

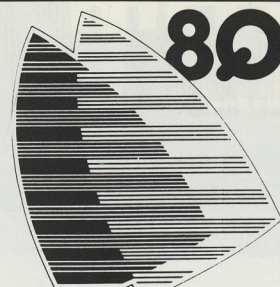
HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



56 ste jaar - verschijnt maandelijks - 7 april 1989 - nr 4 - 99,- B.F.

Kuwait Petroleum (Belgium)



- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende - Tel. (059) 33 03 20

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

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

RESTAURANT - KUNSTGALERIJ -
ESTAMINET

„au chicon”

Zeepaadje nr. 8, Bredene

Pareltje van de kust

SPECIALITEIT LOTTEKAKEN
MET WITLOOF

Zondag - maandag gesloten

Reservatie gewenst:
tel. (059) 32 58 61

Keuken open vanaf 18 uur tot 24 uur

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU
CAFMEYER & C°



VÓÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

COLOFON

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy,
Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Hugo Brutin, Robert Depoortere (tekeningen), Robert Coelus, Walter Corveleyn, Walter Debrock, Frank Decerf, Roland Desnerck, P.P. Goberecht, Rika Gothaels, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Yvon Kemarrec (tekeningen), Jef Klausling, Willem Lanszweert, Marc Loy, Ingrid Stasse, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters
BOEKHOUDING: Ivan Schamp
FAKTURATIE: Sonja Vantorre
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
tel: 059/32 55 59

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



Lid van de Unie van de Uitgevers van de Periodieke Pers.



SEAPRINT
H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
Tel: 059/32 55 59
Fax: 059/32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van HET VISSERIJBLAD.
Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1 200,- (Nederland 1 900,- B.F.) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding: abo HVB.
Steunabonnementen: 2 000,- B.F./jaar.



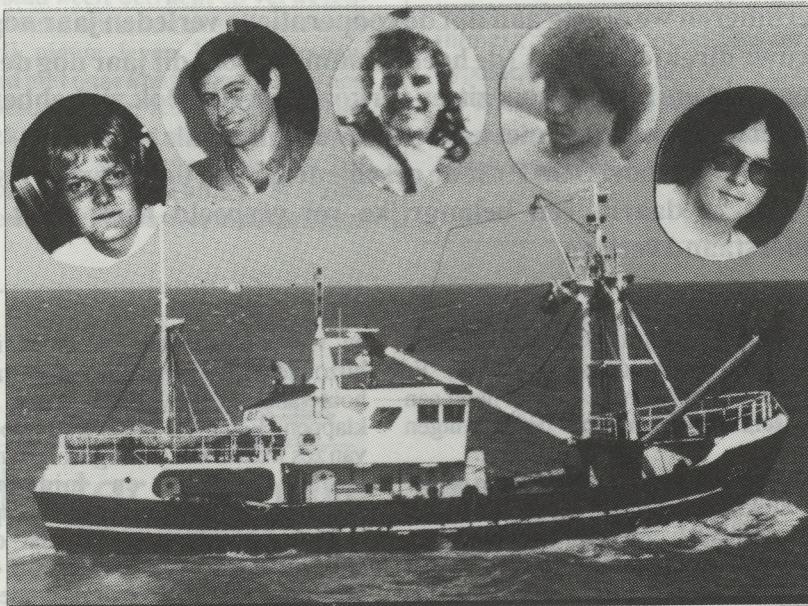
omslagfoto: zaterdag 18 maart 1989.
Te Heist worden bloemen neergelegd ter ere van de omgekomen vissers van de Z.200. (Omslagfoto: G. Walters)

EDITORIAAL

...TE DUUR BETAALD

Dit editoriaal, en dit nummer van Het Visserijblad, wordt opgedragen aan Eddy Van Der Veen, geboren te Blankenberge op 2 februari 1966, echtgenoot van Caroline Vanwelden en vader van Dennis; aan Ricardo Carro-Muiño, geboren te Cedeira (Spanje) op 1 maart 1944, echtgenote van Christiane Cailloux en vader van Ine; aan Daniël Noens, geboren te Antwerpen op 5 maart 1959, man van Petra Verhasselt en vader van Jaëlle, Véronique en Saskia; aan Patrick van de Walle, geboren te Brugge op 28 november 1967, zoon van Roger en Lydia Van Houtte en aan Ronny De Vent, geboren te Brugge op 13 oktober 1964, zoon van Richard en Simonne Six.

Zij kwamen om ten gevolge van een scheepsramp.



S.C.A.P.

FAILLIET

Wat velen al sinds lang hebben voelen aankomen is dan uiteindelijk toch gebeurd. De bekende rederscoöperatieve SCAP heeft op woensdag 29 maart de boeken neergelegd. SCAP is failliet.

De deuren zijn gesloten en de rechtbank duidde de curatoren Volckaert en Tanghe aan om de aktiva ten gelde te maken.

Met SCAP verliest de visserij een werkgever, een toeleveringsbedrijf, een scheepshersteller en een -werf.

Het is niet de eerste werf die de sektor verliest en naast oorzaken eigen aan het bedrijf, zijn er ongetwijfeld macro-ekonomische factoren die meegespeeld hebben: denken we maar aan de vele beperkingen die opgelegd werden voor wat betreft het bouwen van vissersvaartuigen.

Herinneren we er nog aan dat de coöperatieve verleden jaar nog een nieuwe directeur kreeg (de heer Blomme) en dat dit jaar nog de heer Hennaert als nieuwe voorzitter verkozen werd. Ook zij hebben het tij niet kunnen keren, met het bekende resultaat als gevolg.

Vanaf nu behoort SCAP tot de geschiedenis van de Vlaamse visserij en dat ze daarin een belangrijke rol gespeeld heeft leest u in onderstaand verslag.

Onmiddellijk na de tweede wereldoorlog volgde een glorieus tijd voor de visserij. Er zat veel vis in zee, het land had nood aan voedsel; er werden grote besommingen gemaakt.

De uitbating van de vaartuigen was echter kostelijk want men had, aangezien er veel geld verdiend werd, op allerlei manieren schepen in vaart gebracht. Nauw werd er niet gekeken in die tijd, als er maar vis aangevoerd werd en...aan goede prijzen. De kosten voor de uitrusting van de schepen was echter zwaar, maar daaraan dacht men weinig als er maar veel geld verdiend werd.

Een zware crisis liet niet op zich wachten

en vlug kregen vele reders en in het bijzonder zij die gemeend hadden van alle hout vaartuigen te moeten maken zware klappen. Een grote crisis en een lock out van zes weken was er het gevolg van.

