

HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE

★ **JAAROVERZICHT**
DE VISSERIJ IN WOORD EN BEELD

★ **DE KEERSMAEKER**
INTERVIEW STAATSSEKRETARIS
VISSERIJ

★ **JOS PRAET**
EEN NIEUWE REDER

★ **TWEE SCHEEPSDOPEN**
Z.53 EN Z.15

★ **BOZE KUSTVISSERS**
EEN VERGADERING

★ **HET LAATSTE
STOOMSCHIP**
25 JAAR GELEDEN,
O.298 VAN DIJCK

★ **DE WULK**
EEN SCHAT VAN DE ZEE

★ **VOLKSGELOOF**
BEDEVAARTPLAATSEN
DER VISSERS

★ **DAZZLE PAINTING**
KUNST OP ZEE





Hulp in Nood

HOOFDZETEL:

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE

Tel. (059) 32 16 89

Telefax (059) 32 26 17

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; franchise 75 fr. per brutoton;
- 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 experten;

BELANGRIJK:

BUITEN DE POLISVOORZIENINGEN HEEFT DE
VERZEKERDE GEEN ENKELE VERPLICHTING!

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 SEAPRINT C.V., H. Baelskaai 2, te 8400 Oostende met vermelding: „Abo Het Visserijblad”.

Omslagfoto Guido Walters

COLOFON

Direkteur: Willy VERSLUYS

Direktieraad: Daniël CRA-
BEELS, Willy VERSLUYS

Hoofdredakteur:
Flor VANDEKERCKHOVE

Redaktieraad: Marc LOY, Flor
VANDEKERCKHOVE, Guido
WALTERS.

Medewerkers: André BAERT,
Edward BROUCKXON, Hugo
BRUTIN, Robert DEPOORTER,
Robert COELUS, Walter COR-
VELEYN, Walter DEBROCK,
Frank DECERF, Roland
DESNERCK, P.P. GOBE-
RECHT, Rika GOETHAELS,
Norbert HOSTYN, L.A. IN-
GHELBRECHT, Jef KLAUSING,
Willem LANSZWEERT, Marc
LOY, Ingrid STASSE, Flor VAN-
DEKERCKHOVE, VUURTO-
RENWACHTER (de laatste),
Guido WALTERS.

Boekhouding: Ivan Schamp

Fakturatie: Sonja Vantorre

Verantw. uitgever: Flor Vande-
kerckhove,
H. Baelskaai 2, Oostende

Uitgeverij: Liefkemores v.z.w.,
tel. (059) 32 55 59

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

SEAPRINT c.v.

**H. BAELSKAAI 2,
8400 OOSTENDE
Tel. (059) 32 55 59
Fax (059) 32 17 52**

is verantwoordelijk voor het wer-
ven van de publiciteit, de verzen-
ding en de technische realisatie
van „Het Visserijblad”.

Openingsuren: Elke werkdag
van 9 u. tot 12.30 u.

Abonnementen: 1 jaar (12
nummers) door overschrijving
van 1.200 B.F. op rekening 738-
5012774-30 van SEAPRINT,
met vermelding „abonnement
Het Visserijblad” – NEDER-
LAND 1.900,-/jaar – STEUN-
ABONNEMENT 2.000,-/jaar

EDITORIAAL

56

1989

Voilà! We zijn begonnen aan het nieuwe jaar.

*Wat „Het Visserijblad” betreft zal het een jaar van vernieu-
wingen zijn. Terwijl we verleden jaar nog vochten om het
blad in leven te houden, zijn we vandaag zeker van ons-
zelf: dit blad zal het nog jaààren doen.*

*We zijn dus even in onze zetel gaan zitten en hebben
opgelucht geademd. Maar nu zitten we weeral in de plan-
nen, de voornemens en de verwachtingen. En we vinden
dat „Het Visserijblad” moet uitbreiden... en kijk: Roland
Desnerck (gelauwerd door de kulturele Raad van Oost-
ende) heeft ons een serie over doodsprentjes beloofd. Hij
heeft er massa's liggen en zal er elke maand eentje bespre-
ken, Jef Klausing (ook al in de bloemetjes gezet) start een
reeks over scheepsrampen uit de visserijgeschiedenis... en
voor de abonnees die het blad al jaren lezen is er goed
nieuws: „Stierman Lèèze” is terug. De man die jaren
geleden „Het Visserijblad” onveilig maakte met zijn Oost-
endse vertellingen is terug aan boord geklommen en
neemt zijn taak weer op. Verder starten we in de loop
van het jaar een serie over Belgische vissers, die tijdens
de oorlogsjaren in Engeland verbleven hebben en ook in
Argentinië zitten nu nog Vlaamse vissers. Marc Loy zou
die graag gaan interviewen, maar we weten nog niet of
dààr geld voor beschikbaar is (sorry, Marc). Tenslotte
beloven we dit jaar méér nieuws uit Nieuwpoort en méér
nieuws uit Zeebrugge.*

*Ook op het vlak van de vormgeving zal dit blad verande-
ringen ondergaan. Daar is nu nog niets van te zien maar
er wordt aan gewerkt. Vanaf volgende maand pakken we
bladzijde per bladzijde aan en je zult het zien: tegen het
einde van deze jaargang ziet heel het blad er spiksplinter-
nieuw uit.*

*Allemaal redenen om uw abonnement te hernieuwen.
Doe het nu, voor u het vergeet.*

Flor Vandekerckhove

NV MULTINET

HENDRIK BAELSKAAL 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32 12 10

Telex : 81028 PEFLOS

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

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

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

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

Sport: Allerlei netten

**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**.

Ø (052) 33.24.66 - B.T.W. 400.332.559

UIT DE MIJNEN

Nieuwpoortse Havencommissie tegen de privatisering van de vismijn

Met éénparigheid van stemmen hebben de leden van de Nieuwpoortse Havencommissie zich afgezet tegen de privatisering van de plaatselijke vismijn. Dit is het gevolg van aanzwellende geruchten over onderhandelingen tussen de SP-PVV meerderheid en de onderneming die reeds de Zeebrugse vismijn in handen heeft.

Het bezoek van de Nieuwpoortse burgemeester in gezelschap van de nieuwe eerste schepen Mouton en zaakvoerder Florizone aan de geprivatiseerde vismijn van Zeebrugge heeft in Nieuwpoortse visserskringen opzien gebaard. De argwaan werd nog aangewakkerd door het feit dat de vorige schepen voor visserij noch de nieuwe bewindsman hierbij aanwezig waren. In Nieuwpoort wordt dan ook gevreesd voor een voldongen feit.

De Nieuwpoortse CVP is er zelfs van overtuigd dat de meerderheidspartijen onderhandelen met de vennootschap Pieters-De Gelder en over de aanstelling van een technisch directeur voor de geprivatiseerde vismijn reeds een akkoord bestaat. Voor die functie wordt de naam genoemd van de stiefzoon van burgemeester Mommerency.

Dat er contacten geweest zijn met de Zeebrugse Visveiling wordt in Nieuwpoortse bestuurskringen niet ontkend. Er wordt zelfs aan toegevoegd dat er ook met andere vissershavens, o.m. in Frankrijk en Nederland, contacten geweest zijn. Bovendien omhelst de mogelijke privatisering alleen de eigenlijke visafslag en de daaraan verbonden administratieve taken. De pakhuizen, het sorteren en het lossen zit reeds in handen van de partikuliere sektor.

Alles draait natuurlijk rond de kosten die moeten gemaakt worden om de Nieuwpoortse vismijn aan te passen aan de EG-normen. Bovendien zit de schrik er diep in dat de Europese Commissie in het aantal visafslagen zal snoeien. Dit zijn vragen waarmee in de studie waarmee Edwin Verdoolaege door de SP belast werd terdege rekening wordt gehouden. De doorlichting

van de Nieuwpoortse visserijproblematiek zal in de komende weken nog aan de orde zijn. Pas dan zal het stadsbestuur een standpunt bekend maken. (gw)

Wij vernemen het overlijden van MEVROUW

Gabriëlle RUBBEN

lid van de Federatie der Belgische Zeelieden en Nationaal Instituut voor oorlogsinvaliden, oudstrijders en burgerlijke oorlogsslachtoffers

weduwe van de Heer Albert GOUTSMIT

geboren te Adinkerke op 25 maart 1910 en overleden te Oostende (St.-Jozefskliniek) op 25 december 1988, na ontvangen te hebben de H. sakramenten der zieken.

De plechtige uitvaartmis had plaats op donderdag 29 december 1988 te 10 uur in de parochiale kerk van St.-Antonius op de Vuurtorenwijk (Opex) te Oostende, gevolgd door de bijzetting in de Familiegrafkelder op de begraafplaats aan de Stuiverstraat.

„HET VISSERIJBLAD” ROUWT

Op maandag 2 januari overleed in de Oostendse St.-Jozefskliniek Marcel Vandekerckhove, vader van de hoofdredakteur van „Het Visserijblad”.

Marcel Vandekerckhove, geboren te Roksem op 22 juni 1922, was handelaar op rust in Bredene. De uitvaartmis gevolgd door de crematie en asverstrooiing greep plaats op vrijdag 10 januari.

De directie, redactie en medewerkersploeg betuigt langs deze weg haar medeleven aan de echtgenote en familie van de overledene.

Tussen soepe en pattaten

DE TATOUAGE

Taxichauffeur Robert Rousselle, Soepe voor de mensen uit de visserij en vér daarbuiten, kan uren vertellen over zijn robuuste maar eerlijke klanten. Wij botelden anecdoten en verhaaltjes en serveren er maandelijks ééntje.



Veel vissers die niet al te groot zijn uitgevallen dragen de lapnaam „Duim”. Zo kende Oostende ook zijn 3 Duims, waarvan er twee nog altijd varen. En die twee zijn nu, toevallig (?) getatoueerd, van boven tot onder bij manier van spreken.

De derde och arme had geen enkel tatouage. Dus belt hij me op een bepaalde dag op met het verzoek of ik hem ook bij zo'n tatoueerder kon brengen. Ik haal hem op en hij twijfelt nog wel even maar ik zag al vlug dat hij een paar pintjes achterover had geslagen om de grootste schrik te overwinnen.

Wij dus op weg naar „Tatoo Bertje” die toen nog aan de Moerdijk in Eernegem woonde.

Als wij aanbellen vraagt Duim, steeds minder op zijn gemak, of ik nog een fles cognac wil gaan kopen. Zo gevraagd, zo gedaan. Ik lever de fles af bij Tatoo en spreek het uur af wanneer ik mijn klant terug zal komen oppikken.

Als ik daar na verloop van tijd weer binnenvaart is er geen Duim meer te bekennen en zegt Tatoo tegen mij: „Hij heeft (van pure schrik) heel die fles achter zijn kol gegoten en hij ligt hier nu bewusteloos. Wij hebben hem dan maar in m'n taxi gelegd en zo heb ik hem thuis afgeleverd met een half afgewerkte tatouage en een heel afgewerkte fles. Ik vraag mij nu wel af of die tatouage ooit helemaal is voltooid?”

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

UIT DE MIJNEN

Evolutie van de Belgische visquota 1982-1989

(uitgedrukt in ton levend gewicht)

VISSOORT	VISGEBIED	QUOTA 82	QUOTA 83	QUOTA 84	QUOTA 85	QUOTA 86	QUOTA 87	QUOTA 88	QUOTA 89
Haring	IVd, VIIId	0	0	0	0	9625	9680	9190	9365
		0	0	0	0	9625	9680	9190	9365 *
Heek	IV, IIa VI, VII, Vb VIII	100	40	40	40	40	40	40	40
		150	200	190	200	240	330	350	320
		0	10	10	10	10	10	10	10
		250	250	240	250	290	380	400	370 *
Kabeljauw	(VII-VIIa), VIII IIIa Skagerak IV, IIa VI, Vb VIIa	700	320	620	620	710	850	980	1060
		50	60	70	70	70	60	50	50
		8700	7980	7050	8160	5750	5640	5370	4230
		100	90	90	80	80	80	60	60
		400	400	400	400	400	400	400	400
		9950	8850	8230	9330	7010	7030	6860	5800 *
Koolvis	IIa, IIIa, IV, IIIb, c, d VII, VIII	50	60	60	70	90	70	60	70
		20	20	20	20	30	30	30	30
		70	80	80	90	120	100	90	100 *
Makreel	IIIa, b, c, d, IV, IIa	0	0	0	0	450	470	470	380
		0	0	0	0	450	470	470	380 *
Schartong	VII, VIII, Vb	0	0	0	0	390	390	430	430
		0	0	0	0	390	390	430	430 *
Schelvis	IIIa, IIIb, c, d IV, IIa VI, Vb VII, VIII	50	50	50	50	50	50	50	50
		1600	1490	1470	1770	2070	1380	1760	395
		0	100	90	80	80	70	80	80
		50	60	60	60	70	70	70	70
		1700	1700	1670	1960	2270	1570	1960	595 *
Schol	IIIa Skagerak IV, IIa VIIa VIIId, e VIIIf, g VIIH, j, k VIII	60	60	60	70	80	80	90	90
		8000	9390	10420	11440	10920	9200	10630	11240
		230	230	230	260	260	260	260	300
		900	1060	980	1060	1130	1360	1630	1920
		360	290	345	345	445	495	620	620
		0	50	50	50	50	50	60	70
		9550	11080	12085	13225	12885	11445	13290	14240 *
Sprat	IIa, IV VIIId, e	0	0	0	0	0	0	0	1000
		0	0	0	0	30	20	30	60
		0	0	0	0	30	20	30	1060 *
Tong	IV, IIa VIIa VIIId VIIe VIIIf, g VIIH, j, k VIII	1750	1670	1670	1830	1665	1165	1165	1165
		790	670	620	620	940	1035	865	730
		700	570	570	725	860	1035	1035	1035
		60	40	40	50	45	40	45	35
		1000	900	750	750	940	1000	685	625
		0	50	50	50	50	50	50	60
		10	10	10	10	10	55	50	60
				4310	3910	3710	4035	4510	4380
Wijting	(VII-VIIa), VIII IV-IIa VIIa	200	200	200	200	200	180	180	190
		4000	4000	3380	3790	3110	3110	2690	2550
		100	100	100	100	100	100	100	100
		4300	4300	3680	4090	3410	3390	2970	2840 *
Witte Koolvis	VII	0	0	0	0	300	330	430	430
		0	0	0	0	300	330	430	430 *
Zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV VII	0	0	0	0	280	280	310	310
		0	0	0	0	2780	2780	3060	3060
		0	0	0	0	3060	3060	3370	3370 *

DE QUOTA

Waar moeten onze vissers vanaf 1 januari 1989 rekening mee houden?

1) Netmaaswijdten

Voor **alle** vaartuigen in alle gebieden (uitgenomen VII d, e) is de netmaaswijdte 90 mm. en dit tot 31.3.89. In het gebied VII d, e (kanaal) wordt het 80 mm.

2) Minimum aanvoermaten van beschermde vissoorten

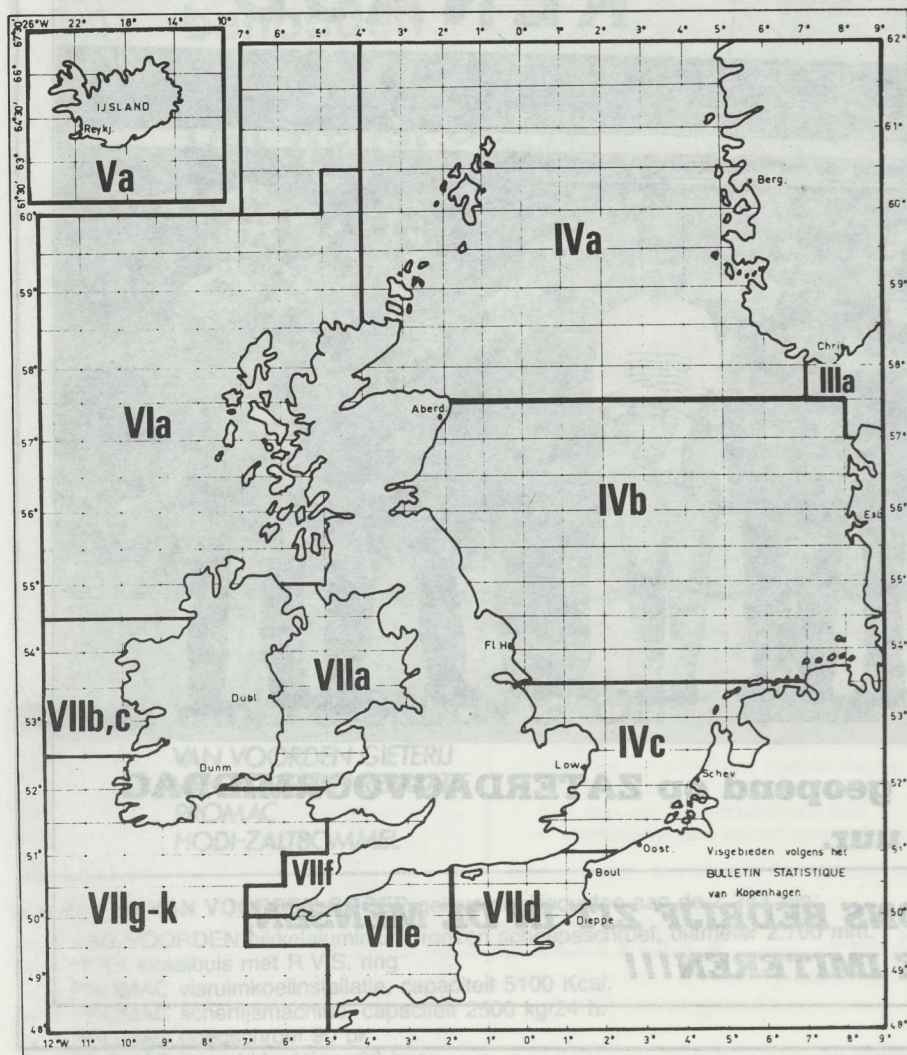
- minimum aanvoermaat voor kabeljauw is
50 cm voor bokkenvaartuigen van + 900 pk.
45 cm voor alle andere vaartuigen
- minimum aanvoermaat schol is 27 cm. voor alle vaartuigen.

3) overige beperkingen vanaf 1.1.89

- bijvangstbeperking van 10% tong in zone VIIe
 - bijvangstbeperking van 50% schol in zone VII d, e
 - beperking van het aantal vaardagen tot 280 met maximum 95 dagen vóór 1 mei '89 en 185 dagen vóór 1 september '89
 - daarenboven is er van 1 januari tot 31 maart een kabeljauwbod ingesteld in de Duitse Bocht.
- Waar een verbod van vissen met sleepnetten met maaswijdte kleiner dan 100 mm. van kracht is.

4) Er zijn veranderingen in deze maatregel vanaf 1.4.'89 en vanaf 1 juli '89. Verder zal de quotacommissie van de Rederscentrale zich eerst-daags beraden over de te nemen maatregelen i.v.m. de verminderde kabeljauwquota.

We houden U op de hoogte.



NOVEMBER

MINDER AAN VOER

In vergelijking met november 1987 manifesteerde de aanvoerdaling zich vooral bij de platvissen tong en schol met een respectievelijke afname met 116 ton tot 247 ton en met 110 ton tot 754 ton. De vangstafname was dan ook relatief het meest ingrijpend voor de edelste soort, nl. tong (-32%).

De aanlandingen van rondvis evolueerden in positieve zin. Vooral de wijtingvangsten met een stijging van 79 ton of 39% lieten zich opmerken. Het aanbod van witvis behalve tong was dan ook lichtjes stijgend en omvatte 2.525 ton.

De produktie van schaal- en weekdieren nam met 5% beduidend af tot 243 ton. De garnaalvangsten konden zich nog behoorlijk standhouden bij 48 ton maar het aanbod van schelpen verflauwde met twee derden tot amper 7 ton, terwijl het volume langoestientjes met 13 ton behoorlijk aanzette tot 58 ton.

AANVOERWAARDE

De meeste witvissoorten werden gekenmerkt door een prijsreductie. De witvis behalve tong werd gemiddeld aan 60 fr./kg verhandeld, wat een verzwakking van 9% betekende zodat de bruto-opbrengst van de bodemvis behalve tong met 12 miljoen fr. kromp tot 151 miljoen fr. (-7%). In deze groep werden de zwaarste klappen geïnkasseerd door de oranjegevekte platvis. Het effect van de aanvoerdaling van 13% werd nog opgedreven door een supplementaire prijsdaling van 26%, zodat de scholbesomming met 20,3 miljoen fr. wegsmolt tot 37,5 miljoen fr. (-35%).

Vermits de gemiddelde prijs voor de tong stagneerde daalde de aanvoerwaarde van de tong evenredig met het aanbod en omvatte nog amper 73 miljoen fr. (-33 miljoen fr. of -31%).

De demersale vis werd aldus gemijnd voor 224 miljoen fr., wat een afname van 45 miljoen fr. of -17% betekende.

De bruto-opbrengst van de schaal- en weekdieren echter kende een toename van 20% tot 22,7 miljoen fr. Dit is in belangrijke mate toe te schrijven aan de langoestientjes, waar een ingrijpend meeraanbod gepaard met prijshandhaving resulteerde en een besommingsgroei van 2,5 miljoen fr. tot 10,7 miljoen fr. Een vergelijkbare relatieve besommingsaanwas noteerden we voor de garnaal maar hier te danken aan het optrekken van de prijs bij een lichte afname van het aanbod. Voor de schelpen werkte het schaarse aanbod positieve prikkel uit op de prijsvorming (+84%) zodat de besommingsdaling tot -37% werd getemperd.

Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij.

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!!!**

20% minder kabeljauw en 13% minder makreel

Nederlandse vissers reageren teleurgesteld op lagere kwota

De Nederlandse vissersvloot mag dit jaar twintig procent minder kabeljauw opvissen, dertien procent minder makreel en ongeveer gelijke hoeveelheden haring en tong. Enkel het scholkwotum werd veertien procent opgekrikt. De vissers zijn dan ook zwaar ontgoocheld over de resultaten die visserijminister Braks boekte tijdens de besprekingen over de nieuwe kwota in Brussel.

Met dergelijke contingenten zal een belangrijk gedeelte van de Nederlandse vissersvloot voor lange tijd werkloos moeten toezien en is het voor de hand liggend besluit. Volgens het Produktschap voor Vis en Visproducten zullen de vissers, die gigantische investeringen in schepen en ander

materiaal moeten terugverdienen, dat niet kunnen verkroppen. Dat kan voor nieuwe spanningen zorgen. Vooral het feit dat de Nederlanders maar 17.000 ton schol meer mogen vangen zorgt voor een diepe teleurstelling. Een groot deel van de extra hoeveelheid schol is door de minister wegge-

ruild. De feitelijke verhoging is dan ook slechts 4.000 ton. De vissers hadden op een meervangst van 30.000 ton gerekend.

Ook de daling van de vangsthoeveelheid kabeljauw zal zware problemen opleveren. De overcapaciteit van de vloot zal dan ook nog sterker gevoeld worden. Braks is er zich wel van bewust dat de verlaging van het kabeljauwkwotum spanningen zal oproepen, maar noemt de maatregel, gezien de overbevissing van deze soort, onvermijdelijk. Volgens Braks is de schade dan ook beperkt gebleven dankzij een forse ruilovereenkomst met Groot-Brittannië. In ruil voor 17.000 ton schol ziet Nederland af van vrijwel alle kleine kwota in de Ierse en de Keltische Zee en in het Kanaal. Ook met België en Denemarken kwamen ruilakkoorden tot stand.

Schipper en bemanning van de nieuwe Z.243 Drakkar



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

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

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL

De door de VAN VOORDEN GROEP geleverde producten aan de Z.243 zijn:

- 1 VAN VOORDEN nikkelaluminiumbronzen scheepsschroef, diameter 2.700 mm.
- 1 HODI straalbuis met R.V.S. ring
- 1 PROMAC visruimkoelinstallatie, capaciteit 5100 Kcal.
- 1 PROMAC scherfijnsmachine, capaciteit 2500 kg/24 h.
- 1 PROMAC boegschroef 90 pk
- 1 PROMAC hogedrukreiniger 90 bar

Braks kondigde al aan dat de vissers die hun vangsthoeveelheden overschrijden hard zullen aangepakt worden. „Binnen de EG wordt Nederland, na de aanhoudende verhalen over zwarte en grijze viscircuits, eindelijk weer ernstig genomen. Dat moet zo blijven” luidt zijn standpunt.

Eind vorig jaar werd ook de zeedagenregeling vastgesteld. De bestaande regeling van 172 dagen voor grotere en 152 dagen voor kleinere kotters werd terugschroefd tot respectievelijk 154 en 138 dagen. Bijsturing van de zeedagenregeling kan na afloop van elk kwartaal.

Tenslotte is besloten dat nul-kontingenthouders geen aanspraak meer kunnen maken op de nationale reserve, noch kunnen bijhuren van andere vissers.

Er is dus weinig ruimte voor de Nederlandse vissers. Maar of zij zonder verpinken de uitspraak van hun visserijminister dat er geen andere weg is dan die van de vangstbeperkingen zullen nemen zal de toekomst uitwijzen. (gw)

DE NEDERLANDSE KWOTA

VISSOORT	TON IN '89	% t.o.v. '88
Schol	89.520	+ 14%
Tong	10.195	+ 0%
Kabeljauw	13.840	- 11%
Haring	93.015	+ 4%
Wijting	6.430	- 6%
Makreel	31.500	- 13%
Schelvis	305	- 77%
Zwarte koolvis	240	+ 20%
Heek	90	- 10%
Zeeduivel	0	+ 0%

Adverteren?



(059) 32.55.59

Z.519 White Horse strandt in Seaford

De Zeebrugse bokkentreiler Z.519 White Horse sloeg vrijdag voor Kerstmis op drift en strandde op het kunstmatig kiezelstrand van Seaford nabij Newhaven. Ondertussen was de bemanning bij een felle zuidwesten-wind van boord gehaald door de kustwacht.

Op Kerstdag had ook de Z.431 Judith in de buurt van Newhaven met problemen te kampen. De treiler kon met sleep hulp in veiligheid worden gebracht.

De Z.519 was aan het vissen toen de radio uitviel. De Nieuwpoortse schipper Jacky Marchand vond het dan ook aangeraden de haven van Newhaven binnen te lopen. Toen ook de stuurinrichting defekt geraakte werd het anker uitgegooid maar bij windkracht zeven knapte de tros af.

Na een mislukte poging om de bemanning met een helikopter van boord te halen werd de hulp van een reddingsboot ingeroepen. Met het wiptoestel kwamen de vijf bemanningsleden aan boord van de lifeboat. Het op drift geslagen vissersvaartuig werd bij springtij op het kiezelstrand geworpen en door de opeenvolgende getijden verder op het strand gedreven. Vastgesteld werd dat de Z.519 schade opliep aan schroef, roer en kinkiel terwijl ook een scheur in de bakboordflank zichtbaar is. Het vaartuig helt ongeveer 40 graden naar bakboord maar maakt geen water.

Ondertussen werd wel een brede wal gegraven rond het vaartuig dat hierdoor geleidelijk wegzakte en bij hoog tij vlot kwam. Na het dichtn van het lek in de romp verliet de Z.519 het droogdok van Newhaven. De oude Z.176, dat nu als bijstandsschip van Submergo uit Zeebrugge wordt gebruikt, zal het vaartuig naar Oostende opslepen.



De White Horse veranderde dit jaar twee keer van eigenaar. De Rederij Carpe Diem (François Bonny-Deweever) verkocht het schip in juni aan Rederij Adams en Amandels en in september werd het overgenomen door de BVBA White Horse van Noël Vander Veen, die als matroos aan boord zit, en Ronny Gevaert.

Op Kerstmis kwam dan de Z.431 Judith van de N.V. Mattanja uit Knokke-Heist op acht mijl ten zuiden van Newhaven in de problemen. De schroef van de plankenvisser viel uit. Het schip en de vijf koppige bemanning werden veilig de haven binnengesleept.

(gw)

IF IT'S NEWS-RING SEAFORD, REPORTER HEATH JEFFRIES' ON 899501

SEAFORD GAZETTE **SALE NOW ON**

WEDNESDAY, DECEMBER 24, 1988

Custing winds and stormy seas force trawler ashore

SHIP RUNS AGROUND

Seaford head faces new sex charges

1ST NEW YEAR Fabulous HOLIDAY SALE

MONDAY 2nd JANUARY 1989

INSIDE: New Year Messages 0, Women's Diary 10, Leisure 20-22, TV 21, Sport 28-27

Met
de sympathie
van de



Generale Bank

Voor het plaatselijke dagblad was de stranding dé gebeurtenis van de dag.



Na de aanvaring ter hoogte van Boulogne werd de O.500 „De Hoop” op sleep genomen door de Z.70 „Westdiep”. (foto gw)

O.500 „De Hoop” in aanvaring met tanker

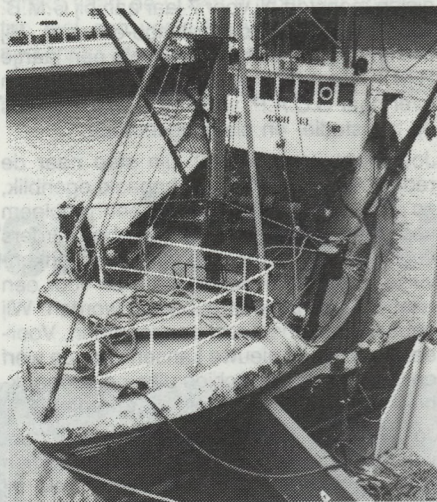
Voor de Franse kust kwam de Oostendse treiler O.500 in aanvaring met een tanker. Meer dan een zware deuk aan stuurboord en een scheur in het bovendek heeft de bokkentreiler van reedster Crombez aan het nachtelijk ongeval niet overgehouden. Maar het had natuurlijk slechter kunnen aflopen.

In de nacht van zaterdag op zondag 17 december heeft de onder Liberiaanse vlag varende tanker Petros het Oostendse vissersvaartuig „De Hoop” middenscheeps geramd. Hoe de aanvaring ter hoogte van Boulogne precies gebeurde is niet meteen duidelijk. Het schip van Godelieve Crombez heeft na de zware dreun de visserij in de west noodgedwongen stopgezet. Door een scheur in het bovendek was immers zeewater doorgedrongen in de brandstoftank. Om de motor van beschadiging te vrijwaren liet de schipper het vaartuig opslepen door de Z.70 Westdiep die in de buurt vertoefde. De Z.70 haalde de visboel van de O.500 op.



Bij de aanvaring met de tanker liep de O.500 zware schade op aan stuurboord.

De Petros was ondertussen met de noorderzon verdwenen maar werd later geïdentificeerd. Zondagnamiddag liep de Z.70 met het gehavende vaartuig en de ongedeerde vijfkoppige bemanning de haven van Oostende binnen. Bij het droogzetten werd geen schade onder de waterlijn vastgesteld. De O.500 zal aan het ongeval alvast enkele weken visverlet overhouden in afwachting dat de onderzoeksraad de verantwoordelijkheid voor de aanvaring vaststelt. (gw)



De Z.70 „Westdiep” heeft de O.500 binnengebracht. 's Anderendaags werd het vaartuig voor onderzoek drooggezet.



JAARBESOMMINGEN:

**1.024 MILJOEN IN OOSTENDE,
1.750 MILJOEN IN ZEEBRUGGE,
174 MILJOEN IN NIEUWPOORT**

De totale jaarbesomming in de Oostendse vismijn bedroeg 1.023.666.063 frank, of 240 miljoen minder dan vorig jaar. In totaal werd 12.440.074 kg. vis aangevoerd, wat ook al twee miljoen kilogram minder is dan in '87.

De Oostendse garnaalvissers brachten wel 30.000 kg. minder garnaal binnen (221.212 kg.) binnen maar met 27.107.287 fr. lag de opbrengst ongeveer één miljoen hoger. De O.110 Benny zorgde opnieuw voor de hoogste aanvoer (25.228 kg.), gevolgd door de O.64 en de O.455, O.101; O.20 en O.481.

