Britse zijde al 1.200 m gevorderd. Aan de Franse kant is de chunnel nog maar 135 m lang wegens onvoorziene moeilijkheden met de rotsstruktuur.

FRANKRIJK

■ NIEUW VISSERIJMUSEUM

Dit nieuw museum (Musée de Terre-Neuve et de la pêche) bevindt zich te Fécamp in de boulevard Albert I nr. 27. Naast het Musée de beaux-Arts et d'objets d'Art is het het tweede gemeentelijk museum van Fécamp.

Het museum brengt het verhaal van de zee-lieden van Fécamp die maandenlang naar de banken van New Foundland op kabeljauwvangst gingen. Aan de hand van oude schaalmodellen, gereedschap en ex-voto's beschrijft het museum verder nog de van de Noormannen geërfde scheepsbouwtechniek, de haringvangst, de aparte visvangst zoals die door de vissers uit Yport bedreven, de visvangst met moderne treilers. Daarnaast vullen echte vaartuigen en rekonstrukties van werkplaatsen de verzameling verder aan.

Behalve op dinsdag is dit museum dagelijks te bezoeken van 10 tot 12 en van 14 tot 17.30 u. Tijdens de beide vakantiemaanden is het wel op dinsdag open.

De toegangsprijs bedraagt 15 FF per persoon. In groepsverband wordt 12 FF neerge-

teld. Kinderen tussen 10 - 18 jaar betalen 8 FF, in groepsverband is dit 5 FF. (— 10 jaar gratis).

SPANJE

■ RIETEN ZEILSCHIP

Antropoloog-schrijver Thor Heyerdahl, bekend van zijn overtocht op de Stille Oceaan met zijn uit balshout gebouwde Kon-Tiki (1947) heeft een nieuw project gelanceerd. De Uru, een 20 m lang rieten zeilschip gebouwd naar precolombiaans model, vertrekt uit Peru naar Nieuw Zeeland, een overtocht van 20.000 mijlen die wellicht vijf maanden duur. De Spaanse bemanning moet de stelling (nogmaals) kracht bijzetten dat de eilanden in de Stille Oceaan vanuit Zuid-Amerika bevolkt kunnen zijn.

ZWEDEN

■ RADIOAKTIEVE VIS

In een Zweedse rivier in de omgeving van de havenstad Gävle werd een erg radioactieve baars gevangen. De radioactiviteit in de vis bedroeg 82.200 Becquerel per kilogram. De radioactiviteit in voedsel mag slechts 300 Becquerel bevatten. Na de ramp in Tsjernobyl werd de grens voor wild en voedsel verhoogd tot 1.500 Becquerel. De radioactiviteit in de baars lag dus 54 maal hoger dan de veiligheidsgrens.

GROOT BRITANNIE

■ BELGISCHE VISSERS MISNOEGD OVER OPTREDEN BRITSE KUSTWACHT

Belgische vissersschepen worden regelmatig opgeleid door de Britse kustwacht. In visserskringen is men trouwens niet meer te spreken over de houding van de Britse autoriteiten. De misnoegdheid is zo groot dat de Redercentrale een groepspolis voor rechtsbijstand afgesloten heeft waarop haar leden, in casu alle reders ter visserij, kunnen terugvallen wanneer zij door een (betwistbare) overtreding in de juridische mallemlen terecht komen.

De meeste landen, ook België, hebben enkele jaren geleden hun territoriale zee van drie tot twaalf mijl uitgebreid, gemeten vanaf de laagwaterlijn van de kust of van bij eb droogvallende bodemverheffing indien deze zich binnen de twaalf mijlzone bevinden. Dit laatste punt laat de Britten toe te meten van ver in zee gelegen referentiepunten. In sommige gevallen een miniem stukje zandplaat of een rotsplek. Zo opgevat strekken de Britse territoriale wateren zich 30 tot 40 mijl uit. Het geschil hieromtrent moet door een internationaal gerechtshof worden opgelost maar een definitieve uitspraak laat op zich wachten.

Historische rechten

De twaalfmijlzone voor de kust is een voorbehouden visserijzone waarin strikte technische beperkingen inzake lengte, tonnemaat en vermogen gelden waaraan de zogenaamde Eurokotters (max. 300 pk, boomkorren van 4 m.) moeten voldoen om tussen de 6 en 12 mijl de visserij te mogen bedrijven.