Grote rederijen en middenslag-ondernemingen werden niet gespaard. Het was op dat ogenblik dat enkele middenslagreders de koppen bij elkaar staken om een aankoopcoöperatieve tot stand te brengen.

De grote rederijen deden daaraan niet mee. Zij waren, volgens hen althans, sterk genoeg ingericht met hun nevenbedrijven om de crisisperiode te weerstaan. Zij hadden immers hun eigen touwwerk- en

garenfabriek, hun eigen vismeelinstallaties en ijsfabriek, hun eigen verzekering en werkhuis voor herstellingen.

19 Maart 1948: oprichting S.C.A.P.

De statuten verschenen in het Staatsblad onder de Franstalige benaming "Société Coöperative d'Approvisionnement à la Pêche", verkort SCAP.

De stichters waren: de reder Charles Aerts, zaakvoerder Biske-Livron, reder Albert Christiaen, zaakvoerder Felix Crabbe, reder en voorzitter Fernand Dens, sekretaris August Vanderbiest en reder Leopold Verbanck.

Slechte start

De zaakvoerders van de nieuwe c.v. waren Franstalige Brusselaars en de inbreng van de plaatselijke reders was beperkt tot het geven van het nodige advies. Dat dit niet zo'n goed vertrekpunt was bewijzen de cijfers: de verkoop van dieselolie (de voornaamste bezigheid van de coöperatieve in die tijd) zakte van 7,5 miljoen liter in 1949 tot 4 miljoen liter in 1955. De c.v. verhandelde nauwelijks genoeg om haar kosten te dekken. Deze grote daling leidde er eveneens toe dat de SCAP-prijzen niet meer concurrentieel waren en dat de aandeelhouders van de coöperatieve omzeggens geen winsten uitbetaald kregen. Zodoende had de C.V. geen doel meer en 1956 was dan ook een dieptepunt in de werking ervan.

1957

Toch zou SCAP verder blijven bestaan. Pros Vandenberghe nam er het roer in

handen. Daarmee werd het beleid toevertrouwd aan een man die zijn sporen in de visserij verdiend had. Het palmares van Vandenberghe loog er niet om: tegenschrijver in de vismijn, sekretaris van de Zieken- en Pensioenkas der vissers, Griffier van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij, stichter van de Belgische Visserijmanac en van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, stichter van Het Visserijblad, stichter van de kustvisserijvereniging Hand in Hand, stichter van het Verbond der Belgische Zeevisserij en van de Rederscentrale...

Opnieuw vooruit

Er werden nieuwe magazijnen gekocht, een nieuwe dieselolietank, nieuwe vrachtwagens, er werden nieuwe pijpleidingen geplaatst, er werd gestart met de verkoop van reddingsvlotten, kunstvezels, filters, onderdelen van scheepsmotoren, schroeven, scheepsverven...

In vijf jaar tijd werd het zakencijfer opgevoerd van 12 tot 39 miljoen frank.

Een machine- en elektriciteitsafdeling

Tot dan toe had SCAP zich uitsluitend beziggehouden met de verkoop van allerhande visserijbenodigdheden, maar einde 1963 werd de afdeling voor plaatsing en herstelling van scheepsmotoren gebouwd om spoedig gevolgd te worden door de bouw van een magazijn, een elektriciteitsafdeling (zowel te Zeebrugge als te Oostende) en een afdeling voor het herstel van allerhande scheepsvlotten. Het jaar daarop, in 1964 stelde SCAP 27 mensen te werk, dat waren er in 1957 nog maar 11.

Buitenlandse belangstelling

Op dat moment was de naam SCAP niet langer een lokaal of zelfs binnenlands begrip. De werking van de c.v. was tot ver buiten de grenzen doorgedrongen. Van alle uithoeken van de wereld kwam men op bezoek om er te leren van deze coöperatieve: er kwamen delegaties uit Frankrijk, Australië, Zaïre en andere Afrikaanse landen, Turkeye, Iran en Groot-Brittannië.

Scheepswerf

In '84 werd dan de eigen scheepswerf opgericht en daarmee zijn we aan de jongste geschiedenis van de coöperatieve beland. In die tijd breidde het personeelsbestand zich uit tot 65.

Het eerste vaartuig dat op de werf gebouwd zou worden was de O.333 "Marco" voor rekening van Martinsen en Coussaert.

Gedaan

De jongste jaren verkeerde SCAP in moeilijkheden, de jongste maanden werd het voor iedereen duidelijk dat er "iets ernstigs" zou gebeuren met de coöperatieve. Enige maanden terug nog was de leden gevraagd hun aandelen te volstorten. Zij hadden daarin formeel toegezegd. Dat deze maatregel onvoldoende was is nu gebleken: SCAP sluit de deuren en de werknemers staan op straat.

Oorzaken

Eén van de redenen van de teloorgang van deze c.v. ligt wellicht in de teloorgang van de coöperatieve gedachte. Er zijn de jongste tijd veel coöperatieven gesneuveld in alle geledingen van de maatschappij. Misschien zijn er nog andere oorzaken. Toen de scheepswerf van SCAP in 1984 geopend werd verklaarde Vandenberghe in zijn toespraak, en hij richtte zich daarbij tot de toenmalige schepen van Visserij: "Want meer dan ooit zijn de ogen der Oostendse visserij op u gericht om de sedert 20 jaar verwaarloosde vissershaven en vismijn nieuw leven in te pompen, er voor te zorgen dat dok en slipway behoorlijk gebaggerd en onderhouden worden, dat ook onze veel verwaarloosde vismijn vlug gemoderniseerd worde, overtuigd dat u in deze ogenblikken van zware crisis bewust zult zijn, dat de inspanningen...door SCAP genomen, naar waarde zullen geschat worden. Wat SCAP in het belang van de visserij en ook van de stad in al die jaren met eigen financiële middelen van de kleine vissersreders voor de werkverschaffing en de stad heeft betracht en verwezenlijkt, moet u een stimulans zijn om onze visserij nieuw leven in te pompen, hopen met onze konfraters van de nog twee bestaande werven van de tien welke we gekend hebben, dat ons gemeentebestuur in samenwerking met het Ministerie van Openbare Werken, Verkeer en Landbouw, er in de toekomst

zal voor zorgen, dat ons prachtig vissersdok, en slipway, met zijn instellingen, enig als vissershaven in Europa, behoorlijk zullen gemoderniseerd worden in het belang van de heropleving van visserij, vishandel en visnijverheid te Oostende en van al diegenen, die er rechtstreeks en onrechtstreeks voor en door leven."