In Zeebrugge bracht de visveiling 1.750 miljoen op, een vermindering met 70 miljoen. De totale aanvoer bedroeg 19 miljoen kg. wat dan weer een stijging met 2,5 miljoen kg. betekent.

Nieuwpoortse vissers zorgden voor een opbrengst van 173.903.701 fr. of 600.000 fr. meer dan vorig jaar. Met 2.152.339 kg. lag het aanvoergewicht ook hier 120.000 kg. hoger dan vorig jaar.

N.V. VERHEYE JOEL

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

Sedert meer dan 30 jaar werkzaam voor de Visserij.

**Burelen en werkplaats: Vissersstraat 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

JOS PRAET: EEN NIEUWE REDER

Op zaterdag 7 januari wordt bij de scheepswerf SCAP de O.349 „Lady” gedoopt. Het betreft hier een vervangingsnieuwbouw voor rekening van de rederij „Delta Fish” en dit voor de uit de vaart genomen, gelijknamige boomkorteiler van schipper-reder Erwin Maes. De nieuwe O.349, een hekreiler van 16,5 meter, is om meer dan één reden een verrassende aanwinst voor de Oostendse vloot.

KANS

Achter rederij „Delta Fish” treffen we het dynamische span Jos Praet en Erwin Maes, tevens schipper van de O.349. Een man met jarenlange ervaring in de plankenvisserij.

Voor de Société Coöperatieve d'Approvisionnement à la Pêche (afgekort S.C.A.P.), bij de oprichting in 1948 een toeleveringsbedrijf voor de visserij, is dit meteen het vijftigste afgewerkte vaartuig dat de werf verlaat. Scap is echter maar in '63 gestart met een herstellingsbedrijf voor vissersschepen. Aanvankelijk werd nog samengewerkt met de scheepswerf H. Deweert. De O.141 Don Bosco (geschraapt in '85) was het eerste vaartuig waaraan Scap de laatste hand legde. Met de constructie van volledig zelf gebouwde vaartuigen werd pas in mei '84 gestart. Sindsdien verlieten acht treilers de Oostendse werf. De O.349 „Lady” wordt nummer negen.

Met het oog op een nieuwbouwproject kocht Erwin Maes enkele jaren terug het houten vaartuig N.349 „De Lady”, voorheen ingeschreven als „Blauwe Distel” van François Legein en vervolgens eigendom van de rederij Kiecken-Byloo. De eigendomswissel in '85 ging gepaard met de naamverandering in O.349 „The Lady”.

Schipper Erwin Maes en zijn medevenoot Jos Praet brachten dan de BVBA Deltafish op de been en investeerden in een klein kustvaartuig van een bij ons ongezien type. De hekreiler, aangedreven door een 300 pk-motor, is uitgerust voor de plankenvisserij. Ongevoel is dat aan de treilborden niet één maar twee plankenkorren bevestigd zijn (tweelingnetten), waarmee zowel de grondvisserij op garnaal en platvis als de kabeljauwvangst mogelijk is. De hekreiler wordt gevoerd door schipper-eigenaar Erwin Maes en drie bemanningsleden die er telkens voor maximaal vijf dagen op uit zullen trekken.

Het gedeeltelijk opgetuigde casco verliet op woensdag 14 december de Oostendse werf. Na enig kraanwerk bracht een opligger de vracht van 61 ton naar het visserijdok. Deze methode valt voordeliger uit dan de klassieke stapelloop die heel wat voorbereidend werk vergt. De laatste keer dat een dergelijke tewaterlating plaatsgreep dateert van 25 november toen de N.350 „Colette” op een gelijkaardige wijze te water ging. (gw)



Schipper-eigenaar Erwin Maes en mede-eigenaar Jos Praet, de drijvende krachten achter het project O.349 Lady. (foto's gw)

Mede-eigenaar Jos Praet zet zijn eerste stappen in de rederij maar is professioneel al jaren nauw betrokken bij de visserij en scheepvaartwereld. Afgestudeerd als mecanicien monstert hij voor 7 jaar aan bij C.M.B. voor de koopvaardij-ter-lange-omvaart. Hij brengt het tot 2de machinist. Na een jaartje R.M.T. stapt hij zo'n kleine 10 jaar geleden over naar S.C.A.P. waar hij nu nog actief is op het studie- en planningsbureau.

Jos Praet verantwoordt zijn stap naar de rederij als volgt: „Op een bepaald ogenblik, zo'n 5 jaar geleden, was er een probleem voor het bekomen van nieuwbouworders voor bokkenvissers. Wel mochten plankenvissers toen in beperkte mate en voor een relatief korte periode gebouwd worden. Wij hebben die kans direct aangegrepen. Vooreerst schiep dit nieuwe kansen voor de werf en voor mij de, misschien ultieme, mogelijkheid om zelf een vaartuig uit te reden”.

Jos Praet blijft niet bij de pakken zitten, vakliteratuur wordt doorgenomen. Samen met zijn vrouw, maar ook alleen trekt hij naar de vissershavens langs de Franse westkust om daar de nodige kow-how op te doen i.v.m. de constructie en de uitbating van de plankenvissers. „Want hier”, zegt hij „was de plankenvisserij volledig door de bokkenvissers verdrongen”.

PROTOTYPE

Het was de bedoeling een prototype te ontwikkelen bij SCAP om op die manier een plaats te veroveren binnen de ruime markt die er toen voor dergelijke schepen was in Frankrijk en Engeland.

'n Paar jaar geleden staakt Praet zijn plannen om het alleen te proberen en zoekt een venoot. Die vindt hij in de schipper-reder van de O.349 Erwin Maes die toen op het punt stond de slopingspremie aan te vragen en zich uit de visserij terug te trekken. Het klikt meteen tussen het enthousiasme van Praet en de gedegen schipperservaring van Maes en de plannen krijgen in het eigen studie-bureau meer en meer vorm.

Een lang aanslepende procedure bij het Ministerie van Verkeer immobiliseert heel het project anderhalf jaar. „Een serieuze streep door onze financiële rekening en deze van de werf zelf”, aldus Praet, „want ondertussen waren de buitenlandse markten waar wij dit type van vaartuig eventueel zouden kunnen slijten dichtgeklapt en de kans om nog een nieuw vaartuig aan Engeland of Frankrijk kwijt te geraken is gezien de bouwstop daar nu zowat nihil. Dat is enorm spijtig want nu hebben we veel energie en tijd gestopt in het ontwikkelen van een hier onbekend type „gatvisser” waarvan bij ons er misschien nooit nog een tweede zal gebouwd worden”.

Wat meteen het actuele probleem oproept van de samenwerking tussen de Oostendse werf want in de voorbije jaren pakte zowel I.d.P. als Seghers uit met een, in veel opzichten, analoog type vaartuig respectievelijk de O.316 „Aegir” en de O.154 „Wilmar”.

PRIMEUR

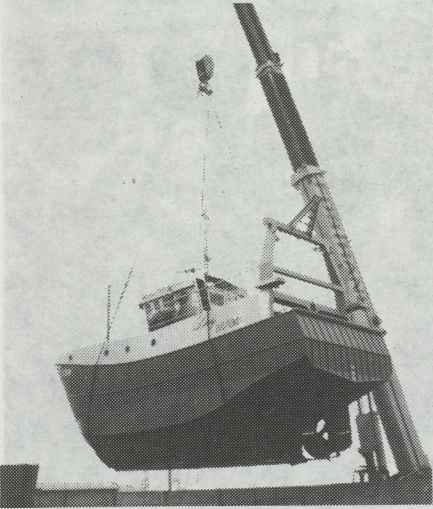
In mei jl. wordt dan eindelijk de kiel gelegd van de O.349 die om meer dan één reden belangwekkende renovaties te bieden heeft.

Vooreerst is er de niet zo klassieke bouw die sterk refereert naar de O.154 die Seghers medio '88 afleverde. Ook hier is het bakdek tot achteraan doorgetrokken, boven hoofddek, wat aan het vaartuig een nogal hoge opbouw geeft. Jos Praet: „Vooreerst biedt het de bemanning daardoor een veel beter arbeidscomfort. Daarbij zal men bij slechter weer niet zo gauw geneigd zijn om de haven binnen te lopen en zal men beter weer kunnen afwachten”.

Bouwtechnisch gesproken is de romp niet van het „ronde-vorm” type zoals de meeste van onze bokkenvissers maar is het een vaartuig in ontwikkelbare vormen; bij ons spreekt men dan van knikspanten. „Dat houdt in”, zegt Praet, „dat alle platen op een natuurlijke manier zijn gelast. Het ontwerpen van zo'n model vraagt een lange en

moelijke studieperiode. De meeste van onze werven kennen het procédé niet eens".

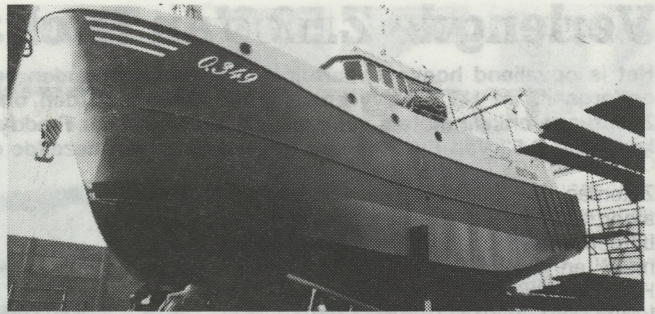
De „ronde" voorstevan is het logische gevolg van het principe dat men op een zo kort mogelijke afstand (16,5 meter) een maximum aan ruimte moest zien te creëren. En wie het vaartuig bezoekt, staat dan ook versteld van de mate van bewegingsvrijheid en beschikbare oppervlakte in dit toch wel klein vaartuig.



Het bijna afgewerkte vaartuig, een last van 61 ton, wordt over het muurtje getild en op een opligger geplaatst. Aan de Baelskaai zette de periscopische kraan het vaartuig in het Vissersdok.

Een primeur binnen onze vloot is het feit dat de O.349 als hekreiler twee netten tegelijk zal kunnen slepen.

Na de O.316 Aegir, O.154 Wilmar krijgt de Belgische zeevissersvloot er met de O.349 Lady een derde nieuwe hekreiler bij. Met 16,5 over alles wordt dit kustvaartuig een van de kleinste eenheden van de vloot.



„Komt daarbij dat het veranderen van net niet meer tijd in beslag zal nemen dan het gewoon binnen- en weer buitenzetten van één en hetzelfde net. Wij beschikken over 2 nettenrollen die 4 netten kunnen stouwen waarmee we dan zowel op garnaal, op bodemvis als op kabeljauw zullen kunnen jagen er heel gemakkelijk van de ene op de andere soort kunnen overstappen. Op die manier bewerken wij ook een groter te bevissen oppervlakte dan de 8 meter bij de bokkenvissers.

Bijkomende troeven zijn de mindere slijtage aan de netten, en minder brandstofverbruik dan bij de bokkenvissers".

INVESTERING LATEN RENDEREN

„De eerste maanden zal het nog experimenteren zijn maar naar uit buitenlandse rapporten blijkt hebben dergelijke hekreilers met tweelingnetten een veel beter rendement dan de boomkorvaartuigen. Afwachten maar", zegt Jos Praet.

Straks vaart de O.349 af voor zijn maiden-trip met een vaste bemanning van 3 à 4 personen: schipper-reder Erwin Maes, een

matroos-motorist en een matroos eventueel aangevuld met scheepsjongen.

Praet zelf vaart niet mee: „We moeten realistisch blijven. Zo'n zware investering moet je laten renderen door er mensen van het vak mee te laten varen. Ik zelf zou waarschijnlijk meer in de weg lopen dan wat anders. Bovendien blijf ik nog werkzaam bij Scap zelf".

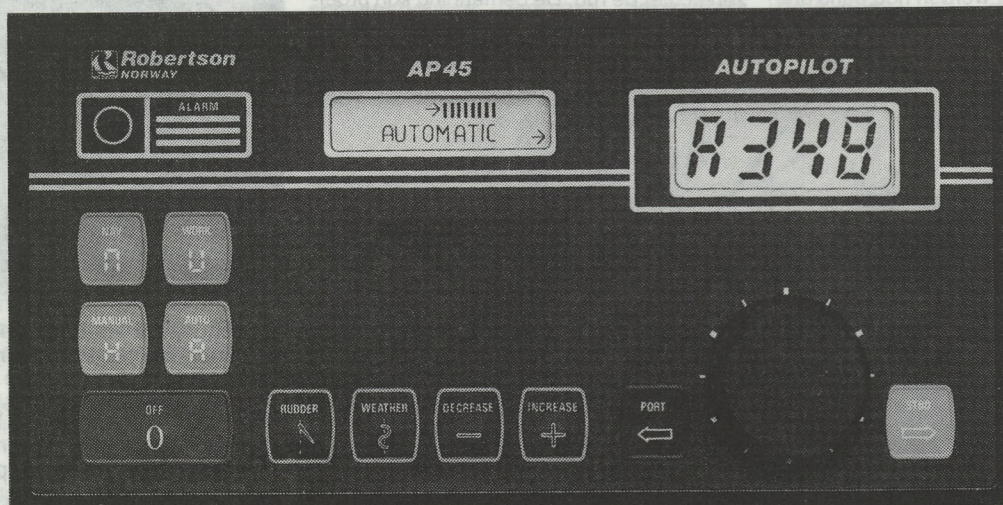
De O.349 is 16,55 meter lang (L.O.A.), 5,5 m. breed en heeft een holte van 2,3 meter. Een Mitsubishimotor zorgt voor een voortstuwingsvermogen van 300 p.k. en dit met een vierbladschroef in straalbuis.

Het visruim is 25 m³ groot en er kan 12.000 l. brandstof worden opgeslagen in dubbele bodemtanks.

Een tweevoudige nettenrol met tussenschilten laat toe om 4 rollen te vormen en 4 netten te bergen. Een drie trossenverfijner verschafft de mogelijkheid om aan tweelingnettenvisserij te doen.

Verder is er logies voorzien voor 4 personen en is de ruime brug „voorlopig" uitgerust met een daglichtradar, een dieptemeter, een V.H.F., een log en een navigatiecomputer.

Robertson AP45 Autopilot



N.V. INES:

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

Verlengde Z.53 Van Eyck herdoopt

Het is opvallend hoeveel vaartuigen de laatste maanden een verlengingsoperatie ondergaan. De N.75 Sarvy en de Z.576 Ostara werden onlangs in Oostende en Zeebrugge enkele meters verlengd. De Heistse reder Freddy Depaepe liet zijn bokkentreiler Z.53 Van Eyck op een Nederlandse werf dezelfde operatie ondergaan.

Zaterdag 10 december werd de operatie afgerond met een nieuwe doop waarvoor beroep werd gedaan op de oorspronkelijke meter en peter. Mevrouw Diane Van Der Haeghe-Drory, echtgenote van de verkoopdirecteur van de ABC-motoren, was in elk geval van de partij. Peter Leo Tindemans, Minister van Buitenlandse Betrekkingen, liet zich vertegenwoordigen door zijn zoon Bruno omdat hij in het buitenland vertoefde.

De Z.53 is gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven in Oostkamp en afgewerkt bij Scap in Oostende. De doop van de nieuwe bokker greep plaats op 7 maart 1981. Het is dus nog een betrekkelijk recent vaartuig dat aan de eisen van een zeewaardigheid voldeed. Toen reder Depaepe het plan opvatte om een vangstverwerkingsinstallatie aan boord te nemen wezen metingen uit dat dit ten nadele van de stabiliteit zou uitvallen. Een verlengingoperatie moest hier de oplossing brengen. Enkele maanden geleden sloot Freddy Depaepe dan ook een overeenkomst af met het Nederlandse scheepsbouwbedrijf Padmos om het vaartuig met tien spanten (4,5 m.) uit te lengen en volledig te modernizeren.

Op de werf Metz in Urk werd de Zeebrugse bokker middendoor gebrand en voorzien van een tussensbouw. Padmos in Stellingen zorgde voor de verdere afwerking en de plaatsing van nieuwe installaties. Alles bij elkaar een aanzienlijke investering die op de helft van de bouw prijs mag ingeschat worden.

METAMORFOSE

De ingrijpende ombouw maakte het oorspronkelijke vaartuig bijna onherkenbaar. Het werd niet alleen enkele meters langer, ook de vrijboord nam met 40 cm. toe. De nieuwe ruimte biedt plaats aan een nettenberging en daaronder werden nog eens drie



Na de plechtigheid nodigde reder Freddy Depaepe alle aanwezigen uit voor de receptie in de vismijn. (foto's gw)

brandstoftanks geplaatst. Het schip kreeg een nieuwe portaal mast en aangepaste bokken, een vangstsorteerder, transportband en twee ijsmachines aan boord. Een nieuwe hulpmotor Mitsubishi van 305 pk waarop de winchgenerator en het verlichtingsnet, dat op 220/380 volt werd gebracht, aangesloten zijn. Ook het instrumentenbord bleef niet onaangeroerd. De schipper beschikt voortaan over twee kleurenradars en een nieuwe automatische piloot. Beneden kregen de koelruimten een nieuwe isolerende bekleding terwijl het kombuis van een up-to-date-inrichting werd voorzien. Alles bij elkaar een metamorfose dus.

Ondertussen heeft het vaartuig al drie reizen achter de rug. De bemanning kon proef-



Opeengepakt als haringen in een tonnetje voor de herdoop van de Z.53 Van Eyck.

door stuurman Johan De Seck, machinist Georges Delanghe, hulpmotorist Robert Meyers, matroos Johan Depaepe (zoon van de reder) en scheepsjongen Geoffrey De Busscher in afwachting dat „schoolloper” Steve Saevels als zevende man zijn schippersbrevet in handen heeft.

Na afloop van de tweede reis woonden meter en peter de verkoop van het vernieuwde vaartuig bij ter gelegenheid van een ochtendlijk bezoek aan de Zeebrugse visveiling in volle werking. (gw)



De nieuwe meter en peter van de Z.53: mevrouw Diane Drory en Bruno Tindemans.

Nieuwpoortse N.15 „De Kottens” omgedoopt tot Z.15 „Stephanie”



Beeld van de inzegening en het omdopen van de N.15 in Z.15 aan boord van het vaartuig.

Nieuwpoort kreeg er de laatste maanden enkele vaartuigen bij uit Zeebrugge en Oostende. Veranderingen van eigendomstitels kunnen echter ook in omgekeerde richting werken. Dat is het geval met de N.15 „De Kottens” die voortaan in Zeebrugge geregistreerd staat.

„De Kottens” ligt met bouwjaar 1975 beneden de gemiddelde ouderdom van de vloot. Het vaartuig was eigendom van de families Roger Calcoen-Vermote uit Middelkerke (tevens mede-eigenaar van de N.52 „De Kottens II”) en van Louis Vantorre-Crevits uit Blankenberge. Schipper Louis Vantorre bekwam onlangs het volle eigenaarschap van de bokkentreiler.

Alhoewel het schip Nieuwpoort als thuishaven had kwam het in de voorbije jaren geregeld aan de afslag in Oostende en Zeebrugge.

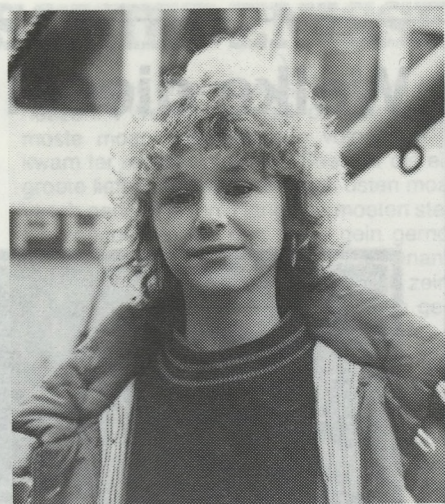
In de Brugse vismijn verbeterde de N.15 zelfs het opbrengstrekord toen het in maart '86 een brutobesomming van meer dan vijf miljoen totaliseerde. Daags nadien liep het vaartuig zware schade op aan de drijfstang en de krukas waardoor uiteindelijk de 1.000 pk-motor moest worden vervangen.

De N.15 werd zaterdag 10 december door visserij-aalmoezenier Corneillie omgedoopt tot Z.15 „Stephanie”.

De 13-jarige dochter Petra van de reder-schipper trad op als meter. De Zeebrugse reder Bart Schiltz aanvaardde het peterschap van de nieuwkomer in Zeebrugge. (gw)



De familie Vantorre-Crevits, eigenaars van de Z.15, omringd door meter Petra, scheepsbouwer Degraeve, peter Bart Schiltz en visserij-aalmoezenier Corneillie.



Met haar 13 jaar is Petra Vantorre, oudste dochter van reder-schipper Louis Vantorre, de jongste meter van een vissersvaartuig.

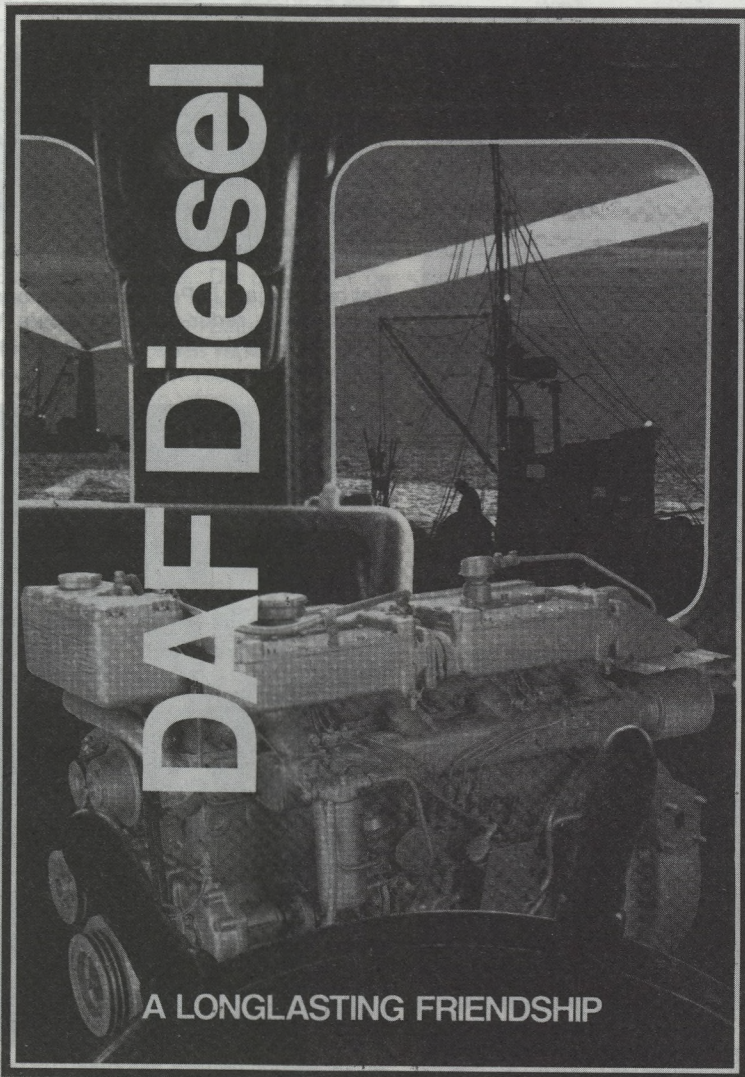


De jeugdige meter Petra Vantorre slaat een paasnagel in het dek.



De bemanning van de bokkentreiler Z.15: Henk Populier (matroos), Louis Vantorre (schipper en eigenaar), Hubert Helsmoortel (matroos), Guy Vantorre (assistent-motorist), Yourick Decorte (motorist), Christof Pylizer (scheepsjongen) en Daniël Rosseel (stuurman). (foto's gw)

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



*Scheepsmotoren voor voortstuwing
(continu vermogen: ISO 3046)*

Type	kW	PK	t.p.m.
DF 615 M	71	97	2200
DT 615 M	92	125	2100
DH 825 M	97	132	2100
DK 1160 M	125	170	2000
DKTD 1160 M	155	211	2000
DKT 1160 M	184	250	2000
DKS 1160 M	220	300	2000
DKX 1160 M	221	300	1800
DKX 1160 M	250	340	2000

*Scheepsmotoren voor hulp-
aandrijvingen
(continu vermogen: ISO 3046)*

Type	1500 t.p.m. (50 Hz)	
	kW	PK
DF 615 MG	53	72
DT 615 MG	71	97
DH 825 MG	73	99
DK 1160 MG	106	144
DKTD 1160 MG	133	181
DKT 1160 MG	155	211
DKS 1160 MG	177	241
DKX 1160 MG	200	272
DKZ 1160 MG	218	296

Type	1800 t.p.m. (60 Hz)	
	kW	PK
DF 615 MG	63	86
DT 615 MG	86	117
DH 825 MG	86	117
DK 1160 MG	120	163
DKTD 1160 MG	147	200
DKT 1160 MG	176	239
DKS 1160 MG	201	273
DKX 1160 MG	218	296
DKZ 1160 MG	240	326

DAF Diesel, Een langdurige vriendschap.

DAF Trucks N.V. - DAF België

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

EIN STIKSJE OSTENSCHES GESCHIEDENISSE

J'hebt het giender misschien ook gelezen van die Zeibruggenoare die ze gat getoogd hebt an de Fransche gandarms die n'hem wilden stekken met ze schip?

Je moet nu nie goan peizen dan 't de Zeibruggenoars zien die die giste uitgevoenden hebben. Ter goan der misschien zien die goan peizen op de tied van voor den orlooge os d'Ostendenoars op schein hoarieng giengen goan visschen in de Fransche woaters woar dan ze tonne nie mochten visschen en dan uuze visschers 't zelfste toogden os ze kosten wegloopen van de Fransche koolbak zoender gepakt te worden.

'k Moeten julder zeggen dat da gebruik of veele langer bestoan hebt gelijk of da je in de boeken van Juul Seesaar kan leezen, moar vermits dander nie veele zien die genoeg latien kennen voe de gazetten van uut die tied te leezen, goan 'k het hier zelve vertellen.

Juul Seesaar was met ze soldoaten noar hier gekommen voer uus te beschaaven gelijk of damme wiender loater ook gedoan hebben met de neigertjes in de Congoo. Moar van Roome toe hier is ein schoon endje en gelijk of dan der nog gein vliegmasjiens woaren en gein ottoo's en dat de tring nog nie bestoend, moesten de romeinsche piejotten 't ollemoale te voete oflappen gelijk damme wiender in uuze tied voor de lasten orlooge hier ook gedoan hebben in 't derde lienje.

En je kan peizen da ze moe woaren van zoe jein stik te marsjeiren. Ze hadden dadde wel nie ollemoale in ein trek gedoan, ze hadden oenderweg zelfs nog ein stiksje moeten vechten voe deure geloaten te worden voe toet hier te geraaken en da was ook nie voe te lachen. En azoo woaren ze olgeliek toe an de kanten van Jabbeeke, an 't kleine strange gegrocht.

Seesaar zei teegen ze soldoaten: mannen 'k zien ik stief moe geworden en 'k stellen voeren van hier ein poar daagen uut te rusten: ter weunt hier schoon vrouwvolk en z'hebben hier goe bier en 't is hier genoeg prooper woater voe julder voeten te waschen: doe moar gelijk do da je tuus ziet en vergit nie da je getrowd ziet.

En Seesaar gieng met z'n geeneraals en d'andere saabelsleepers noar de kantiene voer ein pot te pakken en oover de lootoo te klappen. Moar ze kreiengen oenger en ze vroegen de menuu an de patrong voe te zien wat dan ze kosten kriegen voe 't eeten. Moar gelijk of dat 't orlooge was, waster nie



STIERMAN LÈÈZE

BLOEMETJES VOOR JEF KLAUSING

Jef Klausing publiceerde einde 1987 een boek „ZINGENDE BAREN”, waarin 140 liederen (zonder muziekanotatie) in verband met de zee, de visserij en de vis. Het was geen gewone opsomming van liederen, ze werden geplaatst in het kader van de gebeurtenissen waartoe ze aanleiding gegeven hebben, bijvoorbeeld wanneer het ging om een ramp op zee.

In de twee jaarlijkse wedstrijd voor heemkunde van de Provincie West Vlaanderen kreeg Jef Klausing een onderscheiding voor dit werk.

Het boek zelf werd uitgegeven in beperkte oplage en is niet in de handel te verkrijgen. Er werd zopas een nieuwe reeks gedrukt waarvan nog enkele exemplaren te verkrijgen zijn. Wie er zich zou aan interesseren wende zich tot de schrijver zelf: Jef Klausing in de Koninginnelaan, 34, te Oostende (telefoon: 059/80 00 79). De prijs is gesteld op 600 fr.

veele te kriegen zoender rasjongzeegels dan ze ziender nie hadden. Moar de boas van de kantiene zei teegen Seesaar datter doar ein platse was was langs de kust da nog gein naame had moar woar dander visschers weunen die zukke goeje vassche

visch binnen brochten en smaakelijke gernoazen. 't Was nie moejelek om vienden: je moste moar d'ottoostraade volgen en je kwam ter rechte op uut. En Seesaar die ein groote liefhebber was van visch osten moar vasch genoeg is, en 't lange ha moeten stellen zoender en die nog noojs gein gernoazen geeten had, zei teegen ze luutenant: pakt ein handsvul soldoaten en hoalt zeire ein toengsje of zesse en ein kielootje gernoazen an de trap dan'k kunnen eeten.

En de luutenant was weg. Moar os de menschen van da dorptje die soldoaten met hunder pieken zaagen ofkommen, slooten ze zeire de poorte ze wisten nie wat dat die sjarrels van plang woaren en zeeker is zeeker: 't woaren in ieder gevol gein toeristen en ze bleiven moar best van woar dan ze gekommen woaren.

En 't was oal gein avanse dat die luutenant zei datten gezoenden was van Juul Seesaar en moar juuste ein poosje vis en ein kielootje gernoazen noodieg had, ze verstoengen hem nie mit datten latien sprak en de poorte bleif toe. Ze wisten zelfs nog niet wien dat Seesaar was: 't schoole was nog nie uitgevoenden woar dan ze 't hadden kunnen leiren.

Ewel zei die luutenant, os je giender goat koppen, 'k kunnen ik dadde ook en 'k goan julder ein keir beleegeren voe julder te klooten. Moar da was nie veele gekort: ze hadden toch vis genoeg an hunder eigen en hoarieng gelijk binst den orlooge en biegevolg niertent te kort zoodat de luutenant en ze soldoaten 't mochten oftrappen van oarmoe. En os de menschen van 't dorptje zaagen dat de romeinen hunder puusten giengen scheuren, ze kwaamen ollemoale op de wollen en ze staaken hunder broek of en ze toogden zoe rap of kieken juuste 't zelfste an de romeinen gelijk of dat die Zeibruggenoare an de fransche sjandarms getoogd had.

Os de luutenant weere bie Seesaar kwam, vroeg Seesaar woar da ze vis en ze gernoazen was. En de luutenant buuten oasem koste moar juuste zeggen in 't latien: ostenderuunt... da wil zeggen in 't ostensch: ze toogden en 't is doarmee dan ze dat dorptje de naame gegeven hebben van Ostende: menschen die geiren veele toogen, gelijk Dikke Matielle van Ostende die 't schoenste voorbeeld is daje hiervan kunt peizen. Jef.

ELEKTRIEK
MEKANIEK

LOOSBERGH CH. Oud Huis PVBA

OOSTENDELAAN 181 - 8430 MIDDELKERKE - ☎ (059) 30 03 33

- ★ Herwikkelen en herstellen van motoren en dynamos
- ★ Algemene auto-elektriciteit - autoradios - VDO tachograven
- ★ Industrie en marine toestellen - batterijen en batterijladers
- ★ Gereedschap: Metabo - Wolf - Kango - Draadsnijmachienen
- ★ Betontrillers - lasposten
- ★ Herstellen alle merken

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

**nv. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium**



„NV NORTH SEA BUNKERS”

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

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



**Direktie en personeel s.v. S.C.A.P.
wenst haar cliënteel**

**BESTE WENSEN
VOOR 1989**

(059) 32 29 51 - 32 09 31

(050) 54 48 87

**s.v. S.C.A.P.
H. Baelskaai 27,
8400 OOSTENDE**

**Rederskaai 23-24
8380 ZEEBRUGGE**

Onverwoestbare O.298 Van Dyck stoomde zelfs naar Labrador

Vlaamse vissers die de ijsgang in de Labrador Zee trotseerden zijn dungezaaid. Roland Tratsaert maakte aan boord van de O.294 Van Orley vijf transatlantische reizen mee naar de visrijke Canadese kust boven Newfoundland. Ook de O.297 Rubens stoomde in het begin van de jaren vijftig dezelfde richting uit. Het derde Belgische vissersvaartuig dat de „rode bonen” zo ver ging zoeken was de O.298 Van Dyck. Het was de laatste stoomtreiler van de eens zo belangrijke N.V. Motorvisserij, in de volksmond kortweg „Crops” genoemd.