Toch werden al verschillende Eurokotters opgeleid en zwaar beboet voor vermeende overtredingen. Voor grote bokkentreilers gelden echter „historische rechten” om tot de voorbehouden zone toegelaten te worden. Voor erkenning van die rechten werd jarenlang strijd gevoerd met gunstig gevolg. Nu blijken de Britten geen rekening meer te houden met de zogenaamde „opleidingsperiode” in afwachting van een definitieve uit-

spraak. De Belgische bokkenvissers, de enige die in dit gebied de boomkorvisserij bedrijven, blijven geviseerd en volgens sommige getuigenissen zelfs geprovoceerd. (gw)

■ ARMADA

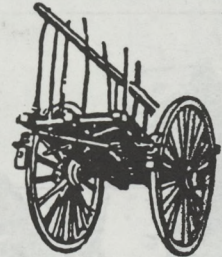
In het Nationale Maritieme Museum van Greenwich loopt tot 4 september de grootste tentoonstelling uit de 50-jarige geschiedenis van het museum. De expositie is gewijd aan de zeeslag tussen de Engelse vloot en de Spaanse armada nabij Grevelingen in 1588. Onder de titel „Armada” worden vondsten uit wrakken, waardevolle schilderijen, geschut en andere voorwerpen getoond in de Londense voorstad. Het opzetten van de tentoonstelling heeft bijna 1 miljoen pond gekost.

TE KOOP

- DEENSE KOTTER, lgt. 10 m., twee masten, motor 75 pk, zr gd staat - tel. 091/86 41 12.
- BUITENBOORDMOTOR, Johnson 9,9 pk, perfect - tel. 03/664 41 47.
- RUBBERBOOT Metzler met buitenboordmotor Evinrude 9 pk. - tel. 059/70 10 28.
- ADMIRAL 31 - zeiljacht lgt 10 m, uitst. staat - prijs 460.000 fr. - tel. 016/22 09 16.
- VISSERSBOOT - lgt 10 m, motor 86 pk (3 cyl.) met uitrusting - tel. 059/80 47 42.
- MOTORBOOT - lgt 8 m, - tel. 059/27 95 24 (na 19 u.)
- VISRONDE (in Wallonië) en voll. onger. bestelwagen - tel. 059/32 03 13 (na 19 u.)

RESTAURANT

't Schuurke



TAFELHOUDER GUIDO DEVOLDER - MINY

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



Op de prachtige Vuurtorenwijk met zijn spuiikom, echte vissershaven, vismijn, winkels en typische café's hebt U ook het gewaardeerde restaurant tafelhoeder „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 1.600,- voor 2 personen

1/2 NOORDZEEKREEFT
MIXTE SALADE

OOSTENDSE VISSOEP BOUILLABAÏSSE
1/2 KREEFT À L'AMERICAINE MET RIJST

AARDBEIEN MET IJS EN SLAGROOM

FEESTZAAL IN HET HART VAN OOSTENDE
MET APARTE SELECTE BAR

GRATIS ADVERTEREN IN HET VISSERIJBLAD

Vissers, sportvissers, lijnvissers, schippers, reders, yachtsmen, binnenschippers, onderhoudsmechaniciëns, vishandelaren, lossers, leveranciers, visrestaurants...

Elkeen die met de zee te maken heeft en... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of ruilen dat met vissen, de zee, het varen te maken heeft, wie hopeloos op zoek is naar het onvindbare wisselstuk van zijn motor, wie gewoon raad zoekt mag zijn/haar vis- of vaarprobleem... schrijf dan uw boodschap in onderstaand rooster.

Eén letter per vakje en één vakje tussen elk woord. U krijgt van ons 78 vakjes gratis. **Als U daarin alles gezegd krijgt dan is Uw advertentie volledig gratis.** Als U méér plaatst betaalt U het bedrag dat op het einde van de lijn staat waarop U geschreven hebt.



Deze gegevens worden afgedrukt.

Vergeet uw adres en telefoonnummer niet.

																												Partikulier
																												GRATIS
																												GRATIS
																												GRATIS
																												175
																												233
																												292
																												350
																												408
																												466
																												525
																												583
																												641

IK BETAAL

BF

– met bijgevoegde gekruiste cheque

– Schrijf het bedrag over op rek. 384-0596581-18 van „Het Visserijblad”

aankruisen wat past

STUUR ZE OP!

vóór de 20ste van de maand

„HET VISSERIJBLAD”
H. Baelskaai 2
8400 Oostende
of telefoneer
(059) 32 55 59

Verplichte gegevens: worden niet afgedrukt

Naam Adres
..... Postnr Gemeente

Scheepswerven **DEGRAEVE**

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST
„BLUE ANGEL” HUN 73^{STE} 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