Deze woorden werden uitgesproken in 1984! We zijn nu vijf jaar verder en we vragen ons af of de teloorgang van de c.v. niet in die richting moet gezocht worden. Wanneer wij bovenstaande regels lezen moet het ons van het hart dat de stad op deze oproep niet ingegaan is.

EEN NIEUWE FIRMA

In de visserij is het zoals in de natuur. Ook daar gaat niets verloren. De ene firma gaat over de kop en hop, daar verschijnt al een nieuwe ster aan het firmament.

Een groep reders, coöperanten van het gefailleerde SCAP heeft ondertussen reeds een nieuw bedrijf opgericht...en teken des tijds: daar waar SCAP de afkorting is van een Franstalige naam, dan luistert de nieuweling naar "Ostend Marine Contractors N.V."

Het ligt in de bedoeling van de initiatiefnemers bepaalde activiteiten van het vroegere SCAP herop te starten en te beletten dat een aantal gespecialiseerde werknemers de visserij verlaten. Het verlies van deze werkkrachten zou immers de toekomst zwaar hypothekeren. Met hen verdwijnt de "know how" uit de sector. Goed-geschoolde en ervaren werkkrachten liggen immers niet voor het grijpen.



Peter Zaman
naval architect

Oosthoevestraat 133
B - 2080 Kapellen
Belgium
Tel : 03/664 75 77

50 JAAR ERVARING
STAAN U TER
BESCHIKKING
ONTWERPBEREKENING
EN
KOSTPRIJSBEGROTING
VOOR ALLE TYPE
SCHEPEN TOT 40 m
IN
- STAAL
- ALUMINIUM
- HOUT
- POLYESTER

Oostende spreidt vernieuwing vismijn over drie jaar

Gemeenschapsminister voor openbare werken Johan Sauwens heeft het stadsbestuur beloofd dat de subsidie voor de renovatie van de Oostendse vismijn in het derde kwartaal wordt toegekend. Voor de vernieuwingswerken, die over een drietal jaar gespreid zijn mag Oostende op een jaarlijkse betoelaging van dertig procent rekenen

De eerste fase, waarmee men nog dit jaar wil starten, vergt een investering van 60 miljoen, waarvoor Oostende een overheidstoelage van 20 miljoen ontvangt. De renovatie van het vismijncomplex wordt in fasen opgedaald. De eerste stap omvat de herstelling en het waterdicht maken van de bedaking en het aanbrengen van een verlaagd plafond in de veilinghal. De in- en uitgang van de verkoopruimte worden voorzien van volautomatische toegangspoorten en ook de verbindingen met de kaai krijgen een afsluiting waardoor de binnentemperatuur minder wordt beïnvloed door het buitenklimaat. Tenslotte rest er nog de aanpassing van het elektrisch leidingnet en de schamele verlichting van de veilinghal. Al deze werken krijgen prioriteit omdat ze los staan van de EG-richtlijnen die nog steeds

geen definitief karakter hebben gekregen. Om die reden loopt de aanpak van de renovatie van de pakhuizen enige vertraging op. Ook het geautomatiseerde verkoopsysteem met gebruik van een veilingklok wordt naar een volgende fase verwezen. Hetzelfde geldt voor het proefproject met gekoelde vloercellen waarvoor nog geen EG-subsidie werd bekomen. Vermoedelijk komt er in de loop van de maand april meer duidelijkheid na de bijeenkomst van de EG-kommissie. De vishandelaars zijn immers verplicht de pakhuizen volgens de EG-normen in te richten willen zij in aanmerking komen voor een exportkaart. Aangezien de meeste groothandelaars met buitenlandse klanten werken is die goedkeuring onontbeerlijk, indien zij hun handel na '92 willen voortzetten. (gw)



Een verlaagd plafond, betere verlichting, afscherming van de toegangspoorten: eerste fase van de renoveringswerken in de Oostendse vismijn

N.V. Pakhuizen

Het indertijd sterk betwiste dossier over de renovatie van de pakhuizen en het direktiegebouw is onderwerp geweest van een informatievergadering, die op 30 maart om 15 uur doorging in het Oostendse Feestpaleis. Herinneren we eraan dat het renoveringsproject vorm gekregen heeft in de burelen van het ingenieursbureau N.V. Belcoplan en dat dit gebeurde in opdracht van de Antwerpse moedermaatschappij N.V. Venneborg (die over een 45-jarige erfpacht beschikt). De oprichting van de "NV Pakhuizen" biedt ondertussen nieuwe mogelijkheden voor de kandidaat-huurders die zich bij de vennootschap willen aansluiten. De pakhuisverbruikers krijgen de keuze: ofwel renoveren ze hun lokaal met eigen middelen ofwel participeren ze in het kapitaal van de nieuwe vennootschap. In elk geval is het zo dat de pakhuizen in de veilinghal voorbehouden worden aan de groothandel. De ambulante en de detailverkopers zullen in de gebouwen palend aan de haringhal een onderkomen vinden.

vergadering

Hogervermelde informatievergadering ging overigens door onder een ruime belangstelling. De groothandelaars waren massaal opgekomen en er werden ook vele leuhandelaars opgemerkt. Onder de vijftig aanwezigen waren ook vertegenwoordigers van o.a. Rederscentrale, O.V.A. en de Vislossersbond Van Waes. Sprekers waren de Oostendse burgemees-ter Goekint, de heer Legein (Belcoplan) en de afgevaardigde beheerder van de NV Pakhuizen. Er waren ook sprekers die de juridische en financiële aspecten doorlichtten. (gw)

In het volgende nummer
van
HET VISSERIJBLAD
Dossier:

"Het gaat (niet) goed met
de Nederlandse visserij"

KRATTENREINIGINGSSystemen

nu diverse occasions tegen scherpe prijzen
mogelijkheden zoals: voorwassen
hoofdwassen
naspoeien

Bel voor meer informatie naar:

unimac
CLEANING SYSTEMS

INDUSTRIETERREIN 38

5981 NK PANNINGEN NL

TEL: 04760-75050

vanuit België: 00 31 4760 75050

Ierse zee eist zware tol

Vijf opvarenden van Zeebrugse treiler Z.200 Tijn Uilenspiegel omgekomen

Het was van augustus '86 geleden - het vergaan van de N. 512 Ingrid - dat de visserijwereld nog rouwde om het verlies van een bemanning. Zondag 5 maart ll. sloeg het noodlot opnieuw toe in de Ierse Zee. In de loop van de avond en de nacht werd het steeds duidelijker dat de kans om overlevenden terug te vinden uiterst klein was. Familieleden en vrienden van de opvarenden, waarvan sommigen pas 's anderendaags via het radionieuws iets vernamen, klampten zich vast aan een laatste greintje hoop. Maar naarmate de tijd verstreek en de zoekacties zonder resultaten bleven werd het voor iedereen duidelijk dat de zee opnieuw een zware tol eiste.