Deze maand is het precies 25 jaar geleden dat het tijdperk van de stoomtreilers werd afgesloten.

De zoon van de in visserijkringen alombekende „Galle” (Emiel Tratsaert), Roland Tratsaert, heeft de komst en het vertrek van de laatste stoomtreiler van dichtbij meegemaakt. Het onderwerp op tafel gooien ten huize van de laatste schipper brengt sluimerende herinneringen aan de oppervlakte.

Als leerling van de John Bauwensschool was de jonge Tratsaert voorbestemd om in de voetsporen van zijn vader te treden. In 1949 kwam hij bij „Crops” terecht op de O.297 Rubens II (de eerste Rubens ging in 1941 verloren). Voor die tijd een zeer modern schip met een geweldige motor herinnert hij zich nog. Een jaar later kwam hij als lichtmatroos op de in Engeland gebouwde O.298 Van Dyck (die de oude Van Dyck moest vervangen) terecht. Het schip was het eerste van een hele reeks. Een prototype met alle voor- en nadelen daaraan verbonden. „Het schip was eigenlijk veel te zwaar gebouwd maar oersterk” weet Tratsaert te vertellen. „Het lag veel te diep, maakte overvloedig water dat het overigens zonder problemen wist te verwerken.

Het schip stond model voor een reeks van wellicht meer dan honderd vaartuigen. De O.293, O.296 en O.294 die „Crops” later bestelde lagen minstens een voet hoger uit het water. Ze waren ook lichter gemaakt door de spanten meer uit elkaar te plaatsen. Niettegenstaande de Van Dyck het oudste van de vier zusterschepen was bleef het langst in de vaart, getrouw bijgestaan door machinist André Schallier die al die jaren over de machines waakte.

Roland Tratsaert was het eerste jaar aan boord van de O.298, waarmee hij vanaf eind 1950 op IJsland voer. Vervolgens maakte hij de overstap naar het zusterschip O.294 Van Orley. Het eerste schip dat hij als schipper voerde was opnieuw de Van Dyck. Hij bleef kapitein van december 1959 tot de uitvlaging. De O.298 liep Oostende binnen na zijn laatste reis op 12 januari 1964.

Ondertussen had de rederij Hamling uit Hull al de O.293 Van Eyck en de O.296 Van Oost tegen een spotprijs overgenomen van de N.V. Motorvisserij. Eind '63 ging de O.294 Van Orley dezelfde weg en de O.298 Van Dyck was meteen het laatste vaartuig van „Crops” dat van de hand ging. Wat er verder met de stoomtreilers is gebeurd is niet bekend. Vast staat dat ze alle vier nog enkele jaren gevaren hebben, terwijl de Oostendse maatschappij de boeken sloot.

DRINKGELD VAN LEVERTRAAN

„Met een 18-koppige bemanning, meestal aangevuld met een marconist; werden in die tijd jaarlijks 18 reizen op IJsland

gemaakt” vertelt Roland Tratsaert. „De ene maand twee reizen, de volgende één. In de beste dagen leverde een goede reis 3.800 bennen op. De bemanning verdiende goed. Alleen al het drinkgeld op de traanopbrengst van de vislevers was wellicht toereikend om een walarbeider te betalen. De opbrengst van een vat levertraan ging voor de helft naar de maatschappij en voor de andere helft naar de bemanning van de visbak. Dat was telkens 1.200 tot 1.800 frank.”

In die tijd kreeg een matroos een vast loon van 2.500 frank en 60 centiemen per 100



In enkele uren wist de O.298 Van Dyck een berg „rode bonen” in te halen tijdens de reis naar Labrador. Ze keerden terug met 3.600 manden zeebaars.

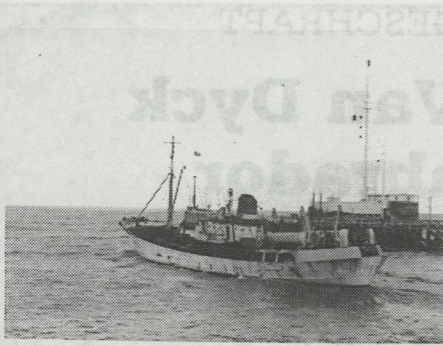


„Hier sliep ik” zegt schipper Roland Tratsaert, de plaats onder de brug aanwijzend op een oude foto van de O.24 Van Orley, een zusterschip van de Van Dyck, waarmee hij vijf keer naar Labrador stoomde. (foto gw)

frank opbrengst. De jaarbesomming van de grote IJslanders beliep kort na de oorlog 12 tot 14 miljoen. De opbrengst lag de volgende jaren zelfs hoger. Zo maakte de O.298 Van Dyck, die 18 miljoen frank gekost had, het eerste jaar al een besomming die de kostprijs van het schip evenaarde. De uitzonderlijke opbrengst was het gevolg van de wedijver tussen de grote rederijen die vaak niet wilden verkopen onder een minimumprijs. Bracht een ben bijvoorbeeld geen 300 frank op dan kocht de grote patron van de Motorvisserij Lucien Decrop de vis zelf op. Voor de stockage in afwachting dat hij een geschikte koper vond beschikte hij over een diepvriesfabriek aan de Baelskaai.

OLIEVERSLINDERS

Waren de eerste stoomschepen uitgerust met kolenbranders dan kwam daar na de oorlog verandering in. De nieuwe schepen werden niet meer met kolen gestookt om stoom te bekomen maar beschikten over triple-expansiemotoren op zware stookolie. Voor de verre visserij waren grote opslagtanks noodzakelijk. Skipper Tratsaert herinnert zich nog dan voor elke reis meer dan 200 ton zware fuel gebunkerd werd waarmee het schip 26 dagen op zee kon vertoeven. „De Van Dyck, 880 pk, verstookte op de traverse 18 ton fuel per dag op volle snelheid en 8 ton tijdens de visserij. De



De O.298 Van Dyck vaart uit.

motoren waren zeer bedrijfszeker. In heel mijn loopbaan heb ik maar enkele stoomtreilers weten opslepen, o.a. de O.303 Artan die zijn schroef verloor en hierdoor zijn as aan flarden draaide en nog een ander vaartuig. Daarom kon „Crops” ook zo moeilijk scheiden van zijn stoomschepen. „Alhoewel hij op het einde wel plannen had om bij Béliard vier nieuwe schepen te bouwen. Ze zijn er echter nooit gekomen”.

COMFORTABEL IN LABRADOR

Aan boord van de IJslandschepen van het type Van Dyck was het leven in vergelijking met de middenslagtreilers uit die tijd zeer comfortabel. De verblijfsakkomodaties lag in tegenstelling met andere vaartuigen achteraan. „Er was een schone keuken, twee eetruimten (een voor de matrozen en een voor de stuurman, machinisten en schipper) en gezamenlijk logies voor de lagere bemanningen in het achterschip. De stuurman en de eerste machinist beschikten over een afzonderlijke kajuit. Er waren lavabo's en stortbaden, toiletten, centrale verwarming en droogkamer voor het oliegoed rond de schouw. Het best behuist was de schipper. Hij had een formidabele schone kamer met bad onder de brug.” Roland Tratsaert bestempelt dit als een ongewone luxe voor die tijd. „Er was zelfs een kok die zich alleen met de bereiding van de gerechten moest inlaten. Dat was ook hard nodig om de bemanning, die tijdens de visserij soms meer dan 16 uur ononderbroken op de been was, van nieuwe krachten te voorzien”.

Over reizen naar de Labrador Zee kan onze gesprekspartner een woordje meepraten. Aan boord van de O.294 Van Orley maakte hij de helse tocht vijf keer mee. Die ene reis van de Van Dijck was hij er niet bij. Wijlen Albert Van Neuville was toen schipper. De reis duurde veertig dagen en er werd zelfs aan getwijfeld of het vaartuig nog terug zou komen.

Het schip was vertrokken met bestemming IJsland maar na een schrale vangst en met gevulde brandstoftanks zette het koers naar Groenland. Ook daar liet de vis zich niet verschalken. De O.298 liep door naar Labrador waar niet door de ijsvelden te komen was. Het keerde de steven terug naar Groenland, bunkerde en keerde terug naar Labrador waar de vaarroutes ondertussen open lagen. Na twee dagen vissen was het schip overladen en moest fuel worden geloosd om de treiler opnieuw in beweging te krijgen. De Duitse piloot die de O.298 begeleidde vond toen dat het schip dat overvloedig water maakte meer weg had van een U-boot dan van een vissersschip.

Voor Roland Tratsaert ligt het allemaal al een half mensenleven achter de rug. In '64 stapte hij uit de visserij. Na een korte overgangperiode werd hij ingelijfd bij het Zee-wezen waar hij reeds meer dan 22 jaar de staatsleepboot „Zeetiger” over de Noordzeegolven voert.

Guido WALTERS

ZOEKT TE KOOP:

Alle marine gereedschap: kompas, sektant, oktant, log, diepte-, baro-, chronometer, ankers, schroeven, horloges, boeken, stuurwiel, verrekijker, radio, enz.

Tel. (050) 31.45.54.



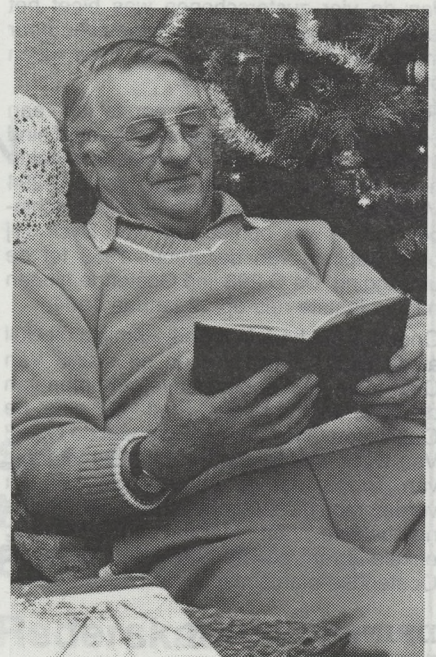
De bemanning, met uiterst rechts kapitein Van Neuville, op de O.298. Verschillende bemanningsleden die de reis naar Labrador meemaakten zijn nog in leven.

MACHINIST ANDRE SCHALLIER MISTE 40-DAAGSE REIS NAAR LABRADOR NIET

André Schallier, als gepensioneerde nog steeds woonachtig op de Oostendse Konterdam, was aan boord als machinist van de O.298 Van Dijck van 1950 tot 1964. Aanvankelijk als tweede machinist. In die functie ging hij het schip ophalen in Hull. Vanaf 1951 als eerste machinist tot het schip op 31 januari 1964 in Hull werd afgestaan aan de nieuwe eigenaars. Dat betekende ook het einde van zijn zeemansloopbaan. Als 43-jarige stapte hij als burger over naar de Zee-macht.

André Schallier werkt gedurende 24 jaar op de vissersvaartuigen van de NV Motorvisserij. Als 19-jarige kwam hij als derde machinist aan boord van de eerste O.297 Rubens. Tijdens de oorlog lag hij met de O.295 Memling, met kapitein H. Boeydens (alias „Den Scherpen”), in Belfast. Later kwam hij aan boord van de O.290 Teniers, het eerste vaartuig van „Crops” dat bekend stond als „de sluffer”. Gedurende een korte periode was hij weg van de MV, aan boord van de O.317 Manitoba (een omgebouwde Britse mijnenveger), om terug te keren op de O.301 James Ensor.

Achtereenvolgens was hij nog aan boord van de stoomschepen O.303, O.299, O.293 om uiteindelijk op de O.298 Van Dyck te belanden. Met dit laatste schip maakte hij de historische reis van 40 dagen naar Labrador mee. (gw)



André Schallier pluist zijn monsterboekje na. (foto gw)

Nieuwe redeboot voor Nieuwpoort



Nadat het Loodswezen in Zeebrugge enkele weken geleden al een nieuwe redeboot in ontvangst mocht nemen kreeg Nieuwpoort nu een identiek vaartuig. (foto gw.)

Sinds enkele weken heeft het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart twee nieuwe redeboten, de nummers 14 en 15, in gebruik genomen. De 14 werd in oktober geleverd en heeft Zeebrugge als standplaats. Op 20 december nam het Loodswezen de 15 in Oostende in ontvangst. Onmiddellijk na de oplevering zette het vaartuig koers naar thuishaven Nieuwpoort.

De redeboot 15 werd na de proefvaart van Antwerpen naar Oostende overgedragen aan het Bestuur van het Zeewezen. Naast technici van de werf Scheepvaart en Konstruktiebedrijf (SKB) werd het vaartuig bemand door schipper van de redden dienst in Nieuwpoort Frans De Potter en scheepswerktuigkundige Jean Van Troyen. Beide Nieuwpoortenaars zijn geen onbekenden in scheepvaart- en visserijkringen. Frans De Potter zat veertien jaar in de visserij aan boord van de N.715 Marcel (*) van zijn vader vooraleer tot het loodswezen en de Zeereddingsdienst toe te treden. Jean Van Troyen heeft er slechts enkele maanden visserij opzitten. Hij werd vervolgens drie jaar ingelijfd bij de Zeemacht en belandde uiteindelijk bij het Zeewezen en de Nieuwpoortse zee-reddingsdienst. Beide zeelui hebben tijdens de overtocht de kwaliteiten van de nieuwe krachtige motorredeboot weten te appreciëren. Het vaartuig zal voortaan instaan voor het beloodsen van zeeschepen vanuit Nieuwpoort.

De redeboot 15 is uitgerust met de nodige communicatie-apparatuur (VHF-zender 25 watt HF-uitgangsvermogen en megafoon) en een uitgebreid gamma nautische instru-

menten (radar, schijnwerper, signaalhoorn, echosounder en navigator. De reddingsmiddelen aan boord omvatten een automatisch opblaasbaar reddingsvlot voor tien personen, twee drijvende toestellen voor acht personen, vier reddingsboeien en tien reddings gordels. De redeboot beschikt ook over een brandbestrijdingsinstallatie met drie brandslangen aansluitbaar op het lens-systeem, een CO₂ snelblusser en vier poederblussers. (gw)

(1) De N.715 Marcel werd in 1958 gebouwd op de Oostendse werf Hillebrant (nu verdwenen) aan de Nieuwe Werfkaai voor rekening van Marcel De Potter uit Nieuwpoort. In 1964 kocht Nieuwpoortenaar Maurice De Potter het vissersvaartuig over. De N.715 werd geschrapt op 8.10.79 en gesloopt.

Technische steekkaart motorredeboot 14 & 15

Konstruktie: stalen romp met opbouw in aluminium.

Scheepswerf: SKB pvba, Antwerpen.

Lengte o.a.: 21,205 m. (t.w.: 19,850 m.)

Breedte o.a.: 5,08 m.

Holte: 1,89 m.

Diepgang midden: 1,18 m.

Motoren (2): Scania DN11, 147 pk bij 1.500 tr.

Koppelingen (2): omkeerkoppeling Guascor R65 (reduktiefactor 3/1).

Schroeven (2): 5-bladige vaste schroeven met 910 mm. diameter.

Snelheid: 11 knopen (21 km./u.)

Waterverplaatsing: 42 ton

Brandstoftank: 2 x 1.500 l.

Oostendse burgemeester krijgt havenbeleid



Het hardnekkige gerucht dat al enige tijd de ronde deed werd tijdens de Kerstperiode officieel bevestigd: de Oostendse burgemeester Julien Goekint draagt in de volgende legislatuur de verantwoordelijkheid voor het havenbeleid. De 59-jarige politiker neemt de bevoegdheid van zijn partijgenoot Makelberge over. Ex-havenscheper Roland Makelberge, die de voorbije jaren nogal wat kritiek te slikken kreeg, neemt de bevoegdheden van zijn uitgerangeerde kollega Daniëls (groendienst en sport) over. Een van de nieuwkomers in het schepenkollege, PVV-er Paul Van Laer, die het havenscheeperschap ambieerde moet vrede nemen met het beheer van stadsgebouwen, geschillen, bouwvergunningen, volksgezondheid en leefmilieu. Tussen CVP en PVV bestond trouwens al een akkoord dat de bevoegdheden uit de vorige bestuursperiode binnen dezelfde partij zouden blijven.

Aksijnsverhoging op brandstof treft visserijsector niet

De geplande aksijnsverhoging voor motorbrandstof houdt geen verzwaring in voor de brandstofprijzen voor de visserij. Dit is de essentie van het antwoord dat Minister van Financiën Maystadt gaf op de schriftelijke parlementaire vraag van volksvertegenwoordiger Desutter uit Heist.

Manu Desutter had zijn ongerustheid geuit over de mogelijke nefaste gevolgen voor de visserijsector die een aksijnsverhoging inhoudt. In zijn antwoord stelt de minister dat enkel lichte, halfzware olie en gasolie die als motorbrandstof voor voertuigen die op de openbare weg rijden onder de aksijnsverhoging zullen vallen. De gasoil voor vissersvaartuigen valt hier buiten en blijft genieten van een vrijstelling.

Trotman-anker opgevist



Tijdens een reis naar de West in december 11. werd door de Z.92 „Lundy Gannet” onder het bevel van schipper-eigenaar Jacques Flitser een merkwaardig anker opgevist op 51°25'N en 1°55'E op een diepte van 19 vadem.

Schipper J. Flitser dacht onmiddellijk aan het Visserijmuseum te Oostduinkerke en bracht het anker mee naar de haven van Zeebrugge. Op donderdag 8 december werd het anker afgehaald door een gemeentelijke vrachtwagen van Koksijde en van boord gehesen door een kraan van de firma Verheye Joël.

Marcel Vermote, afgevaardigde van het Museum, mocht het Trotman-anker in ontvangst nemen, als een „Sinterklaasgeschenk” aan het Museum door de rederij Flitser. Voor de gelegenheid werd ook de kraanwagen van Verheye Joël gratis ter beschikking gesteld.

Wie zei er weer dat er geen mensen van goede wil zijn?

Een Trotman-anker heeft als bijzonder kenmerk dat de ankerarm scharniert op de schacht. De schacht heeft een lengte van 2,80 m. en de afstand tussen de twee lepeloppen bedraagt 1,75 m. De ankerstok ontbrak maar een stuk ankerketting met enkele damschalmen van 22 cm. was er nog aan. Totaal gewicht + 800 kg. Vermoedelijk zou het anker zijn van het begin van de 19e eeuw.

Aan het Museum om verder op te zoeken van welk zeilvaartuig het scharnieranker afkomstig zou zijn.

R.C.

HET VISSERIJBLAD
is te koop in elke goede
dagbladwinkel aan de kust
en ook bij
drukkerij „Nieuwsblad
van de Kust”
en „VZW Liefkemores”,
H. Baelskaai 2, te Oostende

Nieuwe eigenaars N.736 verkopen eerste vangst

De Nieuwpoortse vishandelaar Michel Misiaen mag voortaan prat gaan op het peterschap van de N.736 Lucky.

De eerste vangst onder de nieuwe eigenaars werd op maandag 12 december aangevoerd en naar plaatselijk gebruik werd het peterschap toegewezen. De N.736 is echter geen nieuwkomer in de IJzerhaven. Het kustvaartuig van Marcel Vanacker-Devischer (bouwjaar 1969) uit De Panne werd in '83 ondergebracht in de PVBA Lumar uit

Nieuwpoort van reder Huygebaert die een groter schip kocht.

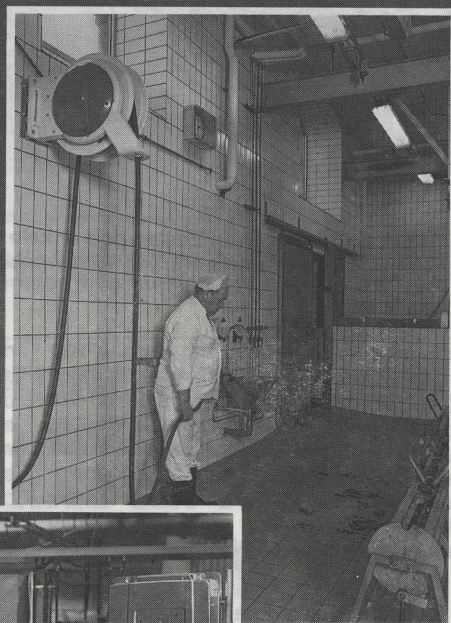
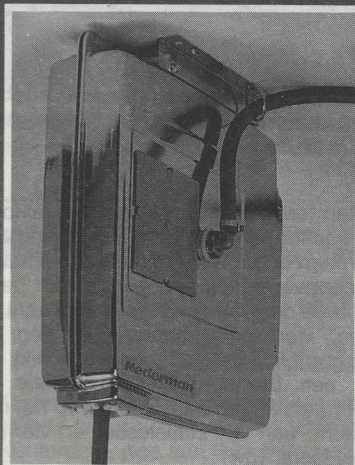
Onder gewijzigde vennootschapsvorm zit de plankenvisser nu bij de BVBA Lumar van Guido Desaever en Danny Tourlouse, enkele jaren terug nog motorist en schipper-eigenaar van de N.172 (nu O.172). De nieuwe reders worden bijgestaan door matroos Michel Vanacker en scheepsjongen Eddy Cremery.

Na de verkoop, waarbij het eerste lot van 13 kg. tarbot aan 1.298 fr. in de plaatselijke vishandel een koper vond werden eigenaars en bemanning door het stadsbestuur getraakteerd op een kleine receptie.

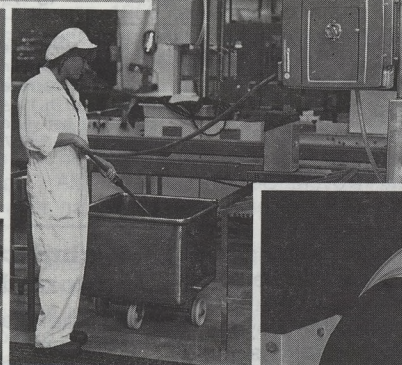
UW WATERSLANGEN AUTOMATISCH OPGEROLD

Nederman®

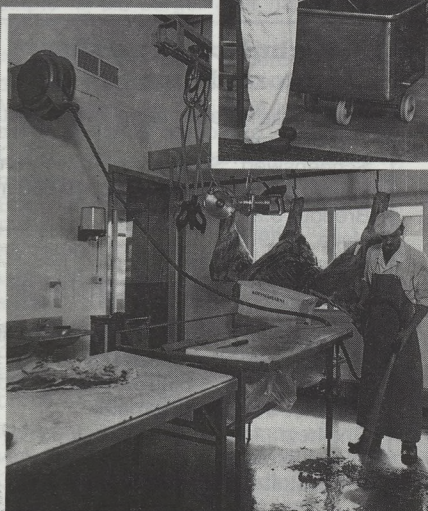
**Stukgereden slangen,
lekkende spuitpistolen en
een ergerende wanorde
verstoren dagelijks uw
werkpatroon.**



**SLANGHASPELS,
Verbeteren
de werkomstan-
digheid.
Verminderen de
bedrijfsstoor-
nissen. Verhogen
de vloerveiligheid.**



**Een food quality
product, korrosie-
bestendig en
geschikt voor
hoge of lage druk.**



**bergiers
Nederman**

Bollinckxstraat 28

1070 ANDERLECHT

Tel. (02) 521 22 21

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

De hoofdredakteur is mij hier komen vertellen dat sommige lezers (vooral de talrijke hoogbejaarde lezers) van „Het Visserijblad” nogal eens aan mijn bestaan durven twijfelen. Zij menen de (volgens hen) echte laatste vuurtorenwachter nog persoonlijk gekend te hebben en die is, volgens dezelfde wantrouwige lezers, al lang dood.

Nog steeds volgens dezelfde lezers worden de vuurtorens nu allemaal automatisch bediend en dat gebeurt dan met knopjes, computers, centrales en nog van die dingen.

Die twijfelaars worden in hun mening gesterkt door krantenberichten en televisieprogramma's die allemaal beweren dat, zelfs in verre streken, de laatste vuurtorenwachters er het bijltje bij neergelegd hebben.

Zij verwijzen de hoofdredakteur naar andere beroepen, die ook verdwenen zijn: mandenvlechters (nu is er alleen nog Norah Plastics), paardevisserij (er worden vandaag de dag geen paarden meer gevestigd), Flandriens (zelfs de wielrenners zijn niet meer wat ze geweest zijn), visuele artisten (Massis is niet meer), publieke schrijvers (in de bloeijaren van de Fax zeker), botersmokkelaars (voor minder dan drugs moet je het niet meer doen), sterrenwichelers (vervangen door psychiaters), duivelbezweerders (ook vervangen door psychiaters), typografen (nu: desktop publishers), straatzangers (niemand heeft nog tijd om daarnaar te luisteren), klompenmakers (alle schoeisel hoort uit Italië te komen)... En de reeks gaat verder: er zijn geen sluikestokers meer, geen berenjagers, geen rattenvangers, geen mannen die het gas doen branden. Waar zijn de ridders gebleven, de marmerschilders,



de beroepsrockers, de slavendrijvers, de scharenslippers, de kosters en de Zeebrugse afroepers?

Tegen zoveel voorbeelden is onze hoofdredakteur niet opgewassen. Het is een brave jongen, daar niet van, maar hij is zwak. Zwak dat hij is.

Nu begint ook hij al aan mijn bestaan te twijfelen. Komt hij hier binnen en zegt me, vlak in mijn gezicht: „Het is toch waar. De lezers

hebben gelijk. Hoe zou er in 1989 nog een vuurtorenwachter kunnen bestaan. Hier in België, waar alles geautomatiseerd is: de lichten op de autowegen, de verwarming, de voortplanting. We leven in het tijdperk van de automatische piloot en van de microwaive, van software en van microbite. Hoe kan er dan nog een vuurtorenwachter bestaan?”

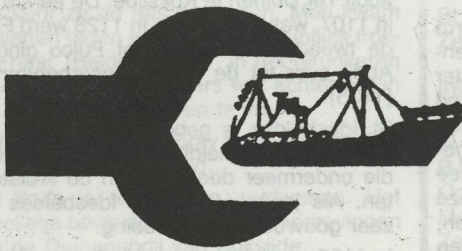
Tja, tegen zoveel onzin is geen redenering bestand. Hoe kan je nu vlakaf iemand zeggen dat je aan zijn bestaan twijfelt? Wat moet je daarop antwoorden? Je moet het maar meemaken.

Ik heb de brave borst nog een kopie van mijn geboorteakte getoond en mijn nieuwe identiteitskaart. Hij keek er hoofdschuddend naar. „Daar staat je beroep toch niet op”, zo zei hij. „dat overtuigt niemand”.

Ik werd er triest van. Ik geraakte zowaar in een echte identiteitskrisis. Wie ben ik? Moeder, waarom leven wij? Waar gaan we naartoe? Wat is de zin van mijn leven? Waar komen we vandaan? Besta ik wel degelijk? Wat eten we deze middag? Is er een schepper en zo ja, wat scheidt hij dan? Vanwaar komt de wind, vandaag? Is er leven voor de dood?

Je ziet het, de ene vraag bracht de andere mee en alles was verbonden met die ene kernvraag: bestaat de laatste vuurtorenwachter nu wel of bestaat hij niet?

Ik heb er lang over nagedacht. Hoe kon ik jullie overtuigen van mijn bestaan? Welk doorslaggevend argument kon ik gebruiken? Vandaag kan ik jullie geruststellen. Ik heb het allemaal uitgedokterd en nu weet ik het zeker: ik schrijf, dus ik besta!



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**

BEDEVAARTPLAATSEN

In de uitbreiding van het Nationaal Visserijmuseum wordt er straks een stand over ex-voto's ingericht.

Een ex-voto, een woord uit de Latijnse taal, is een voorwerp dat geschonken wordt om in een kerk of kapel te plaatsen als gevolg van een belofte gedaan voor het verkrijgen van een gevraagde gunst.

Wanneer men de bepaling letterlijk neemt, bevinden zich tal van voorwerpen in kerken en kapellen die feitelijk geen echte ex-voto's zijn omdat deze voorwerpen geschonken werden zonder voorafgaande belofte doch alleen als herinnering aan een bepaald gebeuren.

Deze voorwerpen worden evenwel ook ex-voto's genaamd.

In al hun eenvoud, en als gevolg van een zeer simpele kennis, hadden onze voorouders voor heel wat zaken geen verklaring. Een reeks tegenslagen, ziekten, natuurgeweld en ander onheil schreven ze toe aan de boze of kwade hand of beschouwden ze als „een straffe Gods”.

Vanuit deze benarde en benauwende situatie waartegen vroeger weinig of niets te beginnen was, zocht men hulp in het geloof. Men bezocht een pastoor, één of andere „speciale” pater. Men riep heiligen aan. Men deed beloften. Men zou op bedevaart gaan... enz.

Als we vandaag de dag ziek zijn dan worden we door een dokter geholpen. De medische wetenschap is er in enkele tientallen jaren zeer sterk op vooruit gegaan.

Onze groot- of overgrootouders hadden voor elke ziekte een heilige waarvoor ze dienden. Wanneer het lijden te groot werd dan trokken ze op bedevaart en werd er vurig gebeden. Indien ze zelf niet meer in staat waren om te gaan dienen dan trok een familielid of vriend in hun plaats op bedevaart.

Vrees en machteloosheid bestond zowel bij de „landrotten” als bij de „zeelui”.

Aan boord van een zeilschip op de onmetelijke grote plas zeewater was men volledig van de buitenwereld afgesneden. Er was geen radio. Er was geen enkel contact. „We zijn in het zoutbedde geboren en we zullen in de pekkel vergaan”. Dit was een uitlating die maar al te vaak waarheid werd. Op volle zee was er vrijwel geen kans op redding. Ondermeer vanuit deze situatie werden ex-voto's beloofd: schilderijen, achterglas-

schilderijen, scheepsmodellen, platen in zilverblik, wieroorkvaten in bootvorm werden als ex-voto's geschonken.

Langs onze kust zijn er tal van bedevaartplaatsen terug te vinden: Onze Lieve Vrouw van Meetkerke, het Heilig Kruis van Wenduine, Onze Lieve Vrouw van Bredene, Onze Lieve Vrouw van Mariakerke, Onze Lieve Vrouw van Lombardsijde, Baldjes-Kruis te St.-Idesbaldus-Koksijde, Notre Dame Des Dunes van Duinkerke. Ook te Brugge vinden we ex-voto's.

Uit de opsomming valt al onmiddellijk af te leiden dat de verering tot Onze Lieve Vrouw zeer groot was bij zeelui. Volgens overlevering, of zullen we maar schrijven legenden, spoelden Onze Lieve Vrouw-beeldjes aan op de kust. Deze beelden werden in een of andere kerk of kapel geplaatst en daarna opnieuw op het strand teruggevonden waarna ze in een andere kapel of kerk werden geplaatst. Dit feit kon zich herhalen tot dat het beeld in kwestie zijn plaats van bestemming had gevonden. Dit was ondermeer het geval met O.L.V. van Meetkerke, O.L.V. van Bredene en O.L.V. van Duinkerke. Ook het heilig kruis van Wenduine, door Blankenbergse vissers opgevestigd, werd eerst in Blankenbergse geplaatst. Uiteindelijk kwam het, zoals hierboven beschreven, in de kerk van Wenduine terecht.

Het verhaal van O.L.V. van Meetkerke is nog sterker.