Zondagavond sijpelden de eerste berichten over een vermist schip op de Ierse Zee binnen. Het laatste contact tussen schip en wal had de avond voordien plaats. Zondagvoormiddag was er nog radiokontakt tussen de Z.200 en de Z. 584 Sea Bird.

Toen reder François Bonny naar dagelijkse gewoonte zondagavond opnieuw contact zocht bleef het doodstil aan de lijn. Deze gegevens laten toe te veronderstellen dat het ongeval zich tussen 11 en 20 uur afspeelde. Nergens werden noodseinen opgevangen wat de hypothese, dat alles zich razendsnel afspeelde, kracht bijzet. Ondertussen is duidelijk dat de vijf koppige bemanning hierbij het leven liet. Het betreft schipper Eddy Van Der Veen (23) uit de Oudstrijdersstraat 1 te Heist, stuurman Ricardo Carro Muino (43) uit de Wieringenstraat 33 te Mariakerke-Oostende, machinist Daniël Noens (30) uit Bredene en wonende in de Paster Pypestraat te Oostende, matroos Patrick Van De Walle (22) uit de Westkapelsesteenweg 187 te Dudzele en matroos Rony De Vent (25) uit de Paul Devauxstraat 11 te Blankenberge.

Z.243 slaat alarm

Zondagavond om 21.18u trof de Z.243 Drakkar een drenkeling aan. Schipper Peter Thysebaert herkende een bemanningslid van de Z.200 en zocht met de boordradio vruchteloos contact met het schip. De mogelijkheid van een ongeval werd niet uitgesloten. Meteen bracht de schipper de kustwacht van Liverpool op de hoogte die een reddingsoperatie op gang bracht. Na enige verwarring omtrent de identiteit van de drenkeling bleek het uiteindelijk om machinist Daniël Noens te gaan. De visser

had zich in een wanhopige poging aan een vlot gekluisterd. Het heeft niet mogen baten. Precies op zijn dertigste verjaardag kwam hij om door onderkoeling.

De grootscheepse reddingsoperatie waaraan zes Britse reddingsboten, twee Seakinghelicopters van de Britse kustwacht, een RAF-Nimrod, drie

boomkorvaartuigen in dit seizoen varen. De vangsten waren e laatste weken goed. Ze werden regelmatig op koeltransport gezet, waardoor het visverlet tot een minimum beperkt bleef. ook de bemanning van de Z.200 zou de vangst vanuit Birkenhead op weg sturen. Zover is het echter niet gekomen. In de tot op



Twee jaar geleden werd de Z.200 verbouwd volgens een Deense methode waarbij de verschansing over de volle lengte van het schip gesloten wordt. Hierdoor ontstonden aan beide zijden lucht tanks die het drijfvermogen ten goede kwamen. (foto gw)

koopvaardischepen en enkele vissersvaartuigen, die in de buurt waren, deelnamen leverde slechts enkele manden en planken op. Nergens werd de life-raft gesignaleerd waarmee de overige bemanningsleden zich mogelijks hadden kunnen redden. Het pneumatische vlot moet in normale omstandigheden vrijkomen wanneer het schip zinkt. Eenmaal de lijn van 25 meter uitgetrokken is blaast het vlot zichzelf op. Het mechanisme wordt trouwens jaarlijks gecontroleerd. De vraag blijft echter of de bemanning de tijd gekregen heeft het achterschip te bereiken.

Koeltransport

De Z.200 vertrok op woensdag 22 februari uit de thuishaven, richting Ierse Zee. In het Ices-gebied VIIa zit een vijfde van het Belgische tongkwotum (730 ton op een totaal van 3 710) en een redelijke hoeveelheid schol en andere vissoorten, waarop een aantal Zeebrugse

heden onopgehelderde omstandigheden is het vaartuig bij kalmte zee ongeveer op veertig mijl ten noordwesten van Liverpool verdwenen.

Over de oorzaak van de scheepsramp bestaan alleen gissingen. De mogelijkheid dat de bokken of de korren vast sloegen en het vaartuig kapseisde wordt als de meest aanneembare oorzaak naar voor geschoven. De Z.200, geladen met enkele ton vis, kan hierdoor uiteenwicht geraakt zijn. Hierbij werken de giekken als een soort hefboom waardoor het vaartuig, bij het binnenhalen van de netten, razendsnel kan omslaan. Dit is één van de mogelijkheden. De Ierse Zee, die op die plaats veertig tot vijftig meter diep gaat, is alles behalve een wrakkenkerkhof zolas her en der werd gesuggereerd. De aanwezige wrakken staan netjes op kaart en zijn dus bij de vissers bekend.

Spekulaties

Er zijn natuurlijk nog andere

mogelijkheden die aan de basis van het ongeval zouden kunnen liggen. Zekerheid zal er pas zijn wanneer het wrak gevonden wordt en er een grondige inspectie kan gebeuren. Dat zal dan wel op de zeebodem zijn want van berging is er geen sprake omdat het wrak geen hinder voor de scheepvaart vormt. Indien de omstandigheden het toelaten zullen de duikers wel trachten de stoffelijke overschotten van de achtergebleven bemanningsleden te bergen.

Een andere veronderstelling is dat de netten overbelast waren door slijk en enorme hoeveelheden zeesterren. Eén van de korren kan hierdoor blijven steken waardoor de treiler zichzelf omtrekt als de overbelastingsveiligheid niet onmiddellijk doorslaat. Maar in het geval van de gemoderniseerde Tijn Uilenspiegel kon de bemanning vanuit de brug ingrijpen.

Overvaring is een andere mogelijkheid die niet a priori uit te sluiten is. Maar omdat het gebied niet bepaald in de scheepsroute ligt en de zichtbaarheid bovendien zeer goed was, ligt die mogelijkheid niet direkt voor de hand. In het recente verleden kwam overvaring al enige malen voor, maar dan in het Kanaal of in de noordzee. Dat gebeurde o.a. met de Z.289 Jan Breydel die in maart '85 door een Panamees containerschip werd geramd en verdween in de golven, evenwel zonder slachtoffers te maken. Ook de 0.118 Dandy kwam in februari '87 zwaar gehavend uit zo'n aanvaring met een voortvluchtig containerschip en kon als bij wonder nog in de thuishaven geraken.

Tenslotte kan het schip door een onbekende oorzaak lek geslagen zijn, maar ook dat zal het onderzoek moeten uitwijzen. Aan de mogelijkheid dat een onderzeeër schuld heeft aan de ramp wordt in visserijkringen weinig geloof gehecht maar ook hieromtrent bestaat geen enkele zekerheid.