De legende volgens „Zeisel” door Frederic Loncke en verschenen in „Kroniek der Blankenbergse Visschersbedevaart naar O.L.Vrouw van Meetkerke - Jan Baert”; verhaalt als volgt:

„In de XIde eeuw lag er niet verre van de plaatse, waar dat Blankenberghe nu staat, eene capelle ter eere van O.L.-Vrouw, en genoemd de capelle van Scarphout. Dit heiligdom was gebouwd op eene landtong, die een einde wegs in zee liep. Lnagzamerhand wierd deze zandhoogte door de talrijke stormen, waarmede Vlaanderen in de IXde en Xde eeuweteisterd wierd, wegge-maald.

De capelle bleef echter nog staan tot in het jaar 1334, toen zij door eene hevige overstroming onbruikbaar wierd gemaakt. De kustbewoners braken dan de capelle op, en

zij plaatsten ze op eene betere plekke...

Eenige jaren nadien vonden eenige Blankenbergse visschers, tot hunne groote verwondering, een Onze-Lieve-Vrouwebeeld op de zeegolven drijven. Zij beslooten van het naar de capelle van Scarpout te dragen. 's Anderendaags, toen de visschers wederom hunne booten in zee staken, zagen zij het voorzeide beeld nog eens langs den kant van 't water liggen. Men droeg het weder en nu met meer plechtigheid dan te vooren naar het Heiligdom; maar 't scheen dat Onze-Lieve-Vrouwe-verkoos van hare beeldtenisse iewers elders geëerd te zien, want 's anderendaags 's nuchtens bemerkte men het voor den derden keer op den oever.

Aangezien het beeld in Blankenbergse niet en wilde rusten, besloot men het in eenen korf op eenen ezel te laden, en deze zonder leidsman te laten zijnen gang gaan. Gij kunt denken, dat de brave zeevisschers stom van verbaasheid stonden te kijken, wanneer de beeste, zonder geleider, rechte naar Meetkerke trok, en maar stille en hield, tot dat zij daar voor de kerkeure gekomen was. Sedert dien dag wordt het beeld tot Meetkerke gevierd, en gaan de Blankenbergse visschers ieder jaar Onze-Lieve-Vrouwe eeren, op deze parochie; telkens dragen zij het beeld een nieuw kleed ten offeren...”

Te St.-Idesbaldus-Koksijde liggen de zaken enigszins anders.

St.-Idesbaldus was de derde abt van de orde der cisterciënsen gehuisvest in de abdij Ter Duinen te Koksijde. De eerste abt, in 1107, was Ligerius en in 1128 werd Fulco de tweede abt. Onder abt Fulco ging de Abdij over tot de Cisterciënsershervorming (1135).

St.-Idesbaldus is geboren rond 1100. Zijn vader was een heldhaftige Vlaamse ridder die ondermeer deelnam aan de kruistochten. Als jongeling genoot Idesbaldus een zeer godvruchtige opvoeding.

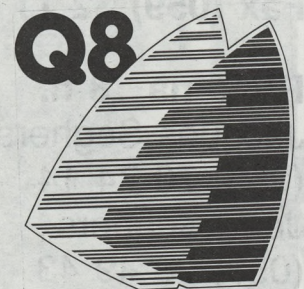
In 1155 wordt hij abt van de Duinenabdij en dit tot zijn dood in 1167. Het lichaam van St.-Idesbaldus werd tweemaal gevonden. Een eerste maal was dit 80 jaar na zijn dood. Een tweede maal gebeurde dit in 1624. Zowel bij de eerste vinding als bij de tweede bleek het opgegraven lichaam volkomen ongeschonden.

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



WIJZIGINGEN IN „OFFICIËLE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN” MAAND NOVEMBER 1988

Deze „Wondere vinding van het Heilig en ongeschonden ligchaem” vormde de aanleiding tot zeer veel devoties en... mirakelen. Vooral mirakelen na de tweede vinding zijn schriftelijk bewaard. Hieronder kunt U het relaas van een groot mirakel lezen waarin St.-Idesbaldes enkele zeelieden van de verdrinkingsdood redt.

„In het jaar 1625, op den 2 november is tot Bogaerde gekomen den zeer eerw. pater Bartholomeus de los Rios en Alarçon, religieus der orden van de eremyten van St.-Augustinus, doctoor in de godheyl, en alsdan predicant van Isabella gouvernante van de Nederlanden, welken pater heeft verklaert op zyne priesterlyke waerheyd gehoord te hebben van regtzinnige en geloofbare personen, hoe dat eenige zeevarende lieden (in het uytterste perykel wezende van schipbraek te lyden ten opzigt van een schroomelyk en bynaer noyt gehoord tempeest, opgerezen op den 27 der voorgaende maend, en 24 uren deurende) hunnen toevlugt nemende tot den zaligen Idesbaldus, den zelve H. man hebben zien staen op den over der zee geheel met klaerblinkende straelen omringelt, en als aen de winden en baren gebiedende, waer door dit tempeest gestilt is, en zy gelukkiglyk te lande zyn gekomen, al hoe wel meer dan 60 hollandsche schepen, die alsdan de haven van Duynkerke besloten hielden, door het zelve tempeest vergaen zyn.”.

In 1819 werd door de laatste vijf „Duinheren” een kruis opgericht waar men ging dienen. Naast het kruis stond er een kapelletje. Het kruis was een bedevaartsoord voor vissers en IJslandvaarders die er kwamen bidden voor ze de reis aanvatten. Men kwam er dienen tegen koorts. Ganse families trokken naar „Baldjes Kruis”. In het terugkeren bleven de jonge dochters wat achter om in het geniep in de duinen te vrijen.

Zelfs van het Franse Bray Dunes kwam men om hulp bij St.-Idesbald.

Het kruis is reeds lang verdwenen. Het kapelletje bevindt zich nabij de opgravingen van de Duinenabdij van Koksijde.

De stoffelijke resten van de zalige St.-Idesbald staan in een loden kist opgesteld in de kapel van O.L.Vrouw van de Potterie te Brugge.

(vervolgt)

Willem Lanszweert.

BRONNEN:

- Ontstaan en betekenis van ex-voto's (1) pag. 297 M. Siffer
- Bedevaartplaatsen van Vlaamse vissers en zeelui - samenvatting causerie door W. Debrock (1) pag. 47
- Kroniek der Blankenbergsche Visschersbedevaart naar O.L.Vrouw van Meetkerke - Jan Baert
- Leven, mirakelen en wondere vinding van het heylig en ongeschonden ligchaem van den zaligen Idesbaldes, derden abt van de vermaerde Abdy van Duynen”, gedrukt in 1828, tekst mirakel: blz. 184, 185
- Taboes en bijgeloof in de Visserij - W. Lanszweert.

(1) Mededelingsblad „De Vrienden van het Nationaal Visseijmuseum van Oostduinkerke”.

Nieuw vaartuig

Z.548 „FLAMINGO” - Roepnaam: O P V R L.O.A. 23,82 m - Gt. 81,00 (*) bouwjaar 1988 - werven 16 en 54 staal.

Motor Mitsubishi - 300 pk - bouwjaar 1988 - boomkorvisserij.

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

Eigendom: B.V.B.A. De Flamingo, Adm. Keyesplein, 10 - 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Tel. (050) 54.54.76.

Zeebrief: 7.11.1988.

Z.34 „NORTHERN-SKY” - Roepnaam: O P B H

L.O.A. 20,04 m - Gt. 68,00 (*) - bouwjaar 1988 - werven 52 en 60 - staal - motor DAF - 300 pk - bouwjaar - boomkorvisserij.

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

Eigendom: B.V.B.A. Sunrise, Genuastraat, 3 - 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Tel. (050) 54.40.20.

Zeebrief: 28.11.1988.

Verandering van eigendom en thuishaven

O.599 „ZEEVOGEL” wordt N.599 „ZEEVOGEL”

Eigendom: 1) LYCKE Ronny, Schoolstraat 12, 8440 Middelkerke. Tel. (058) 23 82 09
2) SMAGGE Freddy, Tuinwijkstraat 31, 8440 Middelkerke. Tel. (058) 23 67 64.

Zeebrief: 9.11.1988.

Wijziging tonnemaat

Z.19 „SONJA” - Eigendom: VANTORRE André, Laurierstraat 40 - 8390 Knokke-Heist. Tel. (050) 51 21 78.

Bt. 147,56 - NT. 53,72.

Zeebrief: 18.11.1988.

Inbouw nieuwe motor + opdrijven PK + bijvoegen telefoonnummer

O.192 „LYDIE-MADELEINE” - Eigendom: B.V.B.A. Pedro, Ooststraat 58, bus 12, 8400 Oostende. Tel. (059) 50.64.17.

Motor Baudouin - 300 pk - bouwjaar 1988. Zeebrief: 18.11.1988.

Wijziging benaming onderneming

Z.134 „MERCATOR” - Eigendom: B.V.B.A. De Hoop, Duindistellaan 13 - 8370 Blankenberge.

Z.54 „DE BOUNTY” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij De Bounty, Graaf Jansdijk 219, 8300 Knokke-Heist.

Veranderingen Scheldevisserstvoot - adresveranderingen

BOU 10 „SERENA” - Eigendom: B.V.B.A. Oscar, De Bruynehelling, 6 - 8410 Wenduine.

BOU 25 „SMIENT” - Eigendom: DE NOLF Patrick, Rijselstraat 4 app. 3 - 8200 BRUGGE 2.

Verandering van eigendom, naam en thuishaven

N.15 „DE KOTTENS” wordt Z.15 „STEPHANIE”.

Eigendom: B.V.B.A. Rederij Stephanie, Oudengemelaan 29 - 8370 Blankenberge. Tel. (050) 41.75.44.

Zeebrief: 23.11.1988.

Z.126 „ORION” wordt N.126 „SKYLIGHT”. Eigendom: B.V.B.A. Skylight, Azaleastraat, 13 - 8440 Middelkerke. Tel. (058) 23.30.42. Zeebrief: 28.11.1988.

Wijziging benaming onderneming + adresverandering

N.736 „LUCKY” - Eigendom: B.V.B.A. Lumár, Elf Juliwijk, 23 - 8450 Nieuwpoort. Tel. (058) 23.51.47.

Zeebrief: 23.11.1988.

Z.96 „JAN VAN GENT” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende.

Tel. (059) 32 58 35.

Zeebrief: 30.11.1988.

Verandering tonnemaat + lengte vaartuig

Z.53 „VAN EYCK” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Depaepe, Steenstraat, 86 - 8390 Knokke-Heist.

Tel. (050) 51 34 54.

L.O.A. 34,29 m - Gt. 234,00 (*) - Nt. 70,00.

Zeebrief: 25.11.1988.

Wijziging telefoonnummer

Z.80 „SILVERPIT” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Silverpit. Tel. (050) 51 16 69 i.p.v. (050) 50 16 69.

De Hoofdwaterschout der Kust,
P. DEFEVERE.

INTERNATIONALE VAKBEURZEN 1989

International Food and Drink Exhibition: Olympia, Londen, van 29 januari tot 2 februari.

Zalm '89: Internationale Marketing Conferentie, van 4 tot 6 februari in het Lowes Hotel te Monte Carlo.

Sea Fare '89: Een tentoonstelling over zeevoedsel, in het Long Beach Convention Center te Californië. Dit gaat door van 15 tot 17 februari.

Boston Seafood Show, van 7 tot 9 maart in het Hynes Convention Center te Boston, ook in de USA.

ComFish Alaska: een visserijtentoonstelling in Kodiak, van 17 tot 19 maart.

IFEEX '89: tweede internationale tentoonstelling van visserijuitrusting in het tentoonstellingspark, Halifax, Nova Scotia, van 5 tot 8 april.

Fishing '89: in het Schotse Tentoonstellings- en Conferentiecentrum te Glasgow, van 13 tot 15 april.

Zeg niet dat we u niet verwittigd hebben.

OP 28 JANUARI OM 19.30 U. treedt onze medewerker JEF KLAUSING op, in camping Devos te Bredene. Hij zingt er oude liederen van de kust en uit de visserij.

DE MAAND IN BEELD



De wegwijzers naar de Oostendse vissershaven laten aan duidelijkheid te wensen over. Het zijn trouwens niet de enige signalisatieborden die hoognodig aan vervanging toe zijn. (gw)



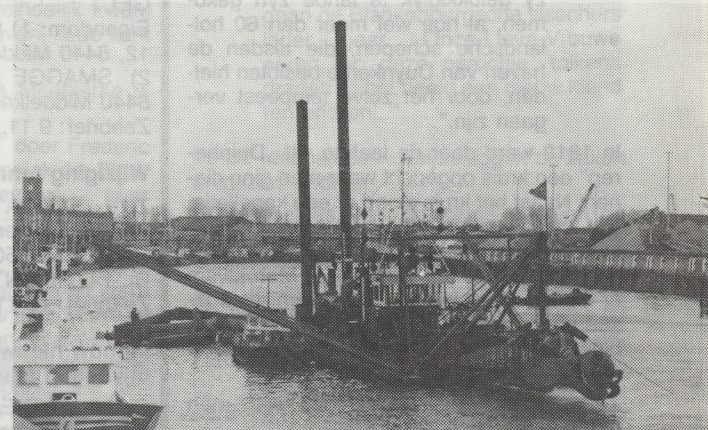
Het jaar is bijna om. Ook voor deze vissers die als laatsten op Oudejaarsdag verstuurd worden. Het zijn de Z.596, O.232, N.36 en Z.41 die zaterdagmiddag binnenliepen. (gw)



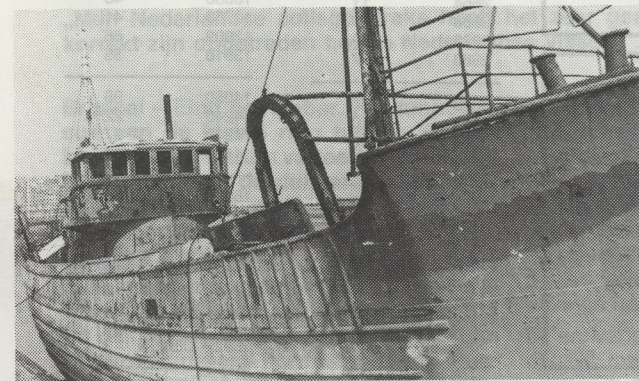
De garniaalschuit Jupiter zank op 22 november in de Nieuwpoortse haven. Het schip werd gelicht en naar de kuisbank gebracht waar het vaartuig op 29 november opnieuw tot zinken kwam. De Nieuwpoortse brandweer had dan ook de handen vol met de sportvissersboot. (gw)



In de Nieuwpoortse havenkom werd een baggerinstallatie opgemerkt.



Oudejaarsavond werd op vele plaatsen gevierd. In dit geval aan boord van de Reine Astrid, een feest georganiseerd door de service club „Fifty One”. (gw)



Op de Oostendse kuisbank bevindt zich al enige tijd het moeilijk thuis te brengen wrak van de oude O.124 De Heilige Familie. Het was destijds eigendom van de N.V. Boels en later van een Spanjaard. Geschraapt uit de vloot in 1976. (gw)



De Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten (NDALTP) bestaat 50 jaar. Dat werd gevierd met een academische zitting in aanwezigheid van prins Albert en staatssecretaris De Keersmaeker en de Waalse minister van landbouw Guy Lutgen. (foto bovenaan) Directeur-generaal René Plot (foto links) pleitte voor een betere coördinatie die ons land in het buitenland promoten of vertegenwoordigen.



De oude O.349 „The Lady” ligt in Oostende aan de kade. Wat er met het houten vaartuig, in '57 gebouwd bij Deweert, zal gebeuren staat nog niet vast. (gw)



In de Zeebrugse vissershaven ligt ook al een wrak te verrotten. Het betreft het houten vaartuig Z.537 Calypso, voorheen Marie-Louise-Leon. Het schip werd ambtshalve geschraapt eind '86 en ligt sinds die tijd af te takelen op de kuisbank in Zeebrugge (gw).

BOZE KUSTVISSERS:

„Kustwateren moeten beschermd worden!“

Op woensdag 21 december II. ging in de kantine van de Oostendse vismijn een protestvergadering door van Oostendse kustvissers. Zij protesteerden tegen het feit dat Nederlandse vaartuigen garnaal vissen in Belgische kustwateren.

„Sinds enige tijd komen hier een zestal schepen uit Nederland alle beschikbare garnaal opvissen. De vangst start in het begin van de week en er wordt dagen naeen doorgevisst. Het vermogen van die vaartuigen is beperkt tot 300 PK, maar dat is slechts het officiële vermogen. Die vaartuigen zijn 24 meter lang en iedereen weet dat die motoren in werkelijkheid veel sterker zijn“.

De Belgische kustvissers zijn verontrust omdat zij al iets gelijkaardigs meegemaakt hebben: „de Nederlanders hebben ons hetzelfde met de tongen „gelapt“. Zij hebben de kustwateren toen ook leeggevisst en voor ons bleef niets meer over. Hetzelfde dreigt zich nu voor te doen met de garnaal. Het gaat nu nog maar om zes vaartuigen, volgend jaar kunnen het er tientallen zijn“.

Voor de talrijke persmensen worden ook enige oplossingen geformuleerd: „Elk land kan toch zijn eigen kustwateren beschermen. Belgen moeten het gewoon niet proberen in Britse of Franse wateren te vissen. Daar is de controle heel streng. Er zijn gevallen bekend van 300.000, 500.000 en zelfs 900.000 fr. boete. Onze kustzone zou overigens moeten uitgebreid worden tot 6 en zelfs 12 mijl en daar zou alleen mogen gevist worden door vaartuigen die hoogstens 12 uur op weg zijn“.

De kustvissers beseffen ook wel dat het probleem niet in enkele dagen opgelost kan worden: „wij willen er voor zorgen dat onze broodwinning in de toekomst veilig gesteld wordt en dat kan alleen maar als de midde-

len gevonden worden om het visbestand in de kustwateren te beveiligen, maar dat kan alleen maar als de drie grote Nederlandse vaartuigen hier weg blijven“.

F.V.

300 PK OF MEER?

„Nederlandse vaartuigen die 24 meter lang zijn en slechts een motorvermogen van 300 PK hebben, dat is pure onzin“, zo zei ons één van de protesterende kustvissers. „De snelheid die deze vaartuigen ontwikkelen en de grootte van de netten, het totale gewicht van de boot maken duidelijk dat het over veel sterkere motoren gaat. Nu zal het wel zo zijn dat die motoren ooit eens afgesteld werden op 300 PK, maar de eerste de beste machinist weet dat de dieselpomp gemakkelijk weer kan bijgesteld worden, zodat die vaartuigen een veel sterker vermogen hebben dan toegelaten is. De officiële controle die daarop gebeurt is veel te zwak en daar zijn wij de dupe van“.

HIER HAD UW PUBLICITEIT KUNNEN STAAN

VOOR INLICHTINGEN:

H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32.55.59



Visserijschool Paster Pype

WINNENDE NUMMERS TOMBOLA 1988
TREKKING 10.12.1988
Vrije Visserijschool „Paster Pype“, Stuiverstraat 108, te Oostende (Toelating Schepencollege op zitting 23.08.1988 onder tombolanr. C 5561).

Winnende nrs.	Prijznrs.	Winnende nrs.	Prijznrs.
1017	69	12434	96
1672	17	12889	93
1792	57		
		13136	29
2327 FIETS	2	13585	73
2664	11	13586	43
2888	51	13750	41
2923	89	13909	66
2988	67	13910	55
3303	84	14050	98
3443	10	14240	22
3564	52	14273	97
3700	65	14616	94
4099	79	15069	16
4187	90	15268	86
4235	5	15391	88
4464	91	15417	100
		15560	36
		15710	8
5121	24	15711	26
5289	76	15901	58
5548	28	15922 DEKEN	3
5555	32		
5717	87		
		16007	23
		16379	47
6098	72	16404	68
6186	13	16425	15
6899 FIETS	1	16456	75
		16472	99
		16549	63
7428	85	16610	44
7506	56	16773	48
7510	20		
		17133	19
8067	18	17240	78
8068	95	17247	61
8518	46	17250	7
8678	27	17514	60
8888	82	17544	62
		17579	30
		17610	33
9107	71	17632	83
9191	21		
9205	70		
9371	49	18052	59
9701	50	18083	45
9817	6	18904	64
		19607	74
10141	35	19845	38
10166	81	19857	77
10194	14	19867	25
10260	42	19982	4
10683	37		
10951	40		
		20024	92
		20207	54
11161	31	20476	39
11339	80	20867	9
11486	12	20972	34
11952	53		

De prijzen kunnen afgehaald worden iedere schooldag vanaf 12.12.88 tot en met 31 januari 1989, op de VRIJE VISSERIJSSCHOOL „PASTER PYPE“, Stuiverstraat 108 te Oostende. Na die datum blijven niet afgehaalde prijzen eigendom van de vereniging.

DE VRIENDENKRING „PASTER PYPE“



De Oostendse kustvissers gaven in de kantine van de vismijn uiting aan hun ongenoegen over de ongecontroleerde aanwezigheid van Nederlandse „garnaalvissers“ in onze kustwateren. (foto gw)

PERIODE VAN TWIJFEL IS VOORBIJ, ONZE VISSERIJ HEEFT TOEKOMST



„Mijn Nederlandse collega Braks heeft het zeer geapprecieerd dat wij streng en korrekt zijn opgetreden t.o. de Nederlandse vissers”.

Brussel – Eind november. Het tunnelcircuit van de kleine ring tussen Koekelberg en het centrum verteert kolkhalzend en slentertraag de duistere avondspits. Wij zien ons afspraakuur langzaam gewurgd door een taaië fille.

Waarom – zo overwegen we in die immobiele verkeersstroom – werkt „Verkeerswezen” ook geen kwotareglementering uit om de nóg aanzwellende autostroom in onze Europese hoofdstad langs vloggere en vrijere banen te leiden. Naast boterberg en melkplas zit de E.E.G. straks nog met een schroothoop ook.

Gelukkig werkt de lift, naar zes hoog, in het Ministerie van Landbouw duidelijk sneller haar vertikaal traject af.

Het Visserijblad (Willy Versluys, Guido Walters en Marc Loy) bij Staatssecretaris De Keersmaeker van Landbouw en Visserij. Eind juni hebben wij die afspraak voor het eerst proberen te fiksen. En nog geen zes maand later staan wij AL (sic) met onze vragen boordevol kwota, EEG-jargon, Europese maatregelen bij De Keersmaeker die zich laat schaduwen en inleiden door kabinetchef Dobbelaere en perschef Verhaeren. Het interview werd afgenomen de week vóór de nieuwe kwota zouden „verdeeld” worden. De desbetreffende passages dienen dan ook met terugwerkende kracht gelezen te worden.

NEGATIEVE REAKTIES

Het Visserijblad: Bij het begin van uw carrière hebt u waarschijnlijk nooit gedacht ooit met problemen van de zeevisserij geconfronteerd te worden. U komt uit een agrarisch milieu. Landbouw was u dus niet vreemd. De zee en haar produkten, de vissers en hun gesloten leefwereld waren dat wel. Hoe ervaart u de „confrontatie”?

Staatssecretaris De Keersmaeker: Het is juist, ik had geen bindingen met die sector. Al is de zee mij niet vreemd; ik heb nogal veel gezeild, maar akkoord: tussen zeilen en vissen is er een groot verschil. Maar ondertussen ben ik toch ook meer dan eens meegevaren met een vissersboot zowel op de Middellandse zee als op onze Noordzee, onlangs nog met de O.29 „Broodwinner”.

Bij aanvang wist ik dus best dat, in de mate dat ik met „Landbouw” in de regering stapte, ik zou geconfronteerd worden met „Visserij” die er bijhoorde. En mijn eerste confrontatie daarmee was het antwoord dat ik moest geven op negatieve reacties, zo van „die komt uit het landbouwmilieu, wat gaat die zich nu met de vissers gaan bezighouden. Visserij zal wel een aanhangsel worden bij Landbouw”. Dit vooroordeel werd nog in de hand gewerkt omdat ik bij de kabinetsaanstelling voor het spijtige toeval stond dat ik meneer Vandewalle, een eminent ambtenaar, die ook kabinetsmedewerker was van de heer Lavens om diverse redenen niet kon behouden (Dat is nu éénmaal zo bij een regeringswissel). Welnu dat verbond men dan, ten onrechte vind ik, aan het feit of ik al of niet belang zou hechten aan de visserij. Ik moest mij dus positioneren t.o.v. die eerste (negatieve) reactie. Ik zat dus onmiddellijk al in het defensief. Ik wist dat ik recht in mijn schoenen stond; ook dat ik mijn volle verantwoordelijkheid zou moeten nemen t.o.v. de visserijsector.

Ik heb mij dan serieus ingewerkt in die materie en aan mijn medewerkers gezegd dat ik de sector op gelijke voet met de landbouwsector wilde behandeld zien, alhoewel het kwantitatief minder belangrijk is.

Ik voelde mij daar zeer snel bijzonder goed bij omdat het na de eerste contactname ook goed klikte, vond ik, tussen de mensen van het beroep in al hun dimensies en het feit dat ze zagen dat ik met dat beleid nogal

goed overweg kon.

En hoewel het een heel ander gegeven is, heeft het toch veel te maken met het gemeenschappelijk landbouwbeleid. Vanuit andere overwegingen passen wij vergelijkbare technieken toe. Weze het dan met betere bedrijfsresultaten in de visserij. Ik kan dus met het „Blauwe Europa” evengoed overweg als met het „Groene”. Daarbij heb ik eminente medewerkers. Ter plaatse meneer Vandewalle en meneer Maertens wat het economische luik betreft zonder daarbij de technische en wetenschappelijke aspecten te vergeten.

STEM IN DEBAT

H.V.: Van meetaf aan was u betrokken bij de realisatie van het „Blauwe Europa” en u bent zowat de langst actieve visserijminister op het Europees platform. Hoe krachtig is de stem van de Belgische Staatssecretaris daar?

S.D.: Het is de stem van één van de lidstaten. En al hebben wij dan misschien de kleinste vloot dan weet iedereen dat het een zeer dynamische en goed georganiseerde vloot is. Het is ook de stem van een land dat zich op een ordentelijke manier gedraagt in het kader van het gemeenschappelijk zeevisserijbeleid. Wij houden er aan dit te zeggen omdat dit meer geloofwaardigheid geeft aan het optreden van de minister en een zeker gewicht geeft aan de vragen die wij daar stellen. En wij vinden gehoor bij de Commissie maar de Commissie kan natuurlijk ook niet buiten de perken gaan van het terrein dat ze heeft afgebakend en waarbinnen wij tot oplossingen moeten komen. Maar ik denk dat wij dus een stem hebben in het debat, ja.

H.V.: Tevreden dus op voorbije beleid?

S.D.: Ja, wij hebben ons daarin relatief goed verdedigd over de jaren heen. Dat kan bevestigd worden door de resultaten die algemeenwijs niet slecht zijn.

H.V.: Kunt u de beleidsopties op langere termijn even toelichten?

S.D.: Wel beseffend dat het in de eerste plaats het gevolg is van de dollarkoers en de energieprijzen in het algemeen en niet van onze maatregelen hebben wij de maat genomen van het ENERGIEPROBLEEM waar we mee geconfronteerd werden, een echte hypotheek overigens op de leefbaarheid van het beroep. Wij hebben ook de maat genomen van het KWOTASYSTEEM. Het laten doordringen dat de enige manier om te overleven het creëren is van het evenwicht tussen kwota en vangstcapaciteit met alle gevolgen vandiën die tot spanningen leiden en onvermijdelijk zijn. En dat veronderstelt interventie van de overheid en dat heeft niemand graag. Maar de tussenkomsten moeten niet getoetst worden aan de graad van aangenaamheid van de maatregelen maar aan het macro-economisch resultaat voor onze visserij. En die is over alle moeilijkheden heen beschouwd niet slecht geweest.

FORGET IT

H.V.: Nooit getwijfeld aan de bestaanszin

van onze amper 200-eenheden tellende vloot?

S.D.: Op een bepaald ogenblik hebben wij, op het dieptepunt van de energiecrisis en bij het in werking treden van het kwotasysteem, gedacht dat tegen de achtergrond van het eerste en in het kader van het tweede de relatief kleine Belgische vissersvloot daar eigenlijk zou aan ten onder gaan. Akkoord, er waren daar wel de IJslandvisserij, maar met het wisselen van de generaties en in de maalstroom van het gebeuren van de grote landen en van het Europees beleid dachten wij: „Forget it!”. Onze vloot is te klein en te marginaal. Dat is dus niet waar gebleken. Wij zijn de energiecrisis doorgesparteld. Wij hebben het tot aan de basis kunnen laten doordringen dat het kwotabeleid een niet te vermijden fase was. Ook het feit dat wij er in geslaagd zijn binnen de regering tot een coherentie te komen tussen Verkeerswezen en Landbouw en Visserij over het uitstippelen van een beleid dat zich steunt op een evenwichtspolitiek tussen vlootcapaciteit en vangstmogelijkheden. Het feit dat de bevoegdheidsverdeling in het kader van de nationale regering zo ordentelijk is kunnen gebeuren: door een uitspraak van de Raad van State i.v.m. de bevoegdheid is het economisch luik bij ons gekomen. Het feit ook dat in de Europese Gemeenschap de kogel van de kwota door de kerk is, niettegenstaande alle moeilijkheden die wij volgende week weer gaan beleven. Hét jaarlijkse gevecht om de kwota want de Commissie heeft strenge voorstellen in petto. Het zal dus een moeilijke Raad worden. Vanmiddag zag ik nog Simonet en wees gerust te zullen onze nachten nodig hebben, vrees ik.

Dat alles wettigt de hoop dat wij over het

„point of no return” heen zijn van de vraagstelling over de leefbaarheid van de Belgische visserij.

Nu moeten wij werken aan de interne reglementering, aan het vergunningsstelsel, de brevetten. Wij moeten ook de interne en externe controle in de hand werken. En wat recent nog in Zeebrugge gebeurd is met de Nederlandse vissers kan als een symbolische actie gezien worden. Mijn Nederlandse collega Braks heeft het zeer geapprecieerd dat wij streng en correct zijn opgetreden en geen polemiek hebben uitgelokt, want als hij van buiten uit wordt aangevallen is de kans groot dat hij wèl de kant van de vissers moet kiezen. Hij kan dat nu als argument gebruiken om orde op zaken te stellen. Hij zei mij dat nu eigenlijk bij de publieke opinie de kogel door de kerk is. Dat is de basis om het beleid te laten doordringen bij de mensen. De Nederlandse vissers krijgen bij de publieke opinie geen gelijk meer. Dat geeft aan de minister de politieke steun om zijn acties streng door te voeren.

Verder moeten wij de vismijnen verbeteren, hét bedrijfsinstrument van de commercialisatie. Ik hoop dat men ook op gewestelijk vlak zoveel mogelijk kansen geeft aan die verwerkingsindustrie.

Welnu daaraan allemaal te mogen meewerken is zeer boeiend maar diegene die het meest recht hebben om fier te zijn, zijn de vissers zelf!

VOORZICHTIG OPTIMISME

H.V.: U klinkt relatief optimistisch!

S.D.: Ja, maar pas op hé. Ik maak hier het goede en slechte weer niet hé. Ik zeg alleen dat het stadium van de twijfel voorbij is en die was er, ook bij de vissers die in een

geweldige evolutie van technologie enerzijds en energiecrisis anderzijds terecht kwamen, en wij tot een totale nieuwe afspraak van de organisatie van het beleid moesten komen, zodanig dat wij het beschikbare kwotum zo kunnen opvissen dat er een voldoende spreiding van de visserij over het gehele jaar mogelijk is, zodat ook de prijsvorming op de markt kan gestabiliseerd worden.

H.V.: Wat is uw standpunt in verband met de Belgische vismijnen wat aantal en specificaties betreft?

S.D.: Ik meen dat elk van de drie Belgische vismijnen hun eigen specifiek karakter hebben, en ik meen dat ze alle 3 kunnen worden verantwoord binnen de bestaande Belgische visserijstructuren.

Het is wel zo dat de infrastructuur best een face-lift kan gebruiken. Een goed functionerende vismijn lijkt ons een essentiële voorwaarde voor een goede toepassing van de visserijreglementering en voor de ontwikkeling van een gezonde handel en verwerkende industrie. In de mate dat deze schakel van de ketting gezond is, zal de aanvoersector ermee gebaat zijn. Dit lijkt ons essentieel, vandaar het belang dat wij er aan hechten.