Onderzoek geëist

Juist omwille van die onduidelijkheid werd door verschillende instanties een diepgaand onderzoek gevorderd. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart gaf opdracht aan de Oostendse havenkapitein Raf Ghys om een rapport op te maken. De havenkapitein is ondertussen reeds terug uit Liverpool waar hij contacten had met de plaatselijke autoriteiten. Hij brengt hierover eerst verslag uit bij de voorzitter van de Onderzoeksraad. Ook de Rederscentrale eiste een grondig onderzoek, terwijl ook Europarlementslid Kuijpers minister Tindemans van Buitenlandse Betrekkingen en staatssecretaris De Keersmaeker van Landbouw en Visserij met aandrang verzocht een verklaring te geven i.v.m. de mogelijke betrokkenheid van een duikboot.

Het ministerie van Landsverdediging stuurde de mijnenjager Iris naar de Ierse Zee. Het schip vertrok uit Brest terwijl nog een extra-ploeg duikers uit Oostende naar Liverpool werd overgevlogen. De 49-koppige bemanning kreeg als opdracht een gebied van ongeveer vijfduizend vierkante kilometer af te zoeken. Hiervoor beschikt de M.920 over de modernste opsporingsapparatuur, o.m. een dubbel sonarsysteem. Van dit dat systeem zit de "search display" vast aan de kiel en tast over een hele afstand de zeebodem af. Wordt iets gevonden dat nader onderzoek vraagt dan schakelen de technici over op de "classify display". Het tweede sonarsysteem waarover de nieuwe polyestere mijnenjager beschikt is het zgn. computergestuurde EVEC-systeem. De computer fixeert de sonarpositie op een referentiepunt. Het schip tast in een draaiende beweging de omgeving van een vast punt af. In het geval van de Z.200 werd vertrokken van de positie waar het lichaam van de machinist werd gevonden. De bemanning van de Iris ondervond echter veel hinder van de slechte weersomstandigheden en moest op een bepaald moment zelfs gaan schuilen in de baai van Dulafu. De Iris was gedurende 38 uur operationeel en zocht een gebied van 100 vierkante kilometer af. In het vooruitzicht van het Paasweekende keerde het schip onverrichterzake terug naar de basis in Zeebrugge. De opzoekingen werden nadien verder gezet door de mijnenjager Belis die op dinsdag 28 maart, meer dan drie weken na het ongeval, naar de Ierse Zee vertrok. De eerste opdracht bleef het lokaliseren van de ligplaats van het wrak. Pas na kunnen de mini-duikbootjes en de videocamera's hun nut bewijzen. De telegeleide PAP-duikbootjes hebben reeds hun nut bewezen bij de opsporing van de Z.424 Zeepaard, die op 13 januari '85 zonk voor Flamborough Head en die door de hoogzeemijnenjager M.902 Van Haverbeke werd gelokaliseerd. Bij het ter perse gaan was het wrak van de Z.200 nog steeds niet teruggevonden. (gw)



Het stoffelijk overschot van Daniël Noens werd overgevlogen en opgebaard in het mortuarium van het Oostendse Serruysziekenhuis waar familie, vrienden en kennissen een laatste groet brachten. Daarna vond de crematie plaats op de begraafplaats van de Blauwe toren te Brugge (gw).

Z. 200 Tijn Uilenspiegel zou weldra 5 meter langer worden

De Z.200 was een middenslag bokkentreiler van de rederij Carpe Diem uit Heist. Voor zaakvoerder Bonny was dit zijn tweede vaartuig sinds hij in 1982 zijn vishandel overliet en als reder met de Z.519 White Horse van wal stak. Een jaar later nam hij ook de Z.200 Tijn Uilenspiegel over.

De Z.519 werd halfweg vorig jaar van de hand gedaan en kwam in september opnieuw in andere handen. Het schip kwam eind vorig jaar in het nieuws toen het enkele dagen voor Kerstmis op drift sloeg en op het kiezelstrand van Seaford werd geworpen.

De Z.200 werd in '72 gebouwd bij De Graeve in Zeebrugge. Het werd ingebracht in de PVBA Carpe Diem van scheepsbouwer Roger Degraeve en Gerard Vantorre. Tien jaar later stapte het echtpaar De Graeve uit de rederij en deed Jef Deroose zijn intrede. In '83 nam de familie Francois Bonny de vennootschap over en bleef tot op heden alleen eigenaar van de treiler.



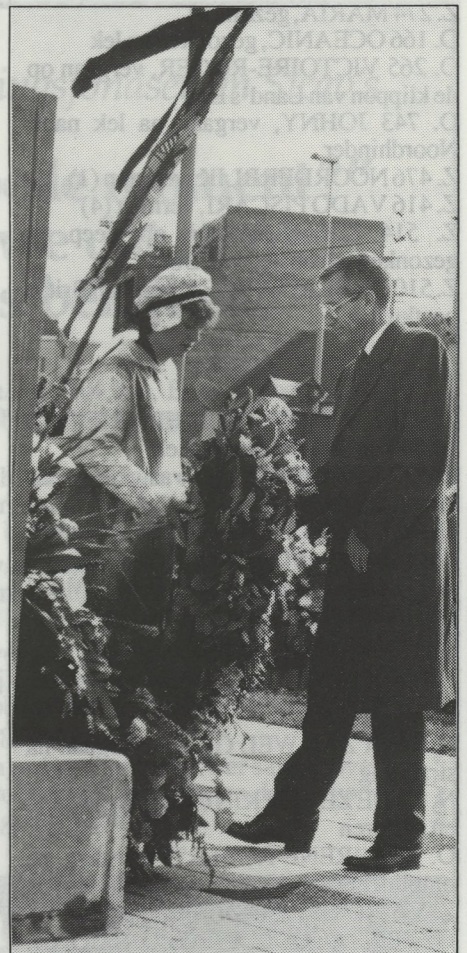
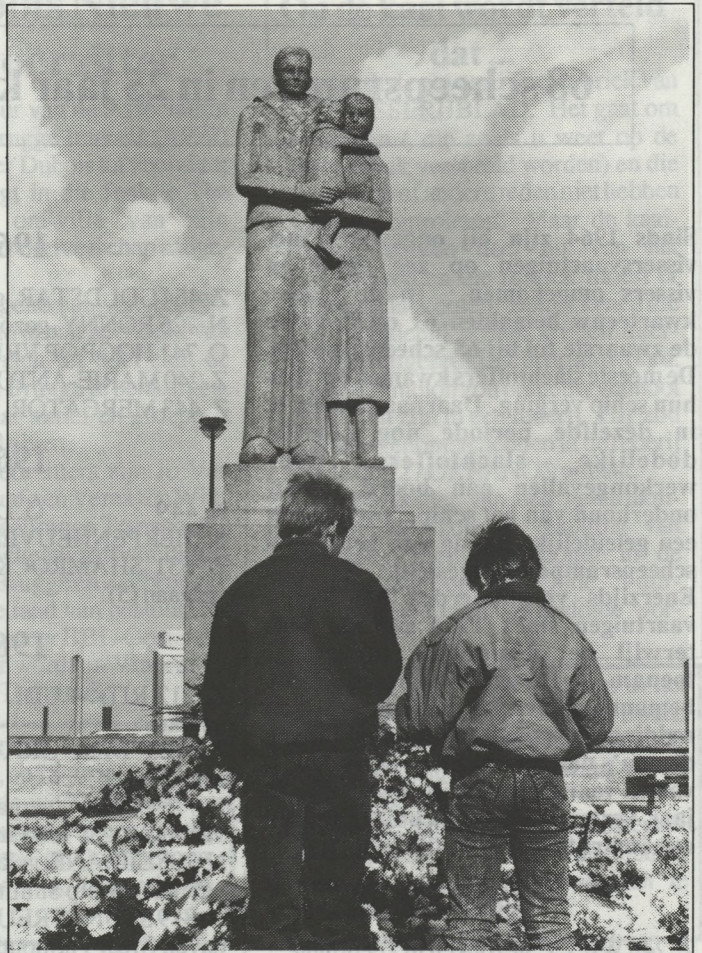
Twee jaar geleden onderging het vaartuig ingrijpende verbouwwerken bij SCAP in Oostende. Brug en bokken werden hernieuwd en de oorspronkelijke motor van 610 pk moest wijken voor een nieuwe krachtbron van 750 pk. Na de zware verbouwing bleef de brutotonnemaat ongewijzigd (143 BT) maar ingebouwde lucht tanks gaven het vaartuig een beter drijfvermogen. De scheepvaartspectie bevond het schip in orde met de strenge normen en reikte op 23 oktober een nieuwe zeebrief uit.

Reder Bonny had ondertussen al nieuwe plannen uitgewerkt. Deze zomer, op 5 juni, zou de 30,70 meter lange treiler een verlengingsoperatie ondergaan op een Nederlandse werf. Door het plaatsen van een tussenbouw van vijf meter zou de ruimte aan boord aanzienlijk toenemen. Tijdens de verbouwwingsperiode van vier maanden zouden heel wat installaties vernieuwd worden. De besprekingen waren volledig rond en de overeenkomst was getekend.

Het noodlottig einde kon echter niet worden voorzien. (g.w.)

VISSERIJ ROUWT

De ramp met de Z.200 veroorzaakte grote verslagenheid in de vissersgemeenschap. Heel wat mensen die begaan zijn met de visserij namen dan ook deel aan de rouwdienst in de St.-Antonius Abt-kerk te Heist, op zaterdag 18 maart. Honderden sympathisanten rouwden met de diepgetroffen families. Onder hen gouverneur Vanneste, monseigneur Van Gheluwe, de staatssecretarissen De Keersmaecker en Chevalier, burgemeester Lippens en tal van vooraanstaanden uit de visserij- en havenwereld. De toeloop was zo groot dat tientallen mensen de kerk niet meer binnen geraakten. Na de rouwplechtigheid trok een stille stoet naar het vissersgedenkteken, waar tientallen kransen en ruikers neergelegd werden, na een korte gebedsstonde door aalmoeznicer Cornille. (foto's gw)



68 scheepsrampen in 25 jaar kosten het leven aan 61 vissers

Sinds 1964 zijn bij ongevallen met vissersvaartuigen op zee tientallen vissers omgekomen. In de laatste kwarteeuw betaalden 61 opvarenden de zwaarste tol bij 68 scheepsrampen. De meeste slachtoffers kwamen om toen hun schip verging. Daarnaast vielen er in dezelfde periode nog talrijke dodelijke slachtoffers door werkongevallen aan boord of bij onderhoud van het schip. Toch wordt een geleidelijke daling van het aantal scheepsrampen vastgesteld. Enerzijds verminderde het aantal vaartuigen sinds 1964 met de helft terwijl de gemiddelde tonnemaat toenam. Bovendien beschikt de bemanning over betere apparatuur en reddingsmateriaal. Desondanks blijven drama's niet uit. Achter volgende lijst van 68 vaartuigen die in de voorbije 25 jaar verloren gingen schuilt dan ook onbeschrijfelijk menselijk leed. (gw)

1964*

Z. 248 WILLY, gezonken in Zeebrugge
 Z. 274 MARIA, gezonken
 O. 166 OCEANIC, gezonken na lek
 O. 265 VICTOIRE-ROGER, vergaan op de klippen van Land's End
 O. 743 JOHNY, vergaan na lek nabij Noordhinder
 Z. 476 NOORDERBLIK, vergaan (1)
 Z. 416 VADO PISCARI, vermist (4)
 Z. 514 ZEEMEERMIN, op sleep en gezonken ten oosten van Bull
 Z. 510 DE BLAUWVOET, vergaan Britse oostkust

1965

Z. 277 MADELEINE-HENRIETTE, gezonken met lekke voorpiek
 Z. 539 ZEEMANSBLIK, vastgelopen op eiland Wight
 O. 127 BASILE-GEORGES, gezonken bij opsleping uit Cherbourg naar Oostende
 Z. 453 O.L.-VROUW VAN SCHARPHOUT, na lek gezonken
 O. 188 ERNA, vermist (5)

1966

O. 46 't ZAL WEL GAAN, vergaan na stranding
 N. 27 DE ZEVEN KINDEREN, gestrand en verloren
 O. 196 IRENE-ROBERT, vergaan na ontploffing nabij Newhaven
 Z. 561 HEIDEROOSJE, gekapseisd (2)
 O. 105 JACQUELINE-FLORIMOND, gezonken na aanvaring met O.132

1967

Z. 464 GOLDSTAR, gezonken (1)
 N. 725 RONNY, gezonken na lek
 O. 741 HOOP OP VREDE, gezonken
 Z. 240 MARIE-ANTOINETTE, gezonken
 Z. 443 MERCATOR, vermist (5)