H.V.: De administratie maakt tergend langzaam bij bv. kwotawijzigingen. Wat daar aan gedaan?

S.D.: Door middel van ministeriële besluiten kunnen nu reeds snel bepaalde maatregelen genomen worden. Ik meen dat de administratie in het voorstellen van te nemen maatregelen niets kan verweten worden.

H.V.: Wanneer komt het visserijwacht-schip er?



Marine voortstuwingsmotoren



75 JAAR ERVARING TER UWE BESCHIKKING „DE MOTOR”

**DE BELGISCHE LEADER
IN DIESELMOTOREN**

**Gamma: 200 - 2.400 Pk
600 - 1.000 tr/min.**

**ANGLO BELGIAN CORPORATION
WIEDAUWKAAL 43, B-9000 GENT
TEL. 0032 91/234541 (5 L.) & 255542 (2 L.)
TELEX 11 298 abcb
TELEFAX 091/240301**

Contact persoon: E. DE POORTER



„Ik meen dat elk van de drie Belgische vismijnen een eigen specifiek karakter hebben”.

S.D.: Wij hebben de beperkingen van de begroting ondergaan vandaar de beslissing van de Ministerraad om het voorziene programma uit te stellen, zodanig dat de voorziene kredieten op begroting '88 doorgeschoven zijn naar '89. Wij gaan alles in 't werk stellen om te pogen het schip te laten bouwen in de loop van volgend jaar om er dan mee te kunnen in 1990 in de vaart komen.

H.V.: Op een bepaald moment wordt de Ierse Zee gesloten voor ons omdat het EEG-kwotum was opgevestigd, niettegenstaande het Belgisch kwotum nog niet volledig opgebruikt was. Dit is toch een onrechtvaardig en niet-hoopgevend precedent?

S.D.: Met de controleverandering die 2 maanden geleden goedgekeurd werd zou daar nu verbetering moeten in komen omdat het nu mogelijk moet zijn voor de Commissie om vlugger de resultaten te kennen van de vangsten in verschillende landen om zo sneller en drastischer op te treden in die landen die te maken krijgen met aanlandingen uit andere landen want die zullen verplicht zijn na te gaan hoeveel vis daar aan wal wordt gebracht.

ZEGEN VOOR DE WERVEN

H.V.: Aangaande uw omzendbrief i.v.m. beperking motorvermogen bij nieuwbouw. Wat met scheepswerven? Geen belemmering voor ondernemingszin van Belgische reders?

S.D.: Vooraf wens ik duidelijk te stellen dat het er vóór alles op aankomt dat, zoals ik reeds zei, een evenwicht kan worden bereikt tussen de vlootcapaciteit en de toegewezen kwota. Dit kan naar ons oordeel worden gerealiseerd, via volgende maatregelen:

Enerzijds een aangepast vlootbeleid. Het beleid is erop gericht de visserijactiviteit van de vloot te handhaven maar terzelfdertijd die vloot te herstrukturieren en te moderniseren, met als doel de rendabiliteit te verbeteren en het kleinschalige karakter van de rederijen te behouden.

De vangstcapaciteit van de vloot, vooral de boomkorvloot, is de laatste jaren, ingevolge een forse nieuwbouw, uitgegroeid tot een

zodanig niveau dat het nagestreefde evenwicht tussen vlootcapaciteit en kwota ruimschoots bereikt is. Met die capaciteit is het ons nog niet mogelijk het jaar rond te vissen. Er werd dan ook de laatste 2 jaar praktisch geen overheidssteun meer toegekend voor de nieuwbouw van boomkorvaartuigen. Uitzondering werd gemaakt voor het vervangen van een vaartuig dat op zee vergaat, en voor de bouw van kleine garnaalscheepjes.

Tijdens de voorbije maanden werd in samenspraak met de Minister van Verkeerswezen, die bevoegd is voor het scheepskrediet, en in overleg met het georganiseerd bedrijfsleven vertegenwoordigd door de Rederscentrale een evaluatie gemaakt van de toestand, op basis waarvan een aangepast subsidiëringsprogramma bij de Europese Commissie werd ingediend, en waaraan deze laatste haar goedkeuring heeft gegeven.

Beperking 10% nieuwbouw

Deze maatregel was noodzakelijk om de doelstellingen van het meerjarig oriëntatieprogramma, 94.000 PK eind 1991, enigszins te benaderen.

Ik meen dat deze maatregel voor de werven een zegen zal betekenen, vermits dit er toe zal leiden dat meer vaartuigen met een kleiner vermogen zullen gebouwd worden. Ook de rush naar steeds groter, die ook in andere landen vastgesteld werd, zal daardoor afgezwakt worden. Ik ben ervan overtuigd dat de reders nog moeten beseffen dat ook met een vaartuig met minder vermogen, doch modern uitgerust, rendabel kan gevist worden.

Op dit ogenblik ben ik er nog steeds van overtuigd dat België door het instellen van vermogensbeperking tot 1.200 PK, zeedagenregeling, licenties e.d., de goede kaart getrokken heeft. Daardoor zal België bij de uitvoering van het meerjarig oriëntatieprogramma niet zo'n stap moeten terugzetten en zal de terugloop van de andere Lidstaten onze visserij nog rendabeler moeten maken.

Anderzijds: **Ruil van kwota met andere Lidstaten**

Er werd steeds meer gebruik gemaakt van

de mogelijkheid, voorzien in de Verordening, tot kwotaruil. Tot op heden heeft België in 1988 reeds 18 maal kwota geruild met Nederland, Denemarken, Engeland, Duitsland en Frankrijk. Op die manier kunnen de Belgische vissers 655 ton meer tong vissen, 430 ton kabeljauw, 2.781 ton schol, 75 ton wijting en 310 ton koolvis, zodat de visserij praktisch het hele jaar actief kan blijven. Dit alles is het resultaat geweest van zeer intensief overleg tussen mijn diensten in Oostende, die hierbij actief gesteund werden door de rederscentrale en waarvoor ik mijn waardering uitspreek, enerzijds, en de buitenlandse vertegenwoordigers, anderzijds.

Daarbij komen nog technische maatregelen

Teneinde te vermijden dat het kwotum vroegtijdig uitgeput geraakt, worden maatregelen genomen op het vlak van de minimummaat van de aangevoerde vis en het maximumbijvangstpercentage. Tevens worden quantitative vangstbeperkingen ingesteld, wordt de toegang tot bepaalde visgronden voor bepaalde schepen verboden. Dit alles om te beletten dat een zone vroegtijdig zou moeten worden gesloten.

Het spreekt vanzelf dat hiermee een nogal ingewikkelde en misschien weinig overzichtelijke situatie voor de vissers gemoeid is, doch in de gegeven omstandigheden van beperkingen moeten we daarmee leren leven en er het beste proberen van te maken.

1992

H.V.: 1992 nadert. Hoe moet de invloed van de Spaanse en Portugese vloot ingeschat worden op de Belgische visserijmarkt?

S.D.: 1992 zal in de visserijsector vermoedelijk niet zo veel wijzigingen met zich meebrengen. De weerslag van de Spaanse en Portugese vloot op het marktgebeuren voor visserijproducten wordt eerder als gering beoordeeld. Inderdaad, de visserij van deze landen is niet direct georiënteerd naar soorten die in trek zijn bij de consumenten in de Noordepese landen. Tenzij deze zouden overschakelen naar het verbruik van andere vissoorten, wat weinig waarschijnlijk is, zal het globale effect van de verruiming van het blauwe Europa eerder gering zijn.

Wat de visverwerkende industrie betreft, komt het er in de eerste plaats op aan concurrentieel te zijn op de markt. Diegenen die de goedkoopste vis kunnen leveren, zullen het best aan hun trekken komen. Dit gezegd zijnde geloven we niet dat 1992 op het vlak van het Gemeenschappelijk visserijbeleid het moment zal zijn dat nieuwe bakens worden uitgezet. Dit was ook de mening van de Heer Cardoso e Cunha, EG-Commissaris voor de visserij, in zijn vraaggesprek met „La pêche maritime”. Op de informele visserijraad in Cuxhaven werd duidelijk gesteld dat een ommekeer in het beleid, inzonderheid m.b.t. het TAC- en kwotastelsel en de mogelijke overschakeling naar een Europees licentiesysteem zonder kwota, voor 1992 veel te vroeg is. De overgang naar een dergelijk systeem veronderstelt hoe dan ook dat de vangstcapaciteit van de Lidstaten teruggebracht is tot het niveau dat in overeenstemming is met de reële vangstmogelijkheden. Dit is vandaag zeker nog niet het geval.

Naar ons oordeel zal de toekomst van het visserijbeleid naar 1992 toe bepaald worden door de mate waarmee het natuurlijk even-

wicht in de zee al of niet kan worden bereikt aan de hand van de tot hiertoe aangewende instrumenten, te weten TAC en kwota enerzijds, en technische maatregelen anderzijds.

Vanzelfsprekend is de capaciteit van de visserijvloeden bij dit alles doorslaggevend.

De terzake genomen maatregelen komen bij de vissers over als een reële beperking van hun economische bedrijvigheid, en meestal worden ze niet geapprecieerd. Dit is begrijpelijk! Doch de overheid moet de moed hebben hieraan niet toe te geven. Zoniet wordt de visserij op relatief korte termijn onrendabel. Het is in deze kontekst en tegen deze achtergrond dat wij het dossier van de jaarlijkse vaststelling van TAC en kwota behandelen. Samen met de aanvullende technische maatregelen vormt dit beleid de basis van de visserijactiviteiten.

H.V.: Hoe sterk staat België t.o.v. buurlanden of andere EEG-landen die door individuele maatregelen de Belgische visserij beknotten? B.v. de uitbreiding van de Engelse limieten, of pak weg, Duitsers die hun visserijgronden ontoegankelijk maken?

S.D.: Wat betreft de uitbreiding van de Britse 12 mijlszone, heeft de Europese Commissie als gevolg van het optreden van de Belgische en Franse Overheid klacht neergelegd bij het Europese Hof van Justitie. Intussen, en in afwachting van de uitspraak van het Hof over deze kwestie, heeft het Verenigd Koninkrijk ermee ingestemd de toegang tot de betwiste gebieden aan de buitenlandse vissers niet langer te ontzeggen, wat dus positief is.

Negatief is echter dat het Verenigd Koninkrijk langs de verstrakking van de technische maatregelen, voor hun eigen vissers zowel als voor vissers uit andere Lidstaten, de visserij in deze betwiste gebieden zo goed als onmogelijk heeft gemaakt. Spijtig genoeg heeft de Europese Commissie de Britse houding terzake niet afgekeurd.

Dat betreurt ik, temeer daar ik vaststel dat België met dit probleem zeer geïsoleerd is. Ik heb dit ten andere reeds aan het bedrijf, de Rederscentrale, medegedeeld, met de bedenking evenwel dat we in een gemeenschap leven met rechten en plichten, waaraan we ons, hoezeer we dit ook betreuren, niet kunnen onttrekken. Wat betreft de Duitsers, die hun visserijgronden ontoegankelijk maken, ben ik de mening toegedaan dat ze handelen met respect tot de EG-Verordeningen. Een Lidstaat kan ten andere in akkoord met de Commissie strengere maatregelen uitvaardigen, voor zover deze ook van toepassing zijn op de eigen visserijvloot. Het is trouwens verantwoord in de

kustgebieden strengere eisen te stellen aan de visserij, om aldus de kustvisserij maximaal te beschermen.

H.V.: Wat met de agressieve aankooppolitiek van de Nederlanders die Belgische schepen opkopen om over de Belgische kwota te kunnen beschikken?

S.D.: Het is inderdaad juist dat bepaalde Nederlandse reders die het in Nederland, als gevolg van de strenge controles, niet meer zien zitten, onder meer ook naar België wensen „om te vlaggen” zoals men dat in Nederland zegt. Op het huidig ogenblik hebben wij twee dergelijke vaartuigen, waarvan 1 in aanbouw, die op de Belgische kwota kunnen vissen.

Vermits de kwota per land verdeeld zijn, is dit natuurlijk een spijtige zaak, die gelukkig nog geen grote omvang genomen heeft zoals dit in het V.K. en Spanje het geval is.

Samen met het Ministerie van Verkeerswezen wordt onderzocht om in de toekomst dergelijke „kwota hopping” onmogelijk te maken. Ook een strikte toepassing van de bestaande wetgeving inzake licenties, brevetten, verzekering van de bemanning e.d. kan mogelijke „vreemde” kopers ontmoedigen.

H.V.: Toch blijft het mogelijk dat na '92 een buitenlandse „Visserij-Debenedetti” heel onze vloot en dus ook onze kwota opkoopt!

S.D.: Ja in 1992 leven wij nu éénmaal in een gemeenschappelijke markt en gaat alles mogelijk zijn.

DE ZEE

H.V.: Kunt u zich herinneren wanneer u voor het eerst de zee gezien hebt?

S.D.: Mijn verste herinneringen gaan terug naar de lange autoreizen, in de dertiger jaren, vanuit het binnenland naar Brugge waar mijn grootoom „nonkel Miel”, een apotheker, met zijn „tante Marie” woonden. Vandaar uit ging het dan naar Blankenberge, voor ons leek dat wel de andere kant van de wereld. Flarden uit die periode: het lopen door de brandingsgolfjes, het lopen over dijk en pier in Blankenberge. Het nuttigen van de Berlijnse Bollen samen met mijn ongehuwde tantes.

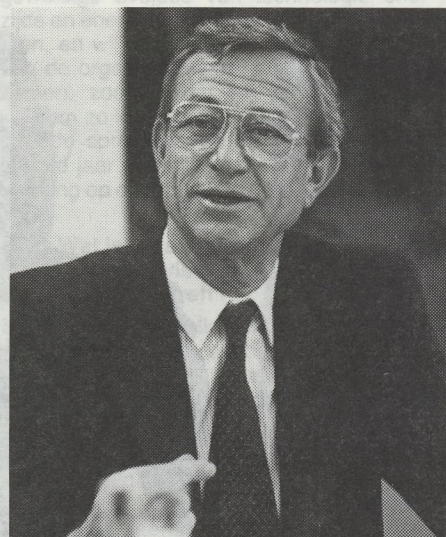
En ik ben van de zee blijven houden. We gaan nu nog altijd naar zee op vakantie. Zwemmen en zeilen blijven de favoriete watersporten.

H.V.: Meneer De Keersmaeker nog een vraag die U misschien niet verwacht...

S.D.: 't Zijn de interessantste soms...

H.V.: ...leest U het Visserijblad?

S.D.: (Iets te kordaat). Elke week!



H.V.: „Lust U vis?”

„Jazeker, en vooral Noordzeevis”.

(Kabinetsattaché Dobbelaere fluisterend: Elke maand meneer de Staatssecretaris).

Sorry, natuurlijk elke maand. (Perschef Verhaeren, vergoelijkend: „Jaja, maar 't is toch zeer lang elke week geweest, hé).

Telkens als het mij wordt overhandigd kijk ik het geïnteresseerd in. Er zijn de foto's waarop ik de mensen herken die ik heb leren kennen, ik lees er de namen van hen die ik mij herinner en van de schepen waarvan ik peter ben geweest. Hier en daar lees ik de artikels die te maken hebben met de vragen die het beroep zich stelt en die ik op de voet volg. Ik weet ook dat het blad doorgenomen wordt door mijn medewerkers. Uw blad speelt zijn rol op gebied van informatie en soms ook contestatie. En waarom ook niet? Het Visserijblad roept bij mij ook altijd de figuur op van wijlen Pros Vandenberghe, vandaar dat ik het daar pas nog had over het „wekelijks” visserijblad.

H.V.: Blijft de visserij nationale materie?

S.D.: Ja! De visserij als economische sector wordt gedirigeerd vanuit de Europese Gemeenschap en daàr is de nationale lidstaat dan de verantwoordelijke gesprekspartner. In het nationaal bestel is grondwettelijk en wettelijk bevestigd dat die materie nationaal beleid wordt. Daartegenover gaan scheepsbouw, visverwerkingsfabrieken e.d. van het gewest afhangen.

H.V.: Lust U vis?

S.D.: Jazeker, en vooral Noordzeevis.

H.V.: Zij het dan met een Europees sausje!

Marc Loy

Foto's: Guido Walters

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Eén symposium maakt de (Oostendse) haven niet

Het symposium, op 9 december georganiseerd door de „Oostendse Havengemeenschap vzw”, is een al even geslaagde als gewaagde onderneming geworden. Met bijna 250 deelnemers die er een volle werkdag voor uittrokken (en 2.500 fr. voor neertelden) is het bewijs geleverd van de wijd verspreide belangstelling voor de Oostendse havenproblematiek. De deskundigheid van de meeste sprekers tilde het gebeuren op een niveau waarvoor de organisatoren zich geenszins moeten schamen. Maar zoals één zwaluw de lente nog niet maakt volstaat een symposium over „De Oostendse haven op weg naar 1992” niet om de heropstanding in te luiden.

Het verdriet van Oostende

Op het symposium kwam de visserij maar zijdelings ter sprake. Europees parlementslid Jaak Vandemeulebroucke sprak in zijn referaat over „het grote verdriet van Oostende”.

Naast de handelshaven, de passagiershavens en het toerisme bestempelde hij de visserij als de vierde evenwaardige troef van Oostende die moet uitgespeeld worden. De polyvalentie van de Oostendse haven in haar geheel kan slechts vruchten afwerpen als voor elk van deze verscheidenheden vernieuwende impulsen worden gevonden. Vandemeulebroucke ziet in de expansie van de Zeebrugse vismijn een tastbare bedreiging. „Het verdriet dreigt kronisch te worden nu de Zeebrugse Visveiling een totaalproject opzet, 25 hektaren groot, onder de naam „Europees Viscentrum Zeebrugge”. Tegenover deze geplande splinternieuwe Euro-vismijn, staat Oostende erbij als model van archeologisch erfgoed. Intussen tikt de tijd en schuift de visserij – met haar aanverwante bedrijven de grootste werkgever van de streek – uit Oostende weg.

„Het is niet vijf voor twaalf”, zei de Euro-parlementair, „maar 4 voor 92, om een ernstige overheidsaanpak te realiseren in de haven”.

Burgemeester Goekint die het slotwoord voerde stelde dat het gedaan moet zijn met denigrerend te spreken over de Oostendse haven. Nu hij deze bevoegdheid naar zich toe trok is hij goed geplaatst om daar iets aan te doen.

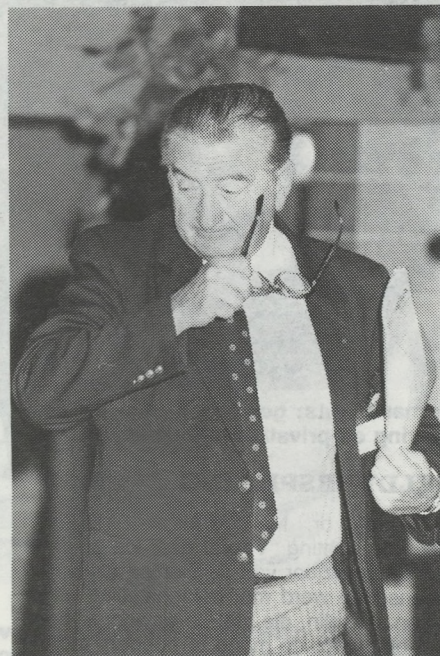
Betreuenswaardig was de afzijdigheid van de Westvlaamse GOM, RMT, MBZ, Zee-macht en topambtenaren van de ministeries die een vinger in de (haven)pap hebben. Anderzijds was er de opvallende aanwezigheid van burgemeester Goekint, waardoor de ondertussen bevestigde geruchten dat hij het havenbeleid naar zich toegetrokken had, meer grond kregen.

AFWEZIGEN ONGELIJK

OH-voorzitter André Maenhout verwelkomde de deelnemende bedrijfsleiders, vertegenwoordigers van diverse administraties, financiële instellingen en universiteiten, politici en afgevaardigden van sociale en syndicale organisaties uit de Oostendse regio en ver erbuiten. Hij verontschuldigde zijn vereniging omdat vele aangekondigde voor-aanstaanden-met-een-drukke-agenda hun toegezegde aanwezigheid op de valreep introkken. Ook de argwaan waarmee de „Oostendse Havengemeenschap” vanuit sommige hoeken wordt bekeken en die afwijzend reageerden op het symposium doet ons pijn, zei de bedrijfsleider. „Wij willen met dit symposium bewijzen dat hun motieven niet gegrond zijn en dat zij een kans missen om rechtstreeks in contact te komen met havengebruikers”. André Maenhout nodigde hen dan ook uit voor een manifestatie volgend jaar die een internationale weerklank zal krijgen in diverse haven-middens, een promotie die Oostende hard nodig heeft.

IN EEN MIJNENVELD

Bij analyse van de bestaande structuren ontdekte voorzitter Maenhout zoveel tegenstrijdige stromingen en belangen die door het ontbreken van een coherente bestuursautoriteit van de Oostendse haven een mijnenveld maken. „De Oostendse „mijnen” onschadelijk maken is onze doelstelling. Onze voorstellen en besluiten zul-



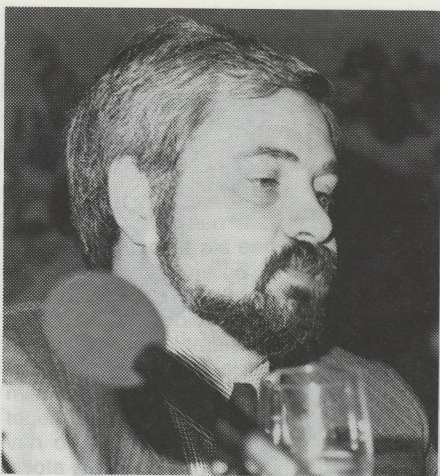
Prof. dr. Marcel Anselin: waarvoor moeten de 6,5 miljard van het Masterplan dienen?

len wellicht niet steeds in dank worden afgenomen, maar dat mag geen hinder zijn om ze oprecht en objectief te formuleren als ze kunnen leiden tot een reclame van alle bedrijven in de havenzone”. De voorzitter lanceerde dan ook een oproep om binnen de kortste keren tot een dialoog te komen die uitmondt in realiseerbare en aanvaardbare plannen en havenwerken.

Het symposium zat al op kruissnelheid toen dr. Georges Allaert aan het woord kwam. Als wetenschapsman heeft hij gedurende de voorbije maanden hard aan de kar geduwd om het initiatief van de grond te krijgen. Met zijn rapporten vestigde hij de aandacht op de enge en eenzijdige benadering van de havenproblematiek. Vanop het spreekgestoelte verdedigde hij opnieuw zijn visie dat de toekomst van de Oostendse havens – luchthaven inclusief – in een veel ruimere kontekst moet worden gezien. In het geografisch-ekonomisch geheel Le Havre-Rotterdam ligt Oostende toevallig in het midden. Als kleine haven heeft de badstad ekonomische belangen te verdedigen. Tien procent van het geografisch produkt van West-Vlaanderen wordt er verdiend, één derde van de Oostendse tewerkstelling ligt in de maritieme sektor. Maar sociaal-ekonomisch verliest Oostende aan slagkracht. „Desalniettemin wettigt de sociaal-ekonomische betekenis en de belangrijke return onder de vorm van taksen en belastingen naar de overheid prioritair investeringen in de Oostendse haven” stelt dr. Allaert. Hij plaatst de beleidvoorders voor de keuze: de haven laten verkommeren omdat er 20 km. verder een nieuwe haven met toekomstgerichte visie ligt of op een verantwoorde wijze investeren. Is de laatste mogelijkheid de politieke keuze, dan staat Oostende nog niet eens in de startblokken, is de overtuiging van de spreker. „Wat het toekomstige beleid betreft is een belangrijke verantwoordelijkheid weggelegd voor de nieuwe Gemeenschapsminister Johan Sauwens die niet altijd in de eerste plaats aan zijn Limburg moet denken”.



Aandachtige luisteraars op de eerste rij: burgemeester Goekint als nieuwe verantwoordelijke voor de haven naast ex-havenshepen Makelberge en Europarlementslid Vandemeulebroucke aanhoren voorzitter André Maenhout. (foto gw)



Fernand Huts: gewonnen voor regionalisering en privatisering van de RMT.

GELDVERSPILLING

Ook prof. dr. Marcel Anselin denkt in dezelfde richting. Vooral naar de bijdrage van de voorzitter van de Gentse Haven gemeenschap werd met belangstelling uitgekeken. Anselin, die niet de gewoonte heeft een blad voor de mond te houden, toonde kurkdroog de (on)belangrijkheid van het maritiem verkeer in Oostende aan, gemeten tegenover de trafieken in Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Hij plaatste dan ook grote vraagtekens achter het Masterplan waarin met geen woord wordt gerept over de trafieken die men voorziet. „Het goederen- en personenvervoer is bijna uitsluitend gericht van en naar zuid-Engelse havens. In de toekomst zal hier een sterke concurrentie spelen wanneer de koppeling van de TGV en de Chunnel een feit is. De tijdsbesparing door gebruik te maken van de Kanaaltunnel zou wel eens voor aanzienlijke verschuivingen kunnen zorgen. Hoe de trafieken dan zullen verlopen moet eerst grondig uitgekiend worden vooraleer men misschien miljarden gemeenschapsgeld op een verkeerde manier investeert. De eenmaking van de Europese markt en de mate waarin trafieken door de Chunnel aantrekkelijker zullen worden moet het onderwerp uitmaken van een grondig onderzoek”. Het is volgens prof. Anselin dan ook totaal verkeerd investeringsdossiers afhankelijk te maken van een eerder simplistische kosten-batenanalyse terwijl er andere meetbare ratio's voorhanden zijn om een beleid op te oriënteren.

RMT PRIVATISEREN

„Manager van het jaar” Fernand Huts, grote baas van de Katoennatie en Seaport Terminals, heeft onlangs met zijn boek „Antwerpen moet groter worden” – een pleidooi voor een groot Vlaams havengebied Antwerpen-Gent-Zeebrugge – opspraak verwekt. Hij deed zijn reputatie op het symposium eer aan met enkele markante uitspraken. Hij ziet het wegverkeer steeds duurder worden door reglementering en tijdverlies op gesatureerde wegen. Het roro-verkeer kan daar voordeel uithalen. Manager Huts ziet een duidelijke evolutie van de trafieken in zuidelijke richting waarin de kusthavens een rol kunnen vervullen.

Huts weet uit ondervinding dat de verscheper nauwelijks belang hecht aan de haven waarlangs het transport verloopt, als de timing, prijs en service maar goed is.

De grotere schepen kiezen steeds minder aan te leggen in Engelse havens omdat

de efficiënte exploitatie er te wensen overlaait. De kusthavens fungeren dan ook meer en meer als overslaghavens voor containerstromen naar Groot-Brittannië. Specifiek voor Oostende zitten hier groeimogelijkheden als het de strijd wil aangaan met de Kanaaltunnel die tenslotte een Frans-Britse aangelegenheid is. Huts acht de regionalisering van de RMT in deze optiek van groot belang. Op termijn moet er zelfs een privatisering volgen omdat de keiharde strijd die zal ontbranden de beste kansen maakt als er voldoende slagkracht en dynamiek achter de onderneming staat die als het moet in co-operatie met andere bedrijven kan werken. Huts is ook voorstander van het

afschaffen van loodsgelden en zeevaartpolitie rechten voor ferries. Tenslotte moet de haven- en wegeninfrastructuur aangepast worden aan de jumboisering van een toekomstgerichte ferry-uitbating met non-stop expresslijnen.

WERKVERGADERINGEN

In plenaire werkvergadering werd verder ingespeeld op de diverse thema's. P.P. Gobberecht schetste de situatie van de Oostendse visserij en de problemen van de bedreigde scheepswerven. André Maenhoudt brak een lans om de achterhaven toegankelijk te maken voor schepen van



Als herinneringsgeschenk ontving Gemeenschapsminister Sauwens een kleurfoto van de haven van Oostende, een didactisch middel om zich met de toestand vertrouwd te maken. (foto gw)

Minister Sauwens waarschuwt voor overdreven optimisme

De Limburger Johan Sauwens was op het symposium de enige vertegenwoordiger van de (Vlaamse) regering. Als kersverse Gemeenschapsminister van Openbare Werken, Infrastructuur en Verkeerswezen was hij in Oostende aan zijn eerste publieke optreden toe. Omdat het waarschijnlijk best in zijn schema schikte nam hij de tafelrede tijdens de middaglunch voor zijn rekening. Omdat hij zijn werkerrein nog moet aftasten waren zijn woorden voorzichtig afgewogen. Uit zijn toespraak valt te onthouden „dat het een enorme verarming zou zijn indien er niet meerdere vissershavens zouden blijven bestaan aan onze Vlaamse kust”. De draagwijdte van deze uitspraak is niet meteen duidelijk maar stemt toch tot nadenken. Wat de handelshavens en de uitvoering van het Masterplan betreft waarschuwde de minister voor overdreven optimisme. „Het zou onredelijk zijn de verwachtingen op budgettair vlak al te hoog te stellen” verkondigde Sauwens. De cijfers over de kredieten die in de begroting van zijn departement opgenomen zijn laten daar trouwens geen twijfel over bestaan: 50 miljoen subsidies op werken uitgevoerd in door lagere besturen beheerde havens en 35 miljoen voor verdiepingsbaggerwerken in de



Gemeenschapsminister Johan Sauwens

handelsdokken. Hij voegde er echter onmiddellijk aan toe dat een aantal heel grote projecten hun voltooiing naderen zodat mag verwacht worden dat de budgettaire ruimte binnen een paar jaar breder wordt. De toespraak van de Vlaamse minister kan dan ook worden herleid tot een voorzichtige intentieverklaring die geen enkele garantie voor de toekomst inhoudt. (gw)

10.000 ton. Hij uitte ook zijn bezorgdheid over de uitbouw van de industriezone's waar potentiële mogelijkheden aanwezig zijn. Wat de roro-parkeerruimte betreft acht hij zes tot acht hektaren voldoende. De ruimte van twintig hektaren in het Masterplan, inclusief de twee gedempte dokken, noemt hij een schromelijke overdrijving. „Dat is drie tot vier keer de oppervlakte nodig om de piektrafiek van de laatste zeven jaar op te vangen”.

In de werkvergadering rond planning en beleid trok Georges Allaert van leer tegen de gebrekkige overheidssteun voor de Oostendse regio die de laagste is van alle Vlaamse arrondissementen. „Als Oostende in verhouding tot de verhandelde tonnemaat evenveel gekregen had als Zeebrugge, zou dat de nationale overheid ruim veertig miljard gekost hebben”. In werkelijkheid was dat gedurende de periode 82-88 slechts 148 miljoen. Spreker prees zich gelukkig dat de private sector er gezondere investeringsopvattingen op nahoudt.

Lic. Edwin Verdoolaage pleitte voor een nieuwe aanpak voor de kleine (zee)havens Oostende en somde een reeks overheidsaanbevelingen op voor het economisch ontwikkelingsgebied.

Ten behoeve van de deelnemers stelden de verslaggevers Verdonck en Driesmans en symposium-voorzitter Allaert een samenvatting op die eindigt met de woorden: „...de tijd dringt. Is men zich daar politiek voldoende van bewust. Zo ja, dan wachten we op een duidelijk éénduidig antwoord van de Heren politici”.

Guido WALTERS



Symposiumvoorzitter dr. Allaert (uiterst rechts): Gemeenschapsminister Sauvels (midden) heeft grote verantwoordelijkheid.



Tijdens de werkvergadering over de havensektoren en -activiteiten o.l.v. Daniël Crabeels (midden) belichtte P.P. Gobberecht (rechts) de toestand van de visserij en de scheepswerven. E. Verdonck (links) trad op als rapporteur.

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

Ten behoeve van de deelnemers stelde de „Oostendse Havengemeenschap” een rijkelijk en wetenschappelijk gestoffeerd symposiumdocument op van meer dan 200 blz. waarin alle thema's gebundeld werden. Belangstellenden kunnen zich hiervoor wenden tot het sekretariaat van de vzw, Stokkellaan 68 te 8400 Oostende.

Naar een NV Ostend Port Authority?