1968

N. 449 O.L.V. VAN SCHERPENHEUVEL, vermist (4)
 Z. 531 SHAMROCK II, gekapseisd en vergaan (5)

1969

Z. 212 RITA-RUDI, vergaan nabij Ierse zuidkust
 Z. 428 DEO GRATIAS, vergaan na aanvaring (4)
 Z. 775 ZINNIA, vergaan na lek ten zuiden van Molengat-verkenningston
 N. 705 LILIANE, gekapsijsd en gezonken nabij lichtschip Smiths Knoll
 N. 819 STIJN STREUVELS, gezonken in haven Great Yarmouth
 O. 242 DE HAAI, gestrand op Schotse westkust
 O. 228 MASSABIELLE, gestrand op Schotse westkust
 Z. 733 HELDENHULDE, gezonken in Zeebrugge na aanvaring
 O. 174 RESISTANCE, na lekkage gezonken voor kust Ghana

1970

O. 818 LUCIE-JENNY II, vergaan
 O. 132 CHRISTOFFEL COLOMBUS, gezonken na lek nabij Star Point
 N. 419 DOLFIJN, gezonken

1971

Z. 540 NEPTUNE, gezonken
 Z. 482 BREYDEL, gezonken

1972

Z. 577 SABRINA, gezonken
 O. 268 AMELIE-SUZANNE, gestrand t.w.v. Star Point
 O. 247 AMELIE-MATHILDE, gezonken

1973

Z. 587 ALCA TORDA, gezonken

1974

N. 147 SUZANNE, gezonken na aanvaring (1)
 O. 754 DIANA, gezonken

O. 288 LANS, op de klippen in de Schotse Orkanden, vergaan

1975

O. 224 NOORDZEE, vergaan na lek voor de Engelse kust
 O. 312 ANGELUS, gezonken na brand
 N. 159 AVONDSTER, gezonken na lek
 Z. 438 KOMPAS, gezonken na aanvaring met BR. 5
 B. 604 IBIS, gezonken na aanvaring (5)
 Z. 496 DAMAR, vergaan in zware storm

1976

nihil

1977

Z. 511 NORMANDIE, gezonken na aanvaring met onbekend obstakel
 O. 807 MAURICE, gezonken voor de Belgische kust (3)

1978

nihil

1979

O. 82 MARINER, vergaan in zware storm

1980

Z. 593 HOSANNA, gezonken

1981

Z. 180 TORNADO, vergaan na aanvaring nabij Pendeen (5)

1982

O. 202 PELAGUS, op de klippen gelopen voor de IJslandse zuidkust (2)
 Z. 574 NAUTILUS, gekapsijsd en gezonken
 Z. 209 ONEDIN, vergaan na lekkage in de Humbermondning

1983

N. 710 TRACY, vergaan na lekkage voor de Britse oostkust

1984

Z. 424 ZEEPAARD, gezonken in zware storm voor noord-oostkust van Engeland (5)

1985

Z. 289 JAN BREYDEL, gezonken na

aanvaring voor de kust
Z. 589 ESPERANZA, gekapsijds en
gezonken nabij Brighton (1)

1986

N.512 INGRID, gezonken in het Kanaal
van Bristol (3)
Z.60 BLUE ANGEL, gezonken na
aanvaring voor Engelse zuidkust

1987

nihil

1988

nihil

1989

Z. 200 TIJL UILENSPIEGEL, gezonken
(* tssen haakjes staan telkens het aantal
doelidelijke slachtoffers

Modelbouwer zoekt plannen en
bouwbeschrijving van een Heistse
vissersschuit met dek en ook van
een IJslander. Kontakteeer W.
Demeester, Hazestraat 7 te 8850
Ardooe.

Marc Dubois Nieuwe APZI-voorzitter

De Raad van Bestuur van de Association
of the port of Zeebrugge Interest (APZI)
heeft ondervoorzitter Dubois tot voorzitter
verkozen. Hij volgt in die functie The
Nevens op, die omwille van zijn
verdiensten het erevoorzitterschap aange-
boden kreeg.

Dubois, directeur-generaal van de NV
Feery Boats, staat nu al aan het hoofd van
de vereniging die zich tot doel stelt de
havenbelangen van Brugge te behartigen.
Die is al vijftien jaar actief en groepeer
momenteel 132 bedrijven.

De nieuwe ondervoorzitters zijn Jo Van
Popel (bestuurder Itrafo en Verex) en Willy
Hoppe (directeur Zeebrugge Transport en
voorzitter van de Scheepvaartvereniging
voor de haven van Brugge en Zeebrugge).
Nieuwe leden in de raad van bestuur zijn
John Verpoort (directeur BBL-Oostende)
die penningmeester wordt en Vincent De
Saedeleer (Sea-Ro Terminal).

Op 2 maart overleed visser op rust
Louis Vercnocke, op 78-jarige leeftijd.
De uitvaart van de weduwenaar van
Madeleine Lauwereins greep plaats
in de St.-Jozefkerk te Oostende en
werd gevolgd door de crematie en
asverstrooiing

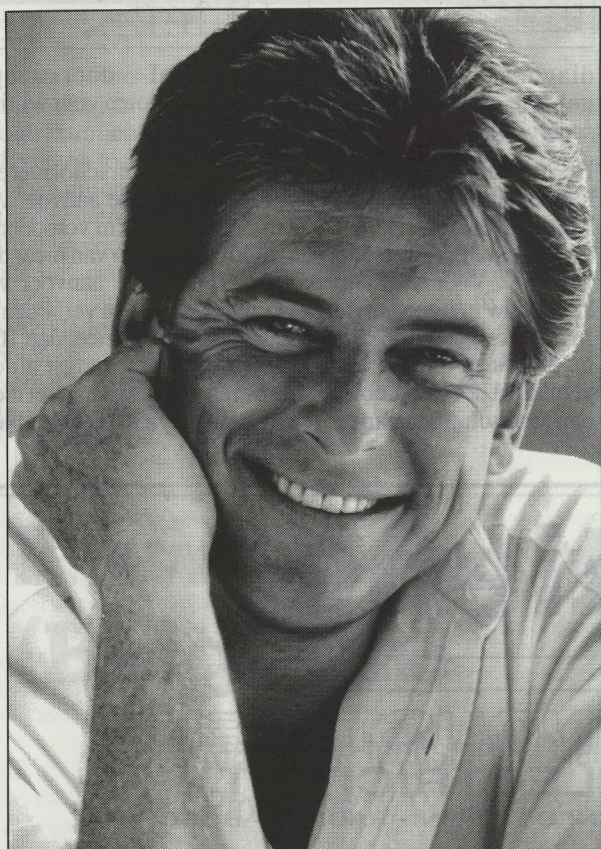
Op de kaai wordt verteld dat ...