Het beheer van de Oostendse haven is in handen van vijf bestuurlijke instanties. Dat bemoeilijkt het beheer van een haven aanzienlijk. Volgens symposium-voorzitter dr. Georges Allaert is de renovatie van de haven zinloos als er geen bestuursseenheid komt waarbij de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichting (MBZ) model kan staan.

Veel sprekers hamerden op hetzelfde onderwerp: de versnippering en de overlapping van het havenbestuur. Het Ministerie van Openbare Werken, Landsverdediging, Verkeerswezen, de parastatale R.M.T., het Oostendse stadsbestuur en straks wellicht nog enkele Vlaamse ministers hebben hun zegje in havenaangelegenheden. Een goed gerunde haven komt best onder het beheer in een privaat- en openbaar samenwerkingsverband onder een vennootschapsvorm. De oprichting van een NV Ostend Port Authority (O.P.A.) of Oostendse Havenschap waarin de overheid en de private sector een eigen inbreng hebben verdient volgens Dr. Allaert alle prioriteit.



André Maenhout, voorzitter van de Oostendse Havengemeenschap: positieve bijdrage leveren.

MICHIEL (MICHAËL) MANSVELT

INLEIDING

Walter Debrock is al een hele tijd geleden begonnen de geschiedenis van de Oostendse kapers te schrijven. In 1989 gaat deze succesreeks onverminderd voort. Mansvelt heeft de eer het nieuwe jaar in te luiden.

De kaper en konvooir Michiel Mansvelt is geboren te Oostende op 13 november 1655, als zoon van Laurentius Mansvelt en Maria Pieterssens.

Hij ging ter schole bij de Oratorianen te Oostende, die te dien tijde zowat het onderwijsmonopolie hadden ter plaatse.

Michiel trouwde met Jacoba (Jacqueline) Vlaminck op 13 juni 1677 en had twee kinderen, een dochter Brigitte en een zoon Tilemanus-Jacobus, die eveneens naar zee zou trekken, maar dan als stuurman en schipper.

Op de bemanningsrol van 1674 van het fregat „den Vliegende Arent”, ook vermeld onder de naam „den Stijgende Arent” van kapitein Joos Pieters, wordt Michiel Mansvelt vermeld als bootsmaat. Op dit kapersfregat van 25 last (50 ton ongeveer) en 6 stukken kanon, zal hij zijn stiel zeker goed geleerd hebben, want herhaaldelijk vinden we kapitein Joos Pieters aangegeven op de prijslijsten van de Oostendse Admiraliteit als binnengelopen met rijke buit geakaapt op de vijanden.

In 1678 wordt Mansvelt zelf kapitein ter kaapvaart, maar begint zeer schuchter op een „diepo”, de „St. Anne”, op 12 januari 1678. Het scheepje draagt 6 last en heeft

2 kanonnen aan boord. Op 18 mei 1678, op 6 juli en 9 september 1678 wordt telkens zijn patente of kapersbrief hernieuwd.

In maart wordt reeds een buitgemaakte sloep, met 6 paarden geladen, vermeld als prijs. Het scheepje werd veroverd in de buurt van Kales en bracht netto 3358 gulden op aan de bekende Oostendse reder Boudewijn Borm.

Op 7 april noteert men opnieuw 5 prijzen en rantsoenen (borgsommen voor niet opgebrachte schepen) die hij samen met de bekende Oostendse kaper Roeland Sybers had veroverd.

Rond de Singels (Rye) verovert hij een Franse „dieppois” die voor netto 1707 gulden wordt verkocht en langs de Franse Kanaalkust neemt hij 2 „barquen”, in de loop van juni.

Rond de rede van Etaples verovert hij een bark met zout, „La Madeleine de Conquet”, in de maand juli, en op de rede van Duinkerke bemachtigt hij verder een boyer met bonen en mout en tevens een „binlander” met molenstenen. Dit pakket bracht 2708 gulden op aan zijn toenmalige reder Francisco Maro.

Een tijdje nadien verschijnt Mansvelt opnieuw, in september 1678, op de prijslijsten van de Oostendse Admiraliteit met twee barken met wijn en cider, die echter moeten vrijgegeven worden op verzoek van de Overheid.

Het einde van de oorlog met Frankrijk stelde ook voorlopig een einde aan de kaapvaart

vanuit Oostende.

Intussen had men te Oostende zware konvoisepen uitgerust, bestemd voor de vaart op Cadiz, Lissabon, Alicante en Sevilla. In 1689 waren er reeds verscheidene gereed, w.o. de „S. Maria”, van 24 stukken geschut, bevolen door Mansvelt.

De oorlog met Frankrijk zal echter herneemen in 1689.

Pas in 1691, op 26 januari, verscheen de naam van Michiel Mansvelt opnieuw op de lijsten van de verleende kapersbrieven, waarbij hij als kapitein werd geregistreerd van een snauw „De Drye Coninghen”, van 15 last en 6 stukken geschut, en met als reders de familie Backhusius. Daarmee veroverde hij in februari 2 schepen met wijn, brandewijn en tabak en bracht hij een rantsoen binnen van 125 pattacons.

In april wordt hij nog vermeld op zee door kapitein Adriaen van der Linde.

Wellicht vaarde hij dan een tijdje in de koopvaardij, als bewapende koopvaarder, want hij wordt wel vermeld als kapitein van een fregatje „den Keyzer Leopoldus”, op 7 april 1692.

Maar, op 4 mei 1693, vermeldt de lijst der uitgereikte kapersbrieven – patenten ter kaapvaart – hem als drager van een commissie voor de snauw „Ste Catharina”, bewapend met 6 stukken kanon en 4 „bussen”, de zogeheten „steenstukken”.

Van een reis uit die tijd bezitten we een boordjournaal van die „Ste Catharina”, dat meldt dat dadelijk op 6 mei 1693 Mansvelt

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-FEB Belgium BBL/213



De BBL denkt aan u...

uitloopt uit de haven van Oostende, na nog even gesproken te hebben met kapitein Thomas Gournay, die op de rede lag.

Na vervolgens wat gekruist te hebben tussen de zuidkust van Engeland en de Franse kust, dweilt Mansvelt permanent de Franse kust af tot onder Ouessant.

Op 10 mei 1693 verhaalt het boordjournaal in een sappig Vlaams en zonder komma's en punten, hoe Mansvelt in gevecht geraakt met een Frans fregatje.

We vertalen meteen de tekst van dit verhaal in wat leesbaarder Nederlands en laten hem hier volgen, omdat het ons de moeite loont een feitelijk gegeven, als dit van een gevecht, weer te geven.

„Na datum maakten we jacht op een fregatje, dat een vlag liet waaien die we niet kenden. Nadat we het hadden gejaagd omtrent de 3 glazen (een glas is een half uur), schoten we een schot en riepen we: „olla, vanwaar is het schip?“, en vanop het schip gaven ze als antwoord: „kom maar aan boord“, waarop ze onmiddellijk de Franse vlag lieten waaien. Nadat we ongeveer een uur gevochten hadden, zijn we van hem afgewend. We kregen een dode en enige schoten door ons zell en zijn oostwaarts gezeild”.

En dat is nog niet alles.

Op 20 mei, na enkele kleine incidenten, komt dan een nieuw verhaal dat, in beter Nederlands omgezet, als volgt luidt:

„We lopen (in de buurt van Audierno) naar een snauw. Echter die kaper wachtte ons in; we lieten de Franse (dus valse!) vlag waaien en wanneer we dichterbij kwamen, schoot hij met een basse (steenstuk) langsscheeps en wij ook gelijkelij. Nadat het gevecht ongeveer twaalf uur geduurd had, werd hij verplicht zich over te geven met verlies van 3 à 4 doden en ongeveer 24 gekwetsten, terwijl er van onze kant geen verliezen waren. Het was een snauw van de koninklijke marine van Brest, met 6 stukken en 4 bassen bewapend, onder het bevel van kapitein Venedy, die naar Port Louis wilde gaan”.

Na dit succes rantsoenen ze nog 2 Franse „barquen” voor 20 pistolen. Uit de prijzenlijsten van de Oostendse Admiraliteit verneemen we dan dat het veroverde schip inderdaad een klein fregat was, „La Commode”. Jammer genoeg bezitten we slechts één boordjournaal van Mansvelt als kaper, maar de beide hier aangehaalde uittreksels geven op voorbeeldige wijze aan, hoe een kaper optrad tegen een beoogde buit!

Mansvelt werd herhaaldelijk gesignaleerd door andere kapiteins en Jan Vermeersch (Vermeersch) vermeldt zelfs dat hij met hem gekruist heeft gedurende enkele dagen rond Fécamp.

Reeds op 19 juni, nog steeds in 1693, rond 12 u., in de buurt van Kales, veroverde Mansvelt in gezelschap van de Oostendenaars Charles Pieters en Charles Jonckheere een snauw van Duinkerke, met 6 stukken, bevolen door de Duinkerker kapitein Jan Peire. Deze veroverde snauw werd 's anderendaags reeds opgebracht te Oostende.

Intussen werd de kaper Mansvelt voor goed konvooyer.

Op 3 oktober vermeldt men van hem in die hoedanigheid een prijs, de Franse bark „St. Elisabeth”, van 20 vat, geladen met zout. Deze prijs werd genomen in compagnie van kapitein Jan Vermeersch, varende met de snauw „St. Sebastiaan de Revenge”. Het „paert” (deel) van Mansvelt in die prijs zal trouwens betwist worden door de Admiraliteit, die klaarblijkelijk de konvooiers niet erg genegen was.

Midden zijn konvooiwerk wordt Mansvelt opnieuw aangehaald op de prijzenlijsten met een veroverde fluit, de „Martha”, van 200 vat, geladen met 2 walvissen en komende van Groenland. Die fluit werd hernomen op de Duinkerke kapers Jaspar Bommelaere en Jan Saus, gekende namen in de kaperij. De „convoyer” (zo wordt thans Mansvelt vernoemd) werd bijgestaan door de Oostendse kaper, kapitein Pieter de Vynck.

Het archief van de konvooidienst leert ons ook dat Mansvelt in 1694 een konvooischip „De Prince Electorael”, dat toen werd uitgereed, onder zijn bevel heft gekregen.

Mansvelt veroverd met deze bodem de pinasse „Het Compas van Stockholm” gemonteerd met 16 kanonnen.

Zoals we reeds vermeldden in vorige bijdragen in dit tijdschrift, veranderden de kapiteins van de konvooidienst vaak van schip. Zo vinden we Mansvelt kapitein op de „Sint Franciscus”, met 24 stukken geschut en 196 man aan boord.

Hij vertrok op 11 november 1695 op kruistocht ter bescherming van de Vlaamse en Spaanse schepen en maakte tevens gebruik van de tocht om heel wat prijzen te veroveren.

Zo stuurt hij op naar Oostende een Duinkerker snauw met 6 kanonnen en 4 steenstukken bewapend, die in Oostende binnenviel op 2 december. Het was „La Brune”, gevolgd door een Franse fluit „Prince Charles”, geladen met olijfolie, zout en Spaanse wijn, opgebracht op 8 december en reeds geveild op 29 december.

Op 8 december komt een galjoot aan de beurt; een kolenschip; een katschip „Le Bourgeois d'Orange”, komende van de Oost en geladen met diverse graansoorten, verkocht voor de grote som van 38.088 gulden, op 3 januari 1696.

Daarna veroverd hij nog, in gezelschap van kapitein Van de Walle, een grote fluit van Hoorn, die echter op de banken vóór Oostende te pletter liep. Met dezelfde Mathieu Van de Walle en met konvoicollega Antoon Cornelissen werd dan nog een zoutbark veroverd.

Enkele tijd later, op 2 mei 1696, steeds met de „Sint Franciscus”, brengt hij een Franse bark van Nantes binnen, geladen met indigo, suiker en andere zuiderse waren. Daar het schip veroverd werd met de hulp van 2 Zeeuwen, moet de opbrengst van 28.682 gulden met hen gedeeld worden voor 9/16den. Een paar dagen later, op 5 mei, komt hij binnen Oostende met het Duinkerke fregat „St. Joseph” en op 7 mei is het de beurt aan de fluit „l'Union”, van Christiania, hernomen op de Duinkerkers.

Met de verovering van de „Bienvenu”, sterk bewapend met 8 kanonnen en 4 steenstukken, geladen met ijzeren staven, brengt hij ook 16 Franse krijgsgevangenen mee.

Met zijn vroegere barquelongue „De Prince Electorael”, met 6 stukken en 53 man, begeleidt hij vervolgens diverse konvooiën

naar Engeland en Zeeland en terug, naar Nieuwpoort en Oostende.

Tussen 1699 en 1700 weten we dat hij op Cadix vaart met de „Sancta Maria”, een zware konvooyer, van 64 stukken en met 311 man aan boord. Men noteert aan zijn boord, in 1700, de Brugse edelman Franciscus-Antonius van Volden.

De „Sancta-Maria” werd op 12 september 1702 buiten vaart gesteld, terwijl de bemanning werd afgedankt, nadat het eerst was bestemd om, in de uitbrekende Successieoorlog zes Franse galeien, naar Oostende gestuurd met aanvalsplannen tegen Vlissingen, te begeleiden.

De Successieoorlog, die ging om de Spaanse troonopvolging en Oostende aan de zijde van de Fransen zag geplaatst, zal Oostende zien deelnemen aan de Spaans-Franse kant tegen de Anglo-Bataven. Op zee vangt de strijd aan in de lente van 1702.

In oktober 1702 vinden we Mansvelt terug op het fregat „Sint-Franciscus” en we zien hem onmiddellijk vermeld op de prijzenlijsten met diverse prijzen, die hij opbrengt naar de haven van Oostende in oktober en december.

Hij wordt trouwens herhaaldelijk gesignaleerd, in boordjournalen van onze kapers, met kruistochten tussen de Engelse kusten en de Hollandse kust (routes tussen Flamborough Head, Yarmouth, Texel) Kapitein Thomas Gournay, in zijn boordjournaal van oktober-december, verhaalt zelfs hoe op 12 november Mansvelt het volk van een sloep van Paulus Bestenbustel aan boord haalt, mede met de riemen en het „geweer” van het scheepje. Bestenbustel was namelijk gejaagd geworden door 3 Franse fregatten, toen hij pas een sloep uitgezonden had naar een galjoot, maar verplicht was geworden te vluchten. Gournay had de sloep echter in het oog gehouden en begeleid. Thomas Gournay zal ook in zijn boordjournaal van januari-februari 1703 melden dat hij opnieuw Mansvelt meermalen ziet kruisen. Hij jaagt bovendien samen met hem op 2 hoekers, maar door het slechte weer kan alleen Mansvelt verder jagen en een hoeker veroveren. Het was daarenboven voor Mansvelt een lange tocht, want hij vertrok uit Oostende op 7 januari en was er pas terug op 25 maart.

Gournay en Mansvelt blijken goede maatjes te zijn, want op 13 januari 1703 ontmoeten ze mekaar en beginnen ze samen op 17 januari de jacht op een Hollandse vishoeker, in de buurt van Flamborough Head. Het schip wil niet strijken en ze waren dus verplicht hem aan boord te leggen en te veroveren; ze rantsoeneren hem voor 1600 gulden Hollands geld in speciën en laten hem dan gaan. Daarop verliet Mansvelt Gournay.

Maar op 22 januari ontmoet Gournay een vloot van wel 20 hoekers, waartussen Mansvelt te bespeuren viel en die hij kon herkennen omdat hij zijn „seyne” (signe, teken van herkenning door middel van een vlag) liet waaien.

Op 25 januari rantsoeneert Mansvelt een Hollandse hoeker en veroveren Gournay en Mansvelt, in compagnie en om te rantsoeneren, een schip van Zierikzee.

Deze kruistocht bracht Mansvelt, voor de hoekers, zijn deel van 3053 gulden netto op, gelijkelij te verdelen met Gournay.

De rekeningen van de Admiraliteit vermelden eveneens nog twee Engelse schepen

die Mansvelt en Gournay samen genomen hebben.

Onze Vlaamse konvooiers gaan soms tot onder de kust van Noorwegen, waar men op 15 juni meldt dat Mansvelt er met zijn collega's Cornelissen en Paulus Bestenbus-tel rondzwierf, maar nog niets genomen had.

We vernemen echter dat Mansvelt in oktober 1703 2 Engelse prijzen heeft veroverd voor de kust van Yarmouth. En zo gaat het verder tussen de Noorse kust en de Hollandse en Engelse wateren.

In december 1703 werd de „Sint-Franciscus” zelf gekeerd te Glückstadt aan de Elbe (Holstein, Denemarken), wat aanleiding gaf tot een langdurige procedure die aansleepte tot 1712!

Wel weten we dat Mansvelt op 16 december 1704 verklaarde ook gevaren te hebben met het konvooschip „Markies van Bedmar” en, volmacht te geven, bij notaris Pille van Oostende, om gelden te ontvangen na de verkoop van zijn prijzen.

Zoals steeds veranderen de konvooschepen vaak van bevelhebber. Aldus is het te verklaren dat Mansvelt het bevel voert op 10 december 1704 over het fregat „de Coninghinne van Spanien” en er een reis mee beëindigde.

Samen met zijn collega Gerrebrantz had hij 10 schepen veroverd, w.o. een Franse kaper van 16 stukken geschut, een Engelse pinasse met tabak, een brigantijn komende van Zuid-Carolina met kostelijke zuiderse waren, een Engels schip komende van Virginia, geladen met suiker en tabak, een pinasse van 24 kanonnen, gaande van Amsterdam naar Lissabon, een pinasse met boter en vlees komende van Ierland, een schip van Hamburg en een schip van Londen, allebei varende naar Portugal en door onze konvooiers opgebracht naar Galicië en aldaar verkocht.

Uit een notariële akte vernemen we eveneens dat Mansvelt reder was van een „barquelongue”, de „Sint Jago de Victoria” in januari 1705. Deze barquelongue hebben we gevonden als bevolen zijnde door de kaperskapitein Roberto Contales, op 29 april 1705, met als medereders Adriaan Peperzele en Pieter de Potter. Het was een schip van 4 stukken kanon en 4 „basen”.

Een typisch verhaal van moed en durf wordt ons verhaald door kapitein Antoon Lefever in zijn boordjournaal van 22 mei 1705. Ook Mansvelt komt er bij te pas.

Lefever ontmoet nl. een vijandelijke vloot van een 40-tal schepen, begeleid door 3

konvooiers en hij gaat middenin de vijand varen. En dan bemerkt hij dat ook reeds Mansvelt en zijn collega Cornelissen zich midden het vijandelijk konvooi hebben gewerkt!



Hier volgt het verhaal:

„Wij aboordeerden 2 scheepen, waer van een catte ende een galjoet was, ende wij conden de galjoet aen boord leyden, soo spronghen zeven man van ons over. In het aboorderen creghen een van ons volck gequest ende hielden het met een uyt de vloote met onze prijs”.

Ondanks het huzarenstuk van Lefever gaat het minder goed met Mansvelt die niets weet mee te pakken, terwijl zijn collega Cornelissen bovendien gekwetst wordt aan het been en zelfs 3 à 4 gekwetsten bij zijn volk heeft.

Dat dergelijke avonturen doorgaans gebeuren met het aanwenden van valse vlaggen om de vijand te misleiden is schering en inslag langs beide zijden, al dienden vlaggen ook als „seyne”, d.i. tot teken van herkenning zoals hiervoren reeds aangehaald.

In 1706 krijgt Mansvelt het bevel over het fregat „Neptunus”, waarmee hij een vijandelijk transportfregat van 14 stukken en 8 man veroverd. Het was geladen met lood, werd opgebracht op 30 april en bracht 6.050 gulden op.



Mansvelt blijft belangstellen in de rederij, want in 1708 koopt hij een schip van Kales, „La Subtile”, voor 1255 gulden.

Over het fregat „Neptunus” maakte fregatkapitein J.C. Lienart een aardig verhaal in het tijdschrift „Neptunus” van onze Zee-macht (september 1970).

Bij een bezoek aan het „Sjöfarts Museet”, het maritiem museum van Göteborg in Zweden, ontdekte Lienart aldaar een model van de „Neptunus”. Het fregat zou gebouwd zijn in Oostende in 1691 door een zekere Pieter Wiederbünner en zou dus onder Mansvelt gevaren hebben. Het schip werd verkocht aan een Zweedse reder, Nils Schruuf, en kwam zelfs terecht in de Russisch-Zweedse oorlog. Men leze daarover uitgebreid de studie van Lienart.

Wie dus ooit langs Göteborg passeert, ga dit Oostendse „souvenir” even bekijken!

Na de val van Oostende, in 1706, komen de Oostendenaars langs de Anglo-Bataafse kant te staan; de hertog van Marlborough was toen opperbevelhebber van de geallieerde legers. Het beroemde liedje op zijn naam heeft hem vereeuwigd in onze contraire... Wanneer in 1715 sprake was van een commandant van de konvooschepen, gaf de Oostendse stadsoverheid over Mansvelt een zeer vleiend advies, waarbij hij werd aangeduid als een heroïsch strijder op zee.

Mansvelt overleed te Oostende in 1727, na gedurende een halve eeuw Oostende met moed en succes te hebben vertegenwoordigd op zee. M.L. Sebrechts, in een merkwaardige genealogische studie over de familie Mansvelt, verschenen in „Ostendiana”, III, 1978, pp. 17-40, vermeldt nog dat hij, in een rekening van 1 december 1728, sporen heeft gevonden van de „gagie” van Mansvelt als kapitein van de konvooier „Neptunus”.

Walter DEBROCK
Erevoorzitter Kon. Marine Academie.

**Hoe bereikt U
3000 lezers
uit visserijmiddens**

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

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

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



Erkend Service Station voor Reddingvloten

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

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

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

WULKEN

Wulken of liever op zijn Westvlaams „wul-loks” werden al gegeten ten tijde van de Romeinen.

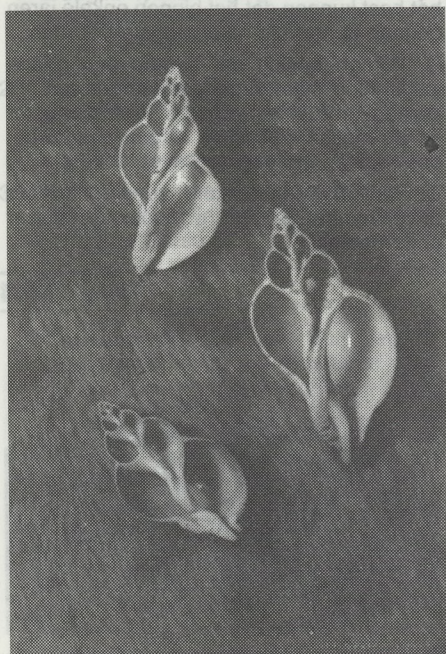
De wulk wordt gevangen op bijna alle visgronden van de Noordzee en het Kanaal, maar volgens de visgebieden kan de schelp van hardheid en van kleur wel verschillend zijn. Zo zijn wulken van de Kreeftenput nogal goed bruin gekleurd en is de binnenkant meestal paars glanzend, terwijl wulken van de Franse kust eerder groenachtig zijn. Meestal bevatten wulken veel zand en moeten daarom goed gespoeld worden vooraleer in de kookpot te gaan. Het is ook wel dikwijls nodig de schelpen te schrobben. Wulken moeten goed doorgekookt worden want het vlees is anders te taai. In de viswinkels worden bij ons de wulken gekookt verkocht. Ter gelegenheid van een of ander straatfeest of Vlaamse Kermis zijn er ook wel kraampjes die warme wulken aanbieden. De kraamventers hebben er een handje van weg om de beestjes goed te pepereën. Kwestie van de smullers ook dorst te doen krijgen, de tapkast goed te doen lopen en daardoor de inkomsten van de kermis te verstevigen.

Om een gekookte wulk uit zijn huisje te krijgen steek je een vork onder het hoornachtige schildje of operculum en trek dan het dier met een draaibeweging, die de windingen volgt, uit de schelp.

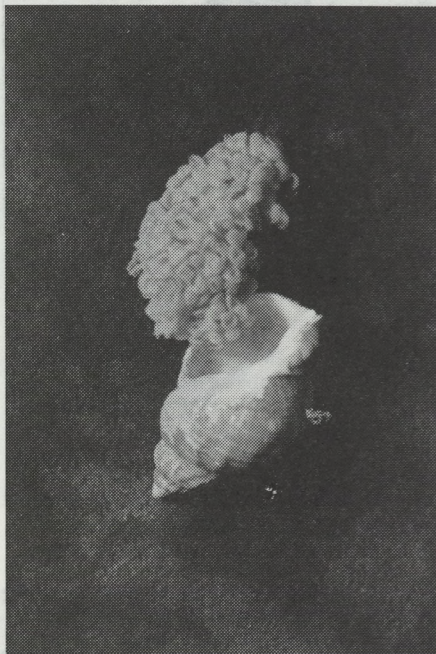
Met een goed geboterde boterham en een glaasje bier smaakt het heel lekker. Wulkvlees in stukjes gesneden en in een omelet gebakken is eveneens niet te versmaden. Waarom niet eens wulken op toastjes tijdens een receptie, of moet het altijd garnaal en vissla zijn? En wie heeft er al eens wulken gebruikt voor een gourmetparty?

Heeft de wulk al een vaste plaats op de zeevruchtenschotels?

Kent de „Jan Konsument” wel dat lekkere zeediertje genoeg? Misschien is er hier nog een taak weggelegd voor de Nationale Dienst voor afzet van zeeproducten.



Doorsnede van de wulk.



Wulk met eierkapsels.

DE SCHELP

De wulk is een typische buikpotige zeeslak met een schelp in de vorm van een horen die spiraalsgewijs gewonden is. In de gewonden schelp kan het dier zich helemaal verbergen en zichzelf bijna helemaal afsluiten met een lederachtig dekseltje of operculum.

Schelpen van wulken vertonen veel verschillende vormen. Bij sommige exemplaren zijn de windingen gegolfd. Andere zijn schier effen van oppervlaktestructuur. Er zijn er met een langgerekte dunne schelp en weer andere zijn kort en dik. Men kan met de vormvariabiliteit van de wulk een aparte verzaling opbouwen.

Wanneer men de schelp met de top naar boven en de mondopening naar zich houdt ziet men de mondopening rechts. Men zegt dat een wulk rechts gewonden is zoals de meeste buikpotigen of gastropoden.

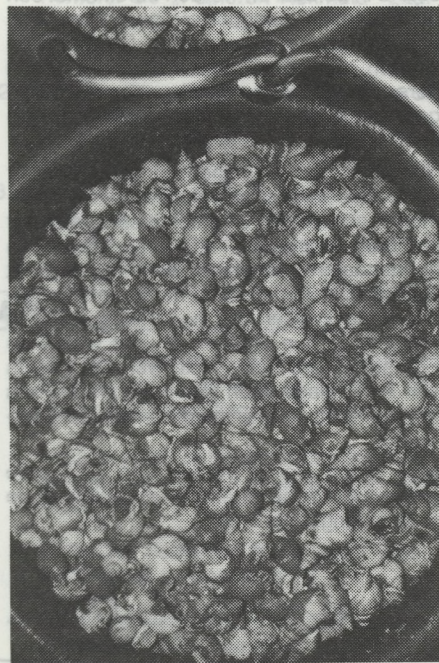
Een zeldzame keer treffen we ook een linksgewonden wulk aan. Gave schelpenhuisen van wulken zijn ook niet gemakkelijk te vinden. Wanneer ze gevangen worden en op dek uitgestort worden zijn er al veel toppen die afbreken of mondranden die geschonden worden. Tijdens het lossen, het sorteren en het koken hebben de schelpen alweer heel wat te verduren. Komt een wulk met een gehavend huisje weer in zee terecht dan kan het dier de schelp weer herstellen en als 't ware de verloren kalkstukken weer bijmetselen. Dit is duidelijk merkbaar bij sommige exemplaren die de gaatjes en afgebroken stukken van de schelp regenereren.

HET LICHAAM

Als we een kruipende wulk in een zeeaquarium gadeslaan zien we duidelijk de kop met de twee tentakels of voelhorens. De fijne buis die naast de kop naar buiten komt is de siphobuis waardoor het dier ademt. De

sterk gespierde voet waarmee de wulk kruipt is geelachtig van kleur en bezaaid met zwarte of donkerbruine spatten. Verborgen in de schelp blijven de andere organen: het hart, de nier, het darmenstelsel, het zenuwstelsel en de voortplantingsorganen. Het lichaam van de wulk is eveneens zoals de schelp spiraalsgewijs gewonden en het bijzondere is dat het dier maar één kieuw en één nier heeft. Aan het einde van de siphobuis heeft de wulk een merkwaardig orgaantje, nl. het osphradium. Het is dit orgaantje dat de wulk in staat stelt de geuren en de smaken van het stromende water op te vangen en te interpreteren. Is er een geurtje of smaakje van voedsel te bespeuren dan zet de wulk zich in beweging en zoekende met de siphobuis volgt het schelpdier het reukspoor tot het lekker brokje gevonden is. Met behulp van zijn rasptong of radula wordt het voedselbrokje bewerkt en opgepeuzeld. Wulken zijn vooral aaseters en ze houden het liefst van verse malse stukjes voedsel. De inhoud van een krabpantser schijnt het lievelingsgerecht te zijn.

Wulken zijn gescheiden van geslacht en planten zich voort door eieren. Men kan het geslacht herkennen aan de schelp. De kinkhoren of wulkschelp van een wijfjesexemplaar vertoont een inbochting bij de mondopening. Bij de mannetjes is dit niet. De eieren worden opgeborgen in doosjes. Het zijn die klissen gele eierdoosjes of kortweg eierkapsels, die we dikwijls in het aanspoelsel op het strand worden gevonden en door velen voor een soort zepons worden aanzien.

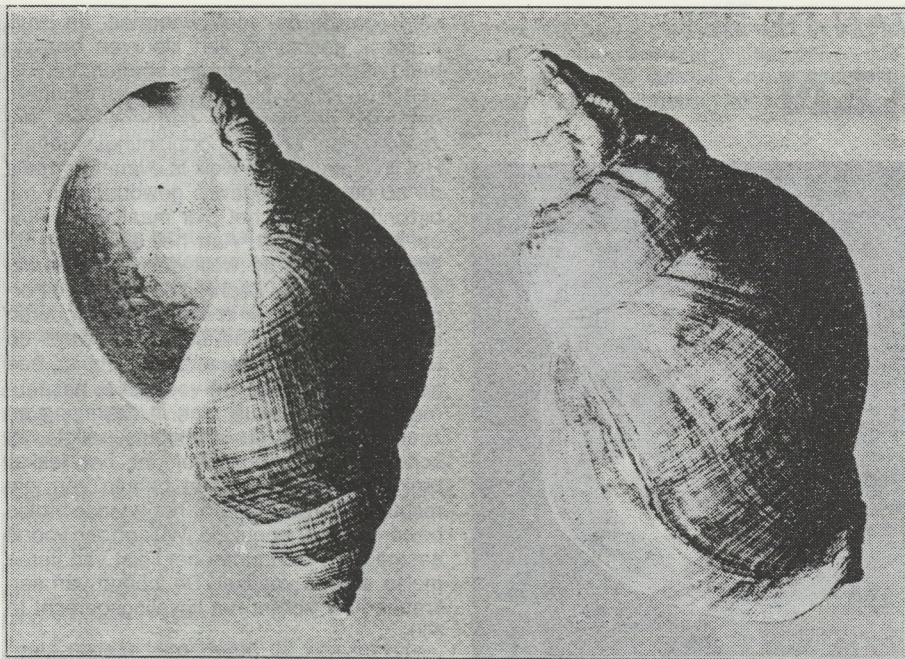


Een ben met wulken in de vismijn van Oostende (1965).

OP WULKENVANGST

Door onze vissers wordt niet opzettelijk op wulken gevestigd. Wulken zijn eerder een bijvangst, die soms niet te versmaden valt. Vangsten van een tiental kisten per zeereis zijn niet uitzonderlijk.

In Frankrijk echter zijn er vissers die zich uitsluitend bezig houden met de wulkenvangst. Daar noemen ze „les pêcheurs de bulots”.



Aangekomen op de vangstplaats op ongeveer een tiental mijl van Pirou en nog een zeven mijl van Jersey vaart het scheepje de „Lacey” langzaam naar een boei met een vlaggetje op. Het boei wordt achteraan aan boord genomen door de schipper. De boeilijn wordt op de windas gelegd en er kan gehaald worden. Eerst komt een betonnen blok van ongeveer 50 kg. naar boven en wordt aan dek gehesen. Daarna begint het winden van de bezwaarde grondlijn waaraan de wulkpotten vastzitten. Een wulkpot is gemaakt in zwarte plastic en is klokvormig. De opening is bovenaan. Onderaan is een betonnen voetstuk. De wulkpotten worden één voor één uitgeschud boven een zeef. De te kleine wulkjes en andere schelpdierpjes vallen door de zeef en gaan prompt weer over boord. Nadat een pot geleegd werd wordt door de matroos vers aas in de pot gestopt. Zo passeren de potten één voor één door de handen van de schipper en de matroos en worden netjes opgestapeld er goed op lettende dat de koorden niet verwarren vooraleer ze straks weer overboord gaan.

Een wulkenvisser heeft zo een zes tot zeven vangststellen in zee uitstaan met een totaal van ongeveer 300 wulkpotten.

De vangst mag per boot en per dag de 600 kg. niet overschrijden. Te Pirou-plage wordt per visdag een zestal ton wulken aangevoerd en de prijs in de vismijn, die normaal 5 FF en meer moet zijn haalt soms niet de 2 FF.

In februari '87 werden de problemen van quota en prijs scherp gesteld en sprak men zelfs van een „wulkenoorlog”.

De vissers vroegen om de quota's te verhogen zodanig dat ze toch hun prijs zouden in het totaal behalen, maar het Ministerie van Visserij (zegge de biologen) waren daarmee niet akkoord. Men moet er nog bijvoegen dat een ander schelpdier nl. het muiltje (*crepidula fornicata*) de wulkgronden meer en meer overwoekert en een ware pest vormt.

Waar nu nog de picoteux's op hun gemakje zeshonderd kilo wulken per dag vissen zou het best kunnen dat het binnen enkele jaren gedaan is met die rijke vangsten en dan...

D. Wimart besluit dat er zou een goede inspanning moeten gedaan worden om het wulkenverbruik te promoten. Zo al de oester en de mossel publiciteit krijgen zo zou het ook moeten zijn voor de wulk.

De wulk is een lekkere zeevrucht maar onvoldoende gekend en voor de visser onderbetaald.

Coelus Robert

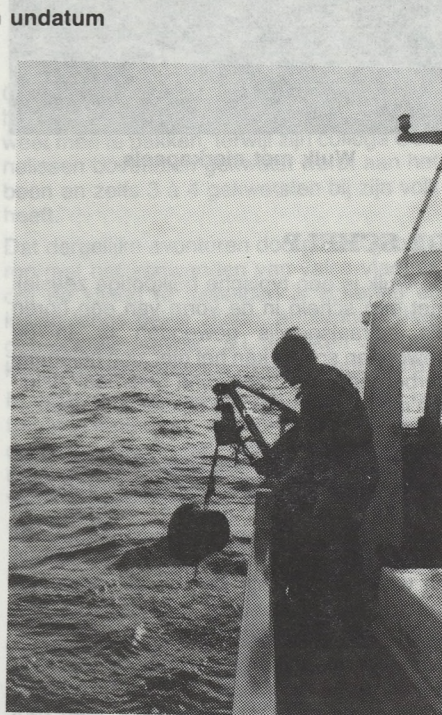


Een compleet vangststel voor wulken op het achterdek (Foto van D. Wimart).

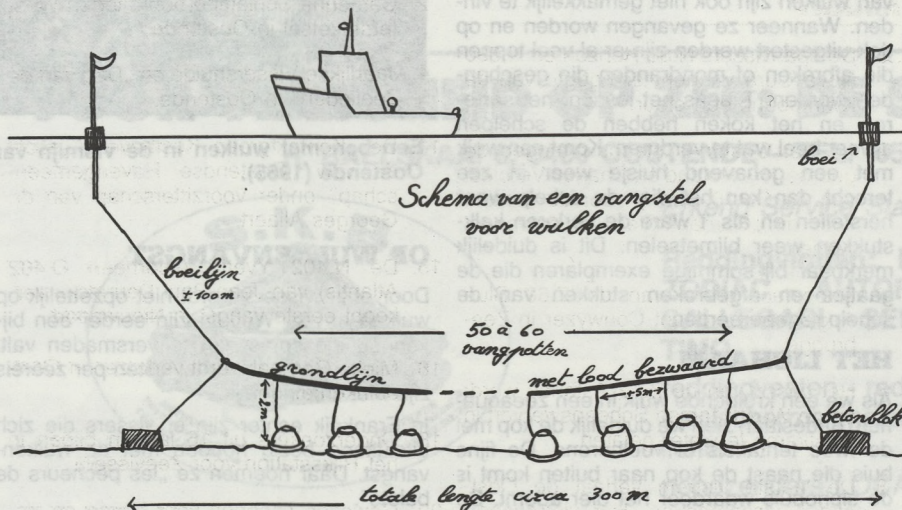
Pirou-plage is een typisch kustplaatsje in de Normandische schiereiland Cotentin tussen Normandië en Bretagne. Daar zijn een tiental scheepjes die gekend zijn onder de lokale naam „les picoteux”. Ze zijn een 9 à 10 m. lang, gebouwd in aluminium of hout en voorzien van een motor van 150 pk. Die scheepjes worden bemand met telkens een schipper en een matroos. Pirou-plage heeft geen haventje. De picoteux's worden gearkeerd op een paar honderd meter van het strand in de baai en worden bereikt met een platbodemige hulpboot of annexe voorzien van een buitenboordmotor. De annexen worden met boeretraktors naar het strand gereden en bij niet gebruik ver op het droge gebracht buiten het bereik van de grote getijden aldaar.

Vooraleer op wulkenjacht te gaan moet er voldoende lokaas aan boord zijn. De Normandische vissers gebruiken daarvoor krabben (*tourteaux*) en verse afval van hondshaaien (*rousettes*). Men zegt wel dat wulken azen op krenge maar niets is minder waar. Wulken zijn nogal kieskeurig en hebben zo hun smaken en dat weten de Franse vissers maar al te wel. De vissers van Pirou-plage gaan zich bevoorraden van het gewenste lokaas in de vismijn van Cherbourg.

Mijn vriend Daniël Wimart van Caen, die alles van dichtbij meemaakte, beschreef de wulkenvangst als volgt:



Het ophalen van de wulkpot (Foto van D. Wimart).



JAAROVERZICHT

JANUARI

1. De exploitatie van de Zeebrugse vismijn is in handen van de NV Zeebrugse Visveiling, een vennootschap van de groep NV Gustaaf Pieters-De Gelder.
8. Officiële plechtigheid in Zeebrugge waarbij het Brugge stadsbestuur de vismijnuitbating overdraagt aan de Z.V.
18. De Rederscentrale geeft een persconferentie waarop de speciale postzegelreeks over „De Zee” en de omkadende manifestaties worden bekend gemaakt.
19. De (bijna) voltallige redactieploeg die voortaan „Het Visserijblad” in handen heeft vergadert in haar lokaal aan de Oostendse Baelskaai 2.



De redactie voor het eerst bijeen.

19. Ere-sekretaris-generaal van het Ministerie van Landbouw Leon Van den Moortel overlijdt op 66-jarige leeftijd, nauwelijks vier maanden na zijn pensionering.
28. Het Koninklijk Besluit waarbij een (overdraagbare) machtiging voor het bedrijven van de zeevisserij wordt ingevoerd, wordt ondertekend.
29. Het handboek „Zeevissen van de Belgische kust” van Guido Rappé en Eddy Eneman wordt voorgesteld op de opening van de natuurweek in Oostende.
30. De Nieuwpoortse Visserijschool organiseert voor de vierde keer haar jaarlijks „Groot Vissersbal”.

FEBRUARI

1. Het eerste nummer van „Het (nieuwe) Visserijblad” sinds de overname door de vzw Liefkemores verschijnt.
4. Door publikatie in het B.S. treedt het K.B. in verband met de machtiging voor vissersvaartuigen in werking. De licentieregeling blijft van kracht tot 31 december 1991.
6. Staatssecretaris voor PTT Paula D'Hondt opent postzegel tentoonstelling in de Nieuwpoortse vismijn. Speciale eerstedagafstempeling van de postzegelreeks „De Zee” naar ontwerp van Oscar Bonnevalle.

9. De O.114 Normauwil schuurt over de rotsachtige bodem bij het uitvaren van Penzance. De schade is beperkt en het vaartuig geraakt op eigen kracht in Oostende.
12. Op het Redersfeest in het casino van Knokke wordt sekretaris-generaal Marcel Poppe (Verkeerswezen) gehuldigd naar aanleiding van zijn pensionering. Tevens afscheidsfeest van Albert Utterwulge (72) als ondervoorzitter van de Rederscentrale.
14. Traditionele Vissersmis en hulde aan het Vissersgedenkteken te Heist. Tevens jaarlijkse voetbalwedstrijd tussen „De plakkers” en de vissers als inzet van de karnavalviering.
19. Het ACV-Oostende organiseert een druk bijgewoonde panelavond rond de Oostendse haven en de Kanaaltunnel.
20. De Z.470 Odin, twee dagen voor het jaareinde te water gelaten bij Scap in Oostende, wordt in thuishaven Zeebrugge gedoopt.
20. Dezelfde dag loopt de Z.60 „Blue Angel” van stapel op de scheepswerf Degraeve.
23. Visserij-aalmoezenier Jan Corneillie wordt in zijn pastorij op het Oostendse Hazegras afgetuigd door een van zijn „gasten”.
26. Wereldzeiler Staf Versluys wordt aangesteld tot commodore van de Oostendse Jachtclub Mercator.
26. De Oostendse Persklub organiseert een gespreksavond over veiligheid op zee met o.a. Nautisch directeur van de kust Marc Claus en RMT-direkteur Muyltermans in het panel. Aanwezig zijn afgevaardigden van alle diensten die bij de hulpoperatie rond de „Herald” betrokken waren.
29. Het „Masterplan” voor de Oostendse haven wordt (eindelijk) officieel bekendgemaakt, nadat in de voorbije weken het grootste gedeelte al uitgelekt was.

MAART

4. De spanvissers N.88 Horizon en N.590 Nova Cura vangen ter hoogte van de Kwintebank een steur.
5. Op het Oostends stadhuis mogen de gebroeders Roland en Charles Verbiest van de O.110 Benny voor de achtste keer de „Garnaaltrofee” in ontvangst nemen.
6. Doopplechtigheid van de Z.60 Blue Angel van Constant Couwyzer in Zeebrugge.
7. Het casco van de Z.12 Asterias wordt op de Westvlaamse Scheepswerven in Oostkamp te water gelaten.
8. De laatste vistrein verlaat de Oostendse vissershaven. Het vistransport

wordt overgenomen door koelwagens van de NMBS.



De Oostendse vistrein werd afgeschaft. De witte wagens eindigen als schroot.

12. De Z.568 Venus, gebouwd in Oostkamp en opgetuigd bij Degraeve in Zeebrugge is aan zijn doop toe.
12. De vzw Liefkemores, uitgever van „Het Visserijblad” organiseert een fototentoonstelling in de cantine van de Oostendse vismijn.
25. De kookwedstrijd voor journalisten in Blankenberge waarbij bereiding van een visgerecht opgelegd is lukt 26 deelnemers. De „Papieren Kokmuts” gaat naar Guy Helsen, regisseur bij de BRT-televisie.
27. Op het Nieuwpoortse stadhuis wordt het geschiedkundig werk over de vissersstad voorgesteld.
31. De „Kontaktgroep Kusthavens” lanceert op een open vergadering het voorstel om een havengemeenschap voor Oostende op te richten.

APRIL

1. Nieuwe directeurs Freddy Pollet en Ignace Feys gaan aan de slag bij de Zeebrugse Visveiling.
1. Laatste echte pakketboot van de RMT, verkocht aan een Griekse reder, verlaat Oostende.
2. Catherina Schiaffino bonkt tegen Weststaketsel in Oostende.
4. Jaarlijkse Vissersshulde en „Dag van de Zeelieden” in Oostende.
11. De „Kontaktgroep Kusthavens” sticht de vzw „Oostendse Havengemeenschap” onder voorzitterschap van dr. Georges Allaert.
15. De N.402 Yvette (voorheen O.402 Atlantis) van Jean-Paul Deurinckx verkoopt eerste vangst in Nieuwpoort.
16. Mieke Garnaal wordt verkozen in Oostduinkerke.
18. Onderzoekers uit 16 landen bijeen in het Rijksstation voor Zeevisserij.
20. Gewezen schepen voor haven en vis-



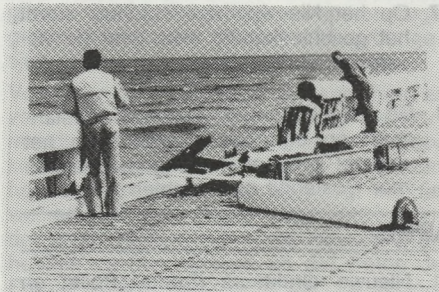
O.402 Atlantis werd N.402 Yvette.

serij van de stad Brugge Lucien Verstraete wordt ten grave gedragen.

23. Ontwerper van de postzegelreeks „De Zee” Oscar Bonnevalle aangesteld tot ereburger van Nieuwpoort.
25. De C.V. „Hulp in Nood” houdt algemene vergadering in Nieuwpoort. De coöperatieve vereniging biedt de leden een prachtig avondfeest aan.
29. Jaarvergadering van de coöperatieve „Hand in Hand Zeebrugge”. Jef Deroose, 35 jaar directeur, wordt gevierd.

MEI

1. Directeur Jos Praet van den S.V. Scap gaat met pensioen en wordt opgevolgd door ir. Willy Blomme.
4. Russisch vrachtschip „Ladoga 13” ramt het Westerstaketsel in Oostende.



Oostends staketsel na tweede aanvaring.

6. Inspecteurs van het Ministerie van Landbouw leggen beslag op meer dan 100 kg. ondermaatse tong in Oostendse vismijn.
7. Stedelijke Visserijschool John Bauwens houdt jaarlijkse opendeurdag in Oostende.
7. Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke vieren 10-jarige bestaan.
11. Gaston Desnerck, conservator van het Nationaal Visserijmuseum en auteur van het standaardwerk „Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen”, overlijdt in Oostende.
11. Havenfeesten gestart in Blankenberge.
14. Viering van 100 jaar Vrije Visserijschool Paster Pype en inhuldiging van een monument in Oostende.

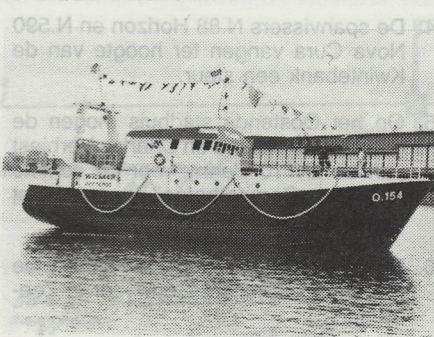


Monument voor Paster Pype in Oostende.

15. Slotdag van de Havenfeesten in Blankenberge met vissershulde en rondgang van de Vissersstoet.
19. Vijfde „Week van de Landbouw en de Visserij” van start in Nieuwpoort.
23. Jaarlijkse Vissershulde aan het gedenkteken in Nieuwpoort.
27. Chemicaliëntanker Anna Broere wordt door een containerschip aangevaren en zinkt met giftige lading voor de kust van IJmuiden.
27. Oostendse gemeenteraad keurt renovatieplan van meer dan een half miljard voor de vismijn goed.
31. In Oostende overlijdt Pierre Barbaix (84). „Barbeetje” was een gekend reder die reeds voor de oorlog in de visserij zat.

JUNI

3. Nieuwe uitgave van het „Oostends Woordenboek” van Roland Desnerck voorgesteld in de visserijschool John Bauwens.
3. Jaarlijkse bloemenhulde aan het graf van Paster Pype die 62 jaar geleden overleed.
3. Zeilboot Commodore/Rucanor wordt in Oostende gedoopt door Prins de Merode.
4. De hekreiler O.154 „Wilmar” wordt op de scheepswerf Seghers in Oostende gedoopt en te water gelaten onder nooit geziene belangstelling.



O.154 Wilmar, opnieuw een hekreiler.

4. Stapelloop van de Z.596 „De Zwerver” voor rederij Jacomina in Groningen (NI.)

6. In de Oostendse vismijn wordt een nieuwe reinigingsmachine in gebruik genomen.
7. Op de A.V. van de Rederscentrale - afdeling Oostkust wordt Bart Schiltz tot voorzitter gekozen. Jef Deroose en Albert Utterwulge worden ondervoorzitters.
8. De Z.324 „Wielingen” voert steenschar van 58 cm. en 2,350 kg. aan in Zeebrugge.
8. De O.192 „Lydie-Madeleine” brengt zwangere voshai van 280 kg. naar Oostende. De verkoop levert 28.000 fr. op.
9. Tewaterlating van de peilboot Oostende XI bij IdP in Oostende. Het vaartuig van 20 m. werd gebouwd voor Baggerwerken Decloedt en heeft Zeebrugge als thuishaven.
13. Algemene vergadering van het Redersfonds, onder voorzitterschap van sekretaris-generaal van Verkeerswezen H. Baelde, dat vijf jaar geleden werd opgericht.
15. Z.96 Jan Van Gent verkoopt een steur van 9,5 kg. in Zeebrugge voor meer dan 12.000 fr.
16. Dodelijk ongeval op de RMT-ferry Prinses Maria Esmeralda kost gewezen visser op de O.494 Claude Van De Velde het leven.
18. In Zeebrugge wordt de Z.501 „Asterias” (bij de tewaterlating Z.12) gedoopt.



Het echtpaar Jozef Welvaert-Ballieusamen met zoon Patrick eigenaars van Z.501.

18. Hand in Hand, de oudste beroepsvereniging van de kust, neemt afscheid van voorzitter Frans Serie. Hij wordt opgevolgd door Norbert Hennaert.
19. Vissersbedevaart naar het kapelletje van Bredene, bijgewoond door mgr. Danneels.
24. Vislossersbond Van Waes neemt vier sorteermachines voor platvis in gebruik in de Oostendse vismijn.
25. In Nieuwpoort wordt nieuw vissersmonument ingehuldigd, een terra-cotta-beeld van de Tsjechische kunstenaar J.A. Gause die destijds in de steenbakkerij werkzaam was.
26. Vriendenkring van de Nieuwpoortse Visserijschool organiseert opendeurdag.

JULI

1. Pol Defever wordt benoemd tot nieuwe hoofdwaterschout van de kust, in opvolging van de heer Vanloo.
3. „Heyst Leeft” organiseert 3de Festival voor het Volks- en Visserslied. Joost Grimmert uit Kortrijk wordt laureaat.
4. Oostende organiseert voor het eerst een weekeind van de zee. De vlootparade en de historische ommeegang worden door de weermaker slecht bejegend.
5. Op de A.V. van de Rederscentrale wordt Gilbert Desaever van de N.590 tot nieuwe bestuurder benoemd.
6. Het Noordzee-olieplatform Piper Alpha ontploft en schiet in brand. Bij het ernstigste ongeval met een boorplatform uit de geschiedenis verliezen 167 mensen het leven.
10. Zeebrugge beleeft voor de derde keer een „Dag van de Zeebrugse vis”. Tevens de dag der zeelieden en wijding van de vloot.
13. 84-jarige Raymond De Cloedt, topman van het bekende baggerbedrijf, wordt aangesteld als ereburger van Oostende.
17. Koningin Fabiola woont de zeewijding in Blankenberge bij.

20. De nieuwe hekreiler O.154 „Wilmar” krijgt op proefreis een kanjer van een bom met duizend kilo springstof in de netten.
29. In het B.S. verschijnt de reeds lang aangekondigde kabeljauwvangstregeling waardoor de vangsthoeveelheid op maandbasis 260 bennen bedraagt.
30. De Z.96 „De Zwerver” van Roger Casier, de grootste bokkentreiler van de vloot, wordt ingevaren en in Zeebrugge gedoopt.
31. De Radio-navigatieschool verhuist van Brussel naar de Oostendse Zeevaartschool.

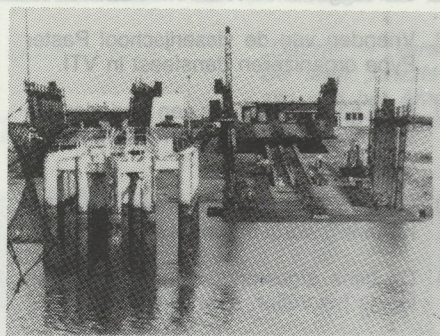
AUGUSTUS

9. Bij de opening van de Visserijweek in Knokke-Heist neemt de Rijksvissersschool een nieuwe navigatieklas in gebruik.
10. In Heist wordt een rekord-waterzooi met verse zeevis bereid.
15. Heist beleeft jaarlijkse zeewijding als slot van de Visserijweek.

SEPTEMBER

11. Op de Oostendse Vuurtorenwijk stapt de Vissersstoet voor de negende keer op.
19. Lichting van het wrak van de Fjordsol in de Oostendse achterhaven wordt aangevat en krijgt veel bekijks.

19. De grote slipway in Oostende, die sinds november buiten gebruik was, staat opnieuw ter beschikking.



Oostendse slipway opnieuw in gebruik.

23. Na amper vijf dagen konstruktiewerk staat de onbemande toren die deel uitmaakt van de Scheldewalradarketen in het Oostendse havengebied overeind.
24. Opening tentoonstelling in Oostende met werk van marineschilder François Musin n.a.v. de honderdste verjaardag van zijn overlijden.
30. Eerste steen voor de vernieuwde „Vistrap” wordt ingemetseld in Oostende.

OKTOBER

1. In het negende nummer van het vernieuwde „Visserijblad” maken de uitgevers bekend dat de aanvankelijke optie om het maandblad gedurende één jaar uit te geven voor onbepaalde tijd verlengd is.
5. De Zeebrugse Visveiling start proefperiode met Moby-Clock.
6. De overname-overeenkomst tussen het Oostendse visverwerkend bedrijf Morubel en de Amerikaanse voedingsgigant Campbell Soup wordt ondertekend.
8. De Oostendse rederij Bounty, die vaartuigen voor zeehengelaars exploiteert, viert 20-jarig bestaan.
13. N.555 „Valentino”, een nieuwkomer in Nieuwpoort (voorheen O.555) verkoopt eerste vangst.
13. Gewezen Nautisch directeur van de kust Albert De Bock overlijdt in Merksem op 73-jarige leeftijd.
20. Vijf Zeeuwse boomkorvaartuigen zorgen voor opzienbarende rel in Zeebrugge. De Nederlanders worden betrapt op illegale visaanvoer.
21. Robert Simoen, directeur-generaal van de Dienst der Kust, ontvangt Renaat Van Elslande-prijs in Middelkerke uit handen van Minister Tindemans.
23. De bij een ongeval in Lowestoft omgekomen matroos Albert Hiele van de N.45 „Herakles” wordt in Nieuwpoort ten grave gedragen.
25. Opnieuw een nieuwe kabeljauwregeling in het Belgisch Staatsblad.

26. Inzet van de viering „150 jaar Belgische zeereddingsdienst aan de kust”.
27. Z.243 „Drakkar” wordt te water gelaten op de werf Degraeve in Zeebrugge.
28. Z.V. neemt Moby-Clock officieel in gebruik. Burgemeester Van Acker geeft eerste spadesteek voor de bouw van een diepvriesloods in achterhaven.
28. Raad van bestuur van de Rederscentrale behoudt Jef Deroose als voorzitter. August Puystjens wordt ondervoorzitter.
29. Sportvissersvaartuig Papillon II kapseid voor strekdam in Zeebrugge. Twee opvarenden komen om het leven.
30. Start week van de Blankenbergse visserij.

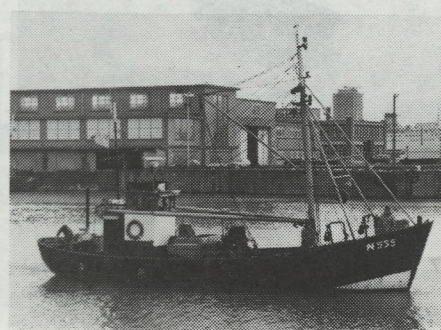
NOVEMBER

5. Z.548 „Flamingo” gedoopt in Zeebrugge.
6. O.35 „Torbay” brengt reuzehaai van 280 kg. op de Oostendse visveiling.
9. Sportvissersschuit „Le Chaton” kapseid voor De Panne. Het opvarend echtpaar komt om het leven.
11. „Bescheppingsdag”-herdenking in Blankenberge en hulde aan het Vissersmonument Sterke Dries. De visserijtentoonstelling georganiseerd door „Ebbe en Vloed” sluit af met 5.026 bezoekers.



Visserijtentoonstelling in Blankenberge: redaktieid Guido Walters is 5.000ste.

16. Minister van Openbare Werken Paula D'Hondt doopt eerste Belgische steensteror Pompei voor de Tijdelijke Vereniging Bergingswerken in Zeebrugge.
18. De Nieuwpoortse vloot wordt uitgebreid met N.599 „Zeevogel” (voorheen O.599) die eerste vangst verkoopt.



N.555 Valentino, de vroegere O.555, kreeg nu Nieuwpoort als nieuwe thuishaven.

19. Brand op de sleepboot Vaya Von Dios die in Oostende omgebouwd wordt tot pleziervaartuig.
25. Oostendse gemeenteraad keurt uitgave van zeven miljoen goed voor herstelling en schilderen van havenkranen.
26. Brand aan boord van Z.507 „Breughel”, varende voor Zuid-Engeland. Noodsignalen brengen hulpactie op gang maar bemanning kan de brand uiteindelijk zelf bedwingen.
26. In Nieuwpoort wordt de Z.126 „Orion” omgedoopt tot N.126 „Skylight”.
26. In Zeebrugge wordt de Z.34 „Northern Sky” gedoopt.



Mevrouw Eddy Cattoor-Brouckaert en Joël Verheye, meter en peter van Z.34.

30. Nederlandse vissers voeren 90 ton volle haring in transit naar Oostende. De kuit van de haring is bestemd voor Japan.

DECEMBER

2. Z.46 Neptunus brengt 84 kg. zware Latour (haringhaai) van 2,10 m. naar Zeebrugge.
3. Navo-flottielje op tweedaagse bezoek in Zeebrugge.
3. Navo flottielje Stanaforlant (Standing Naval Force Atlantic) met vijf oorlogsbodems in Zeebrugge.
5. Britse zandzuiger Bowsprite kraakt bij stormweer middendoor voor de kust. Twee opvarenden komen om en twee bemanningsleden vermist.

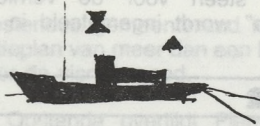


Achterschip van de doorgebroken zandzuiger Bowsprite sloeg op drift.

7. De eerste jaargang van „Het (nieuwe) Visserijblad” wordt afgesloten met een dubbelnummer.
9. De Oostendse Havengemeenschap organiseert een symposium over de

toekomst van de Oostendse havens na 1992.

9. Visserijministers in maratonzitting bijeen leggen nieuwe kwota vast.
10. Vrienden van de visserijschool Paster Pype organiseren dansfeest in VTI.
10. De Z.53 Van Eyck, op een Nederlandse werf 4,5 m. verlengd, wordt herdoopt in Zeebrugge.
10. De Z.15 Stephanie, voorheen N.15 „De Kottens”, wordt herdoopt in Zeebrugge.
14. De bijna afgewerkte O.349 Lady, een kleine hekreiler, gaat te water.
18. O.500 „De Hoop” aangevaren door Liberiaanse en binnengesleept in Oostende door de Z.70.
21. Oostendse kustvissers uiten hun ongenoegen over de aanwezigheid van Nederlandse treilers in kustzone.
23. Z.519 White Horse voor de Britse kust vastgelopen bij stormweer. Vijf bemanningsleden door kustwacht in veiligheid gebracht.



TE KOOP

STALEN VISSERSBOOT

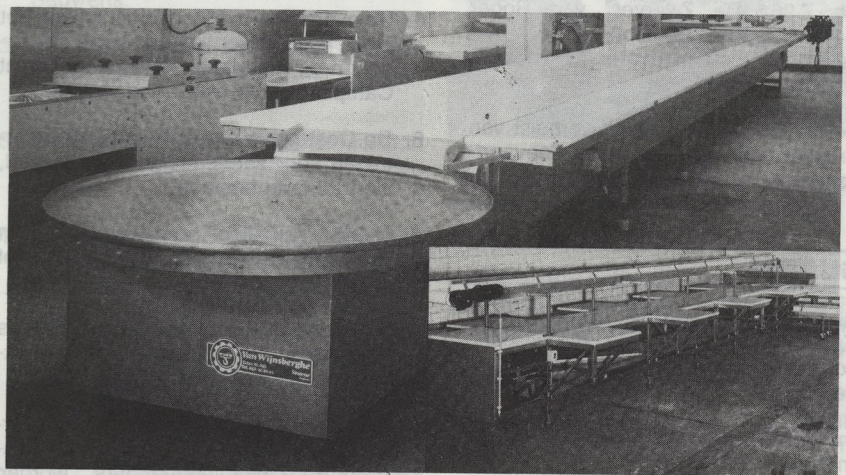
7 x 3 m.
2 motorig - prijs 350.000 fr.
Vaarklaar
Tel. (03) 771 45 98

Samenwerking bij speuren naar lozingen op Noordzee

Ons land zal in de toekomst nauwer samenwerken met Nederland, Noorwegen, Zweden, Denemarken, West-Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië bij het opsporen van lozingen op de Noordzee. Tot nog toe voeren de landen op eigen houtje verkenningsvluchten uit om oppervlaktelozingen op te sporen. Met ingang van het nieuwe jaar zullen de zoektochten geïntensiveerd worden en zal er ook boven elkaars zeegebied gevlogen worden om sporen van oliën en chemicaliën op te sporen. Bovendien zal een van de landen om de maand boven de hele Noordzee controlevluchten maken. Om de controle en preventie sluitend te maken is afgesproken dat de Noordzeelanden op een willekeurige dag alle tegelijk de lucht in gaan. Met dit akkoord wordt een betere opsporing en vervolging van illegale zeevervuiling beoogd.

De vliegtuigen waarmee de verkenningsvluchten worden gemaakt zijn uitgerust met infrarood-apparatuur waarmee ook in de mist of bij duisternis waarnemingen kunnen gedaan worden.

VAN WIJNSBERGHE KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



- ◆ Transportbanden
- ◆ Wasbakken met kniebediening
- ◆ Inox deuren
- ◆ Inox rioleringen
- ◆ Rekken en tafels op maat

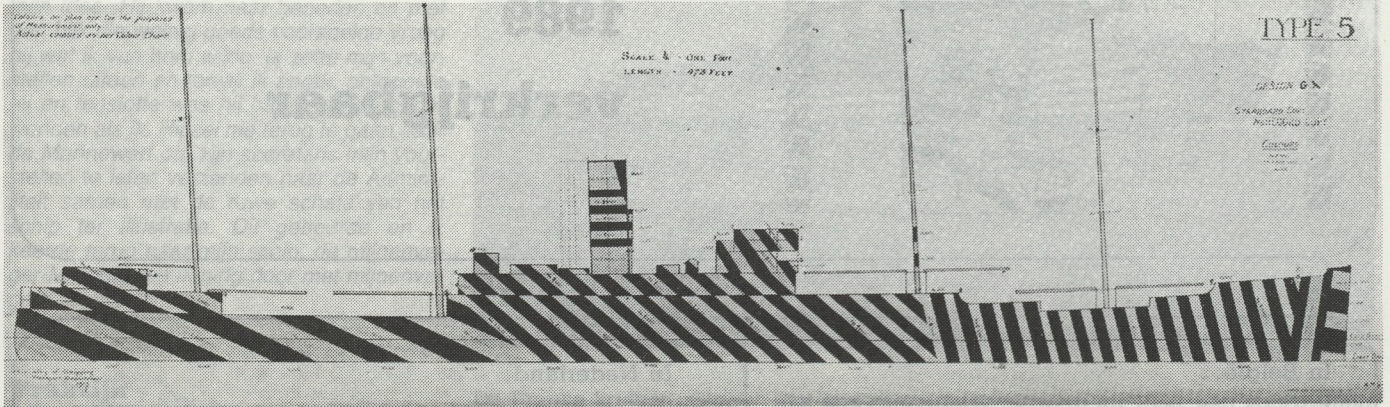
- ◆ Rookwagens
- ◆ Containers
- ◆ Wasmachines
- ◆ Kookketels
- ◆ Alle maatwerk

EEN ADRES:

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

DAZZLE PAINTING

„Dazzle” = „verwarren”
De term „dazzle-painting” zou afkomstig zijn van het Amerikaanse „razzle-dazzle” wat herrie betekent.



Tijdens de eerste wereldoorlog is de strijd OP zee uitermate belangrijk geweest. Bij de evaluatie van de sterkte van de twee grote betrokken vloten – enerzijds de geallieerden, anderzijds de Duitsers – komt men tot de vaststelling dat de geallieerden, in de eerste plaats de Engelsen, de overhand hadden en dit ondanks het feit dat zij materieel minder goed uitgerust waren dan de Duitsers: hun schepen waren minder breed, minder zwaar bepantserd, hadden een minder scherp geschut.

ONDER zee waren de Duitsers dan echter wel de sterksten niet in het minst dankzij het nieuwe wapen dat de onderzeeboot was, bij de Duitsers als U-boot gekend.

Oorlogsvoering TER zee gebeurde dan ook veelal tussen schepen onder en schepen op zee.

Dat de eerste heel wat voordelen hadden (zo bijvoorbeeld verrassingseffect, relatieve onzichtbaarheid) hoeft geen betoog, te meer daar de Duitsers vanaf februari 1915 een oorlogszone rondom Engeland opgesteld hadden waarbinnen alle geallieerde – want vijandelijke – vaartuigen zouden aan gevallen worden.

Vanaf de zomer van 1915 reageerden de Engelsen hierop met de zogenaamde Q-boten ofte Mystery-ships. Dit waren normale koopvaardij-schepen, vissersboten of kustvaarders voorzien van een gecamoufleerd geschut. Deze boten voeren meestal onder neutrale vlag. De door hen gebruikte tactiek bestond erin de onderzeeboot zo dicht mogelijk te laten naderen en pas op het laatste ogenblik de camouflage te verwijderen, de beschieting te beginnen.

Dit kat-en-muis-spel had maar zeer kort effect, niet in het minst door de perfectionering van de U-boten zelf (sneller, geruislozer): tijdens de ganse oorlog werden aldus slechts 11 onderzeeboten tot zinken gebracht. Andere oplossingen drongen zich dan ook op.

Norman Wilkinson (en de anderen)

Na en ook wel naast heel wat anderen die zich over bovengeschetst probleem bogen

vindt Norman Wilkinson (1877-1971), een autodidact, de gebruikte oplossing:

„Op mijn terugreis naar Devonport in de vroege ochtend (na een week verlof) in een zeer koude treincoupé, kreeg ik plots een inval: omdat het onmogelijk was een schip zo te beschilderen dat het niet gezien kon worden, moest het tegenovergestelde het antwoord zijn. Met andere woorden, men zou het moeten beschilderen niet om het slecht zichtbaar te maken, maar op zo'n manier dat zijn vorm wordt aangetast, om aldus een onderzeebootofficier in verwarring te brengen wat betreft de koers die het schip vaart”.

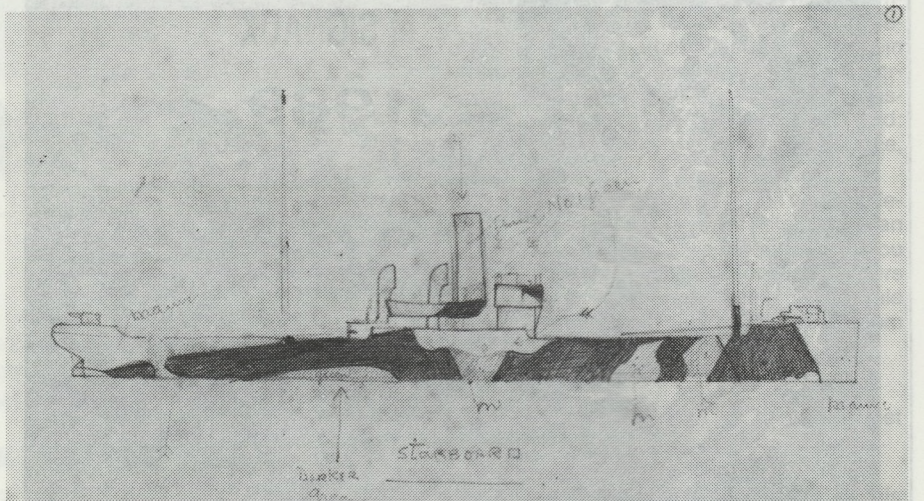
Wilkinson is niet de enige die op dat ogenblik in deze richting denkt: na het beëindigen van wereldoorlog I zullen, inderdaad, 3 mensen directe aanspraak maken op deze uitvinding-ontdekking. Het zijn Graham Kerr, Archibald Phillips en Norman Wilkinson himself. De ideeën van Kerr en Wilkinson liggen, met heel wat onderlinge verschillen, toch wel merkwaardig dicht bij mekaar. Zo wou Kerr de vorm van de vaartuigen onherkenbaar maken – als het ware uitwissen – en gebruikte hij hiervoor voornamelijk sterke contrasten terwijl Wilkinson

een grotere variatie van kleuren gebruikte en verwarring nastreefde. Kerr oogde op verre afstand, Wilkinson was van mening dat de camouflage pas echt resultaat kon behalen op korte afstand. En zo verder. Wat er ook van zij Norman Wilkinson werd op 30.10.1922 door de „Royal Commission of Awards to Inventors” aangeduid als de rechtmatige uitvinder van de dazzle-painting.

Het feit dat Wilkinson duidelijk ook aanleg had voor commercie en public-relations (wat zowel door zijn zoon werd gezegd als door het volgend citaat wordt bewezen) is wellicht ook niet vreemd aan het feit dat hij met alle pluimen op zijn hoed (en het geld van de uitvinding) ging lopen...

„Na aankomst in Plymouth (dit speelt zich nog steeds af op zijn terugreis van Devonport) ging ik vol opwindung direct naar de Royal Naval Barracks, waar ik de commandant te spreken vroeg.

Na bij hem te zijn binnengelaten, vroeg ik of ik een kamer zou kunnen lenen en ik vertelde hem van mijn plan. Hij stemde direct toe en ik maakte een ruwe schets van een gecamoufleerd schip volgens mijn ideeën, zowel van stuur- als van bakboord.



De eerste schetsen voor een Dazle-ontwerp, april 1917. Dit ontwerp is toegepast op het vrachtschip „Industry”.

**BELGISCH-
NEDERLANDSE
ZEEMANS-
ALMANAK**

1989



**zee
mans
almanak
1989
verkrijgbaar**

In België:

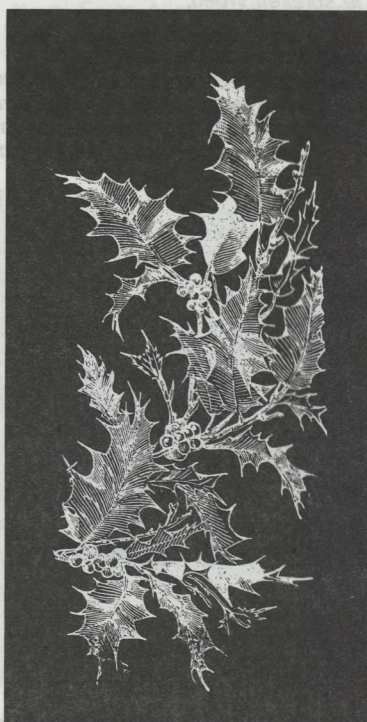
Door storting van het bedrag van 1.300 fr.
plus 78 fr. BTW
plus 150 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust“
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende
☎ (059) 32 11 13 - 32 11 49
Fax (059) 32 39 46
BTW-nr 412.522.588

- Hand in Hand, Vismijn, Oostende
- Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen
- Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland:

door storting van het bedrag van 1.300 fr. + 280 fr.
verzendingskosten op P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij „Nieuwsblad van de Kust“,
Hendrik Baelskaai 30, B - 8400 Oostende - België

- IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden
- Maritiem,
Visserweg 46, Scheveningen
- Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam
- Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden
- Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel



GETIJTAFELS en SEINEN

**TABLEAUX des MAREES
et SIGNAUX**

1989



**HOOGWATERBOEKJE
1989**

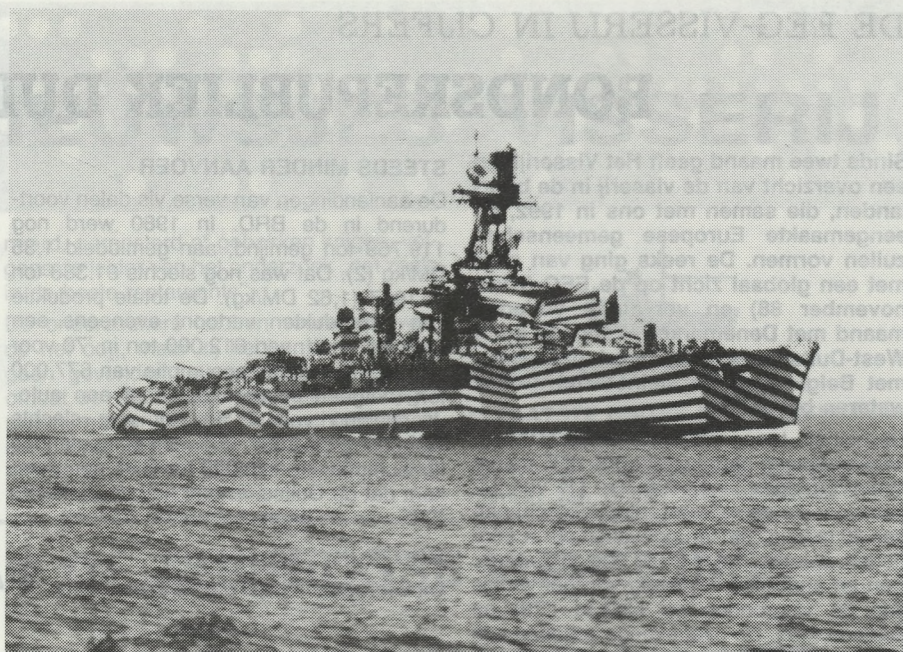
Het Hoogwaterboekje 1989 is
reeds ter beschikking in de druk-
kerij van „Het Nieuwsblad van de
Kust“.

Het geeft ook de tijdsverschillen
voor het hoog water te Dover,
Boulogne, Calais, Duinkerke,
Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwer-
pen, en al de voornaamste
havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle
boekwinkels verkrijgbaar tegen
de prijs van 40 fr. (BTW inbegre-
pen).

Het is eveneens verkrijgbaar
door storting van 40 fr. + 26 fr.
verzendingskosten op postreke-
ning 000-0418987-44 van „Het
Nieuwsblad van de Kust“,
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Mijn volgende stap was de commandant van de Marinewerf op te zoeken en te proberen mijn ideeën op de juiste plaats gepresenteerd te krijgen. Hij was thuis na een hele nacht te hebben doorgewerkt en hij rustte toen ik aankwam. Ik sprak met zijn vrouw die mij ten zeerste ontraadde hem op dat moment te spreken omdat hij zeer moe was en het niet erg op prijs zou stellen op dat moment te worden gestoord. Toch vroeg ik haar of zij hem wilde roepen, zozeer was ik zeker van de verdiensten van mijn idee. Hij kwam naar beneden en met een blik die weinig goeds voorspelde vroeg hij wat ik van hem wilde. Ik zette mijn voorstellen uiteen en terwijl ik sprak, ontdeed hij en tenslotte was hij haast net zo opgewonden als ik. Hij zei me terug te gaan naar de Marinewerf om zijn secretaris mijn voorstellen te laten verzenden naar de Admiraliteit samen met de ruwe schets van het schip ter illustratie. Dit gebeurde en ik keerde terug naar mijn schip, de mijnenvenger M/L 193, en ik ging door met mijnenvengen.



De Franse kruiser „Gloire” met een camouflage-ontwerp uit 1936, een voortzetting van de uiteindelijke Dazzle-ontwerpen.

Praktijk

De Admiraliteit bood Wilkinson al snel de mogelijkheid om zijn ideeën in de realiteit om te zetten alhoewel de daadwerkelijke verwezenlijking van zijn projecten pas onder de Koopvaardij (de „Controller General of Merchant Shipping”) gebeurde. Deze laatste gaf hem in juni 1917 de opdracht ontwerpen voor 50 transportschepen te maken.

Op korte tijd werd dan ook een volledig bureau opgezet: 5 ontwerpers, 3 modelbouwers en 11 vrouwen met een kunstopleiding (deze laatste om de vlakken in te kleuren) werden aan het werk gezet. In de havens werden Dazzle-officers aangesteld die toezicht moesten houden op de uitvoering van het schilderwerk.

Men moet hierbij steeds rekening houden met het feit dat het dazzle-systeem een duidelijke omschreven en bijzondere taak had. Het ging er niet om de vaartuigen in een kleurig kleedje te steken wel om de onderzeebootofficier te misleiden: zijn waarneming van de koers, de afstand en de snelheid van het door hem waargenomen schip moest totaal verkeerd zijn.

Het nastreven van relatieve onzichtbaarheid en vervanging alsook het gebruik van een verkeerd perspectief maakten dat het waargenome niet werkelijk waarneembaar was zodat aanvallen op het doel letterlijk en figuurlijk in het water vielen.

Sukses? De grote vraag

Deze vraag moet op verschillende manieren beantwoord worden.

1. Dat de geallieerden er van overtuigd waren dat de gezichtsbehoefelende praktijk resultaten opleverde zou uit volgende feiten kunnen blijken:
 - vanaf oktober 1917 werd de volledige Engelse koopvaardijvloot – alsook een aantal oorlogsschepen – met dazzlepatronen beschilderd.
 - Eind juni 1918 waren 2.367 vaartuigen waaronder 195 oorlogs- en vrachtschepen, op deze wijze gecamoufleerd.
 - andere landen, zo bijvoorbeeld Frankrijk, Rusland, Italië en België volgden het Engelse voorbeeld.
 - ook de Verenigde Staten gebruikten vanaf het oogenblik dat zij aan de oor-

log deelnamen (april 1917) gelijkaardig systeem. Daar wordt het omschreven als een evolutie van het systeem van geringe zichtbaarheid:

„Stel bijvoorbeeld dat een niet gecamoufleerd schip zichtbaar is op een afstand van zo'n 15 kilometer. Kundige camouflage zal het mogelijk maken een waarnemer tot op een afstand van 5 kilometer te naderen zonder te worden gezien. Dat betekent dat het gebied dat een U-boot effectief kan beheersen negen keer kleiner is dan wanneer hij te maken zou hebben met beter zichtbare schepen”.

2. Anderzijds duidde onderzoek – dat zowel statistisch als bij gevangen Duitse onderzeebootbemanning gebeurde – op het geringe effect en op de beperkte waarde van de camouflagetechniek. De reden dat het systeem niet onmiddellijk stop gezet werd, integendeel verder toegepast bleef, is buitengewoon interessant en vindt men in de uitspraak van het „Comité on Dazzle Painting” van 31.6.1918:

„Na zorgvuldige bestudering van alle bewijsstukken kunnen naar onze mening geen steekhoudende argumenten worden gevonden ten gunste van deze vorm van camouflage. Tegelijkertijd tonen de statistieken niet aan dat het een ongunstig effect heeft en met het oog op de onweerlegbare toename van zelfvertrouwen en moreel (door ons onderlijnd) van officieren en bemanning van de Koopvaardijvloot die het gevolg is van deze beschildering – wat een hoogst belangrijke overweging is – en gegeven de geringe extra-kosten per schip, zou het aan te bevelen zijn door te gaan met het Dazzle-systeem, hoewel waarschijnlijk niet op de grote schaal van dit moment.

Dazzle: het einde; camouflage: het steeds weerkerende

Camouflage is van alle tijden, van alle levens zelf.

De Trojanen gebruikten hun paard om de vijand te verschalken, dieren hun pels om zich één te maken met de natuur en dus onzichtbaar voor hun vijand

Na de eerste wereldoorlog verdwenen de vaartuigen met dazzle-motieven al snel uit de havens mede door het feit dat vrachtschepen, zowel als andere, minstens elk jaar herschilderd dienen te worden. Ook het kleurgebruik en de motieven die dicht aanleunden bij de kubistische kunst verdwenen als directe actualiteit, gezien ook deze kunst door weer andere tendenzen vervangen werd. Alhoewel de geallieerden na 1918 al snel geen camouflage meer gebruikten is men tijdens de tweede wereldoorlog andere vormen gaan toepassen.

Men streefde toen niet zozeer naar vormverbrokkeling dan wel naar een vermindering van zichtbaarheid, niet voor niets zijn grijzen en witten (voor de masten en schoorstenen) uitverkoren kleuren voor oorlogsschepen en voor vaartuigen in oorlogstijd: deze kleuren steken minder tegen de zee, tegen de lucht af.

Heden ten dage zou het gebruik van dazzlemotieven dan ook eerder esthetische dan een functionele waarde hebben: het zou aangenaam zijn onze vissersvloot anders dan met het eeuwige roestige bruin, het vale groen, het snerpe geel te zien... Waarom dazzle weer niet uit de kast halen?

Chantal Desmet

Bron van informatie en citaten:

ROSKAM Albert, **Dazzle** painting. Kunst als camouflage. Camouflage als kunst. Rotterdam, Stichting Kunstprojecten en Uiterlijk van Spij, 1987.

BONDSREPUBLICIEK DUITSLAND

Sinds twee maand geeft Het Visserijblad een overzicht van de visserij in de buurlanden, die samen met ons in 1992, de eengemaakte Europese gemeenschap zullen vormen. De reeks ging van start met een globaal zicht op de EEG (HVB, november 88) en vervolgde verleden maand met Denemarken. Vandaag komt West-Duitsland aan de beurt, dat samen met België over de kleinste territoriale wateren beschikt.

De globale tonnenmaat van de Duitse vissersvaartuigen bedraagt 49.000 BRT en het motorvermogen is 47.000 Kw. De vaartuigen voor de verre vaart, diepvriesschepen van 80 m lang, zijn teruggevallen op 14 eenheden, waar er dat in 1970 nog 110 waren. Eén en ander is het gevolg van het verlies van de visgronden op IJsland ('79) en Canada ('87). De overlevende schepen van die speciale visserij waren in 1987 gemiddeld ouder dan 15 jaar en ze vissen nu nog op Groenland en Canada, met speciale toelatingen. De BRT van die overlevende vaartuigen was in 1987, 25.000 en hun motorvermogen was 31.000 Kw.

Er werd een nieuwe categorie vaartuigen gelanceerd, de middelgrote schepen, die gemiddeld 270 BRT bedragen. In totaal is dat goed voor 5.400 BRT, met een motorvermogen van 16.000 Kw. Zij vissen ten Oosten van Groenland, aan Ierland en Schotland. Deze vaartuigen die de laatste jaren gebouwd werden zijn de modernste van de Duitse vloot.

Tenslotte zijn er de kustvaartuigen. Daar zijn er 630 van (21.500 BRT en 90.000 Kw). In '87 waren 56% van die vaartuigen meer dan 20 jaar oud.

Het meerjarenplan (dat elk EG-land opgesteld heeft in het vooruitzicht van '92) voorziet dat de Westduitse vloot de vaartuigen voor de verre visserij met 700 BRT en 1.000 Kw zal verminderen, dat het motorvermogen en de tonnenmaat voor de middelslagvaartuigen zal behouden blijven en dat de kustvissersvloot lichtjes zal verminderd worden (- 1.000 BRT en - 4.000 Kw). Maar ook daar loopt de uitvoering van de planning niet op wieltjes. In 1987 werd nog een verhoging van de tonnenmaat vastgesteld.

STEEDS MINDER AANVOER

De aanlandingen van verse vis dalen voortdurend in de BRD. In 1980 werd nog 119.769 ton gemijnd, aan gemiddeld 1,35 DM/kg (2). Dat was nog slechts 91.388 ton in 1987 (1,62 DM/kg). De totale productie van visprodukten vertoont eveneens een dalende trend: van 612.000 ton in '70 voor een binnenlandse consumptie van 677.000 ton (hetgeen overeenkomt met een autovoorziening van 77%), tot nog slechts 200.000 ton in 1987, voor een binnenlandse consumptie van 723.000 ton (hetgeen betekent dat de Duitse visserij nog voor slechts 27% van de eigen behoeftes voldoet).

GROTE INVOER

Uit voorgaande blijkt dat de invoer sterk toe-

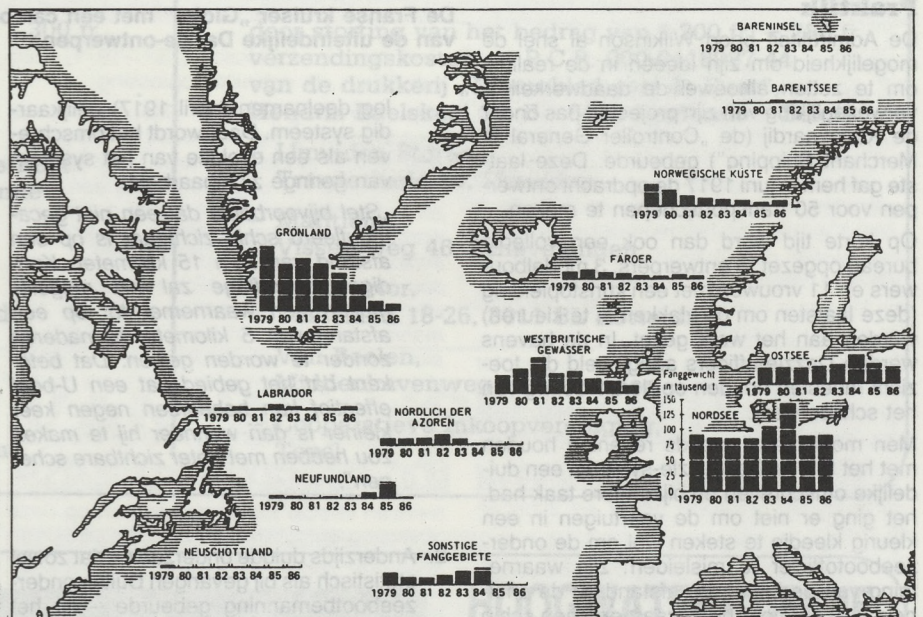
genomen is. De totale import van vis (conserven inbegrepen) bedroeg in 1987, 433.145 ton (848 miljoen Ecu) (3), daarvan kwam 225.000 ton uit EG-landen en werd 207.000 ton van buiten de gemeenschap aangevoerd.

Wat het geheel van de visprodukten betreft (meel, oliën... inbegrepen) werd er in 87 980.000 ton ingevoerd, voor een totale waarde van 1,1 miljard Ecu.

Voor wat de export van vis betreft: deze bedroeg in datzelfde jaar 119.000 ton, en het jaar daarvoor 107.000 ton.

- (1) 0,736 Kw = 1 Pk
- (2) 1 DM = 21 BF
- (3) 1 Ecu = 43,40 BF

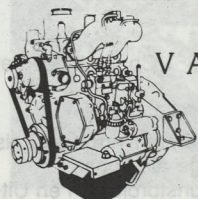
F.V.



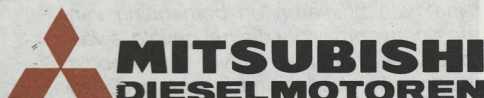
Evolutie van de visvangsten van de Duitse vloot, volgens de zone (in ton 1979-1986).

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

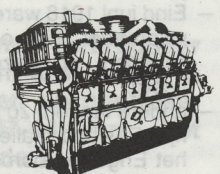
ZUINIG EN BETROUWBAAR



VAN 5 TOT



5 000 P.K.



MHI EQUIPMENT EUROPE B.V.

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

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

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

U.S.A.

■ ZALM

Zonder gekheid, het Amerikaanse Ministerie van Landbouw is op zoek naar twaalf vrijwilligers, die bereid zijn 100 dagen aan een stuk zalm te eten. De proefkonijnen krijgen omgerekend 82.000 fr. per persoon voor deelname aan dit onderzoek over de invloed van visverbruik op de bloedvaten.

De vrijwilligers kunnen de zalm gemari-

neerd, geroosterd of gebakken krijgen, volgens de leider van het onderzoek „net zoals in de beste restaurants”.

De onderzoekers hebben vooral vrouwen op het oog, maar zij hebben er totnogtoe geen gevonden. Misschien komt dat wel omdat de vrijwilligers drie maanden opgesloten moeten blijven, hun echtgenoot of echtgenote niet mogen ontvangen en zich uiteraard moeten onderwerpen aan een reeks medische proeven.



GROOT-BRITANNIË

■ LAATSTE BRITSE STAATSSCHEEPSWERF GAAT DICHT

North East Shipbuilders, de dochteronderneming van British Shipbuilders zit in de

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



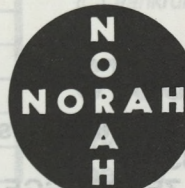
DE ENIGE VISKIST,
OP DE MARKT,
DIE BEANTWOORDT
AAN DE E.E.G.-NORMEN
EN AAN DE EISEN
VAN HET MINISTERIE
VAN VOLKSGEZONDHEID

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



problemen. De Britse overheid is dan ook van plan de laatste staatsscheepwerf in Sunderland te sluiten. De staatswerf zit zonder opdrachten nadat het de opdracht voor de bouw van een Deense veerboot ten belope van 6 miljard miste. De staat verkocht enkele maanden terug ook al een BS-werf in het Schotse Govan aan het Noorse Kvaerner Industrier. Tot op heden boden zich wel kopers aan voor de laatste staats-scheepswerf in Sunderland maar de regering vond de aanbiedingen onvoldoende.



E.E.G.

■ BIOLOGEN BLIJ

De „Eurobiologen” die advies verstrekken m.b.t. het vastleggen van de quota hebben de indruk dat er meer en meer naar hen geluisterd wordt. Volgens de wetenschapsmensen is de paaistand van de kabeljauw in de zuidelijke Noordzee tot ongeveer 90.000 ton teruggelopen. Twintig jaar geleden was er nog 270.000 ton volwassen kabeljauw voor handen.

Wil men de vangst in de negentiger jaren veilig stellen dan moet de stand van de kabeljauw zeker tot 150.000 ton worden opgevoerd. Naast een strikte quotabeperking hopen de biologen de paaistand te verbeteren door het vergroten van de maaswijdte van 10 tot 12 cm. Daardoor wordt verwacht dat een belangrijk deel van de paairijpe kabeljauw van 40 cm. aan de netten zal kunnen ontsnappen.



FRANKRIJK

■ AMERIKAANSE CRUISESCHEPEN

De Franse scheepswerf Alstom Chantiers de l'Atlantique heeft een kontrakt afgesloten voor de bouw van twee cruiseschepen voor de Amerikaanse maatschappij Royal Admiral Cruises.

Met het order is een bedrag van 540 miljoen dollar (ca. 18 miljard BF) gemoeid.

Beide schepen hebben dezelfde omvang als de „Sovereign of the Seas”, het grootste schip dat de maatschappij in de vaart heeft. Het bedrijf is voor de helft eigendom van de Zweedse rederij Anders Wilhelmsen en voor de andere helft van de familie Pritzker, eigenaar van de hotelketen Hyatt.

CANADA

■ KREEFT

Belgen zijn, samen met de Japanners, de grootste kreefteneters ter wereld. Veel van die beesten worden uit Nederland ingevoerd, dat ze op zijn beurt uit Canada laat overvliegen. Eddy Alkemare, de directeur van het Oester- en Kreeftebedrijf te Yerseke, zegt het zo: „in december voer ik vanuit Canada 90 ton kreeft in. 80 ton gaat de grens over naar België”.

Toegegeven wordt dat de Noorse kreeft de Canadese in fijne smaak overtreft maar deze eerste is zo duur geworden dat hij zichzelf uit de markt geprijsd heeft: „Vroeger was hij goed voor 50% van de omzet, thans is dat geslonken tot 5% en, eerlijk, voor de gemiddelde konsument is de smaak niet wezenlijk verschillend”, aldus nog Alkemare.

De dieren worden uiteraard levend uit Canada overgevoerd en het komt erop aan ze na de vliegtuigreis enige dagen te laten bijkomen. Evenals de mens heeft de kreeft dus last van een soort „jet-lag”.



NEDERLAND

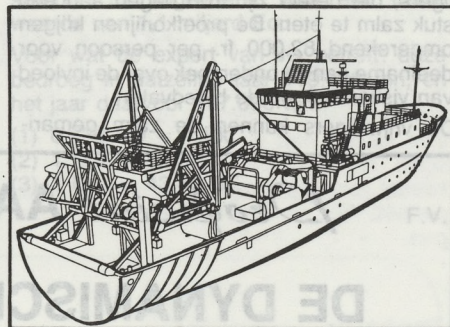
■ BOETE GEËIST TEGEN VISMIJNDIREKTEUR URK

Tienduizend gulden boete (185.000 fr.) en een voorwaardelijke gevangenisstraf van twee maanden, zo luidt de eis van de procureur-generaal van het gerechtshof in Arnhem tegen de directeur van de gemeentelijke visafslag in Urk.

Volgens de procureur heeft de 61-jarige directeur zich schuldig gemaakt aan het laten vervalsen van besomingsbrieven en uitbetalingsstaten. Hierdoor kregen de Urker vissers de kans om de vangstregistratie van de Algemene Inspektie Dienst (AID) te ontduiken. De directeur zou reeds in '85 vangsten van Urker vissers ingeschreven hebben op naam van een Westduits bedrijf. Hierdoor werden de vangsten niet in mindering gebracht van de Nederlandse kwota en konden de vissers de kwota overschrijden. De directeur blijft de beschuldiging van schriftvervalsing ontkennen.

■ NIEUW ONDERZOEKSSCHIP

De Nederlandse overheid en de scheepswerf De Merwede uit Hardinxveld-Glossendam hebben een overeenkomst afgesloten voor de bouw van een nieuw onderzoeksvaartuig voor de visserij. Het schip dat de Tridens moet vervangen zal vijf tot zeshonderd miljoen kosten. Het vaartuig van 73,50 m. zal plaats bieden aan 33 opvarenden en geschikt zijn voor alle vormen van visserijonderzoek. Het huidige 20 jaar oude onderzoeksschip Tridens zal eind volgend jaar of begin '90 uit de vaart genomen worden wanneer het nieuwe schip klaar is.



■ BELEIDSPLAN VOOR NOORDZEE

Nederland heeft een nieuw beleidsplan voor de Noordzee, waarbij niet minder dan dertien ministers betrokken zijn. Het plan loopt tot '92 en is gericht op een goede samenwerking tussen economie, milieu, ruimte en bestuur van de Noordzee.

Daarnaast verschijnt een ruimtelijke Noordzeeatlas, die alle activiteiten op de Noordzee compleet in kaart brengt. Voor alle gebruikers wordt een Marine Informatie Service (Maris) opgericht. Daarmee komt allerlei informatie over de Noordzee gemakkelijk beschikbaar voor alle belanghebbenden: overheid, wetenschap en bedrijfsleven.



CREVITS Louis & zonen B.V.B.A.

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege BRUGGE

☎ (050) 54.48.33

Tijdokstraat 3, ZEEBRUGGE - ☎ (050) 54.45.85

H. Baelskaai 18, OOSTENDE - ☎ (059) 32.50.13

(van uit Nederland: 09.32.50.54.48.33)

Fax (050) 54.79.11

- Import - Export
- Allerlei lettingen en kettingmatten
- Ankers
- Herbruikbare materialen
- Visserijbenodigdheden
- Rubber bollen & rubber ringen

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