Dit wordt de gevaarlijkste rubriek van
HET VISSERIJBLAD. Het gaat om
geruchten (die zoals u weet op de
kaaien druk verspreid worden) en die
we om één of andere reden niet hebben
kunnen controleren. Maar de kaai-
roddels maken deel uit van het
vissersleven en die rubriek moest er
vroeg of laat komen. Betrokkenen die
zich benadeeld voelen krijgen uiter-
aard een uitgebreid recht op antwoord.

* Henri Pintelon zou opnieuw venoot
geworden zijn in een rederij. Hij zou
een deel genomen hebben in de rederij
die de O. 127 OKEANOS uitbaat.

* In het kader van een herstruktureringsplan zou de vestiging van
Rollprinz, diepvriesdiscount in de
Victorialaan op de Oude Vuurtoren-
wijk te Oostende gesloten worden.

Op 81-jarige leeftijd overleed in het
Westduitse kuuroord Baden-Baden
André Brusselle, stichter van "Brusselle
Marine Industries". Hij werd op 25
maart ten grave gedragen.
Hij startte zijn bedrijf te Oostende,
waarvan het nadien naar de nieuwe
gebouwen aan de Westendelaan te
Nieuwpoort verhuisde



BBL-Beleggingsfondsen en Sicav's

**"Het goede moment?"
Laten we dat samen
eens bekijken.**

Uw krant staat er bol van. Er gaat geen week
voorbij of hij heeft het over Beleggingsfondsen hier
en Sicav's daar.

En u stelt zich natuurlijk de vraag: "Is dit voor
mij het goede moment? Zou ik er ook een deel van
mijn spaargeld in beleggen?"

Wij denken van wel. En daarom heeft uw BBL-
Kantoor voor u eenvoudige en praktische informatie
klaarliggen.

Informatie over drie Fondsen en Sicav's met een
gemeenschappelijk kenmerk: zij beleggen alle drie
hoofdzakelijk in obligaties, wat een grote veiligheid
geeft aan uw belegging.

Kom eens langs. Dan kunnen we er samen over
praten, en allicht tot de conclusie komen dat dit voor
u inderdaad "het goede moment is".

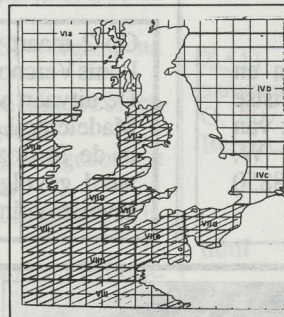
De BBL denkt aan u...

Vissers opgelet !!!

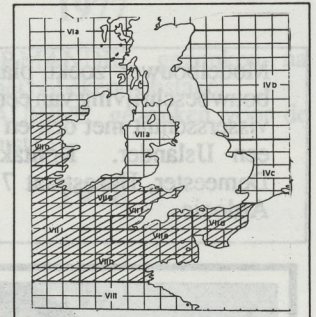
1. Ingevolge het uitputten van het schelvisquotum in de Ices-gebieden VII, VIII, IX en 34.1.1 (EG-zone) is het, uit hoofde van het M.B. van 24.3.1989 houdende beëindiging van de visserij op schelvis in de Ices-gebieden VII, VIII, IX, X en 34.1.1. (EG-zone) voor de Belgische vissersvaartuigen vanaf 30 maart 1989 om 00.00 uur verboden te vissen op schelvis indeze gebieden alsmede het aan boord houden, het overladen en het lossen van schelvis, welke na 30 maart 1989 (00.00 uur) gevangen is in deze gebieden.

2. Ingevolge het uitputten van het wijtingquotum in de Ices-gebieden VII, behalve VIIa, is het uit hoofde van het M.B. van 24.3.1989 houdende beëindiging van de visserij op wijting in de Ices-gebieden VII, behalve VIIa voor de Belgische vissersvaartuigen vanaf 30 maart 1989 om 00.00 uur verboden te vissen op wijting in deze gebieden alsmede het aan boord houden, het overladen en het lossen van wijting, welke na 30 maart 1989 (00.00 uur) gevangen is in deze gebieden.

Controle door de bevoegde autoriteiten is mogelijk.



diagonaal doorstreept: gebied gesloten voor schelvis (kaart 1)



diagonaal doorstreept: gebied gesloten voor wijting (kaart 2)

Herinneren we er verder aan dat de aanvoer van schol met een lengte van minder dan 27 cm verboden is; de aanvoer van kabeljauw met een lengte van minder dan 50 cm verboden is voor boomkorvissers met een motorvermogen van meer dan 300 pk. Voor alle andere vaartuigen is de aanvoer van kabeljauw met een lengte van minder dan 45 cm verboden. In het Ices-gebied VVI mag de vangst niet uit meer dan 10% tong bestaan t.a.v. het totale gewicht van de vangst uit dat gebied; in het Ices-gebied VIIId,e mag de vangst uit niet meer dan 50% schol bestaan t.a.v. het totale gewicht uit dat gebied.

Visbestand		quotum '89 (1 x 2)	vangsten 15.02.89
kabeljauw	Illa SK	50	0
	Ila, IV	4.230	761
	Vb, VI, XII, XIV	60	0
	VII-VIIa, VIII, IX, X	1.060	469
	VIIa	400	39
		5.800	1.269
schelvis	Illa, b, c, d	50	0
	Ila, IV	395	4
	Vb, VI, XII, XIV	80	0
	VII, VIII, IX, X	70	98
		595	102
zwarte koolvis	Ila, Illa, b, c, d; IV	70	1
	VII, VIII, IX, X	30	0
	Vb (Faroër)	50	4
		150	5
witte koolvis	VII	430	49
		2.550	465
wijting	Ila, IV	2.550	465
	VIIa	100	8
	VII-VIIa	190	122
		2.840	595
schol	Illa SK	165	0
	Ila, IV	11.315	2.326
	VIIa	300	47
	VIIId, e	1.920	623
	VIIIf, g	620	194
	VIIIf, j, k	70	0
	14.390	3.180	
tong	Ila, IV	1.165	140
	VIIa	720	154
	VIIId	1.035	140
	VIIIf	35	6
	VIIIf, g	625	153
	VIIIf, j, k	60	0
	VIII	390	91
		4.030	685
makreel	Ila, Illa, b, c, d; IV	380	0
		1.000	9
sprot	VIIId, e	60	0
heek	Ila; IV	40	2
	Vb, VI, VII, XII, XIV	250	10
	VIIIa, b, d, e	10	1
		300	13
zeeuivel	Vb, VI, XII, XIV	285	0
	VII	3.035	205
	3.320	205	
schartong	VII	430	60
haring	IVc, VIIId	5.115	402
roodbaars	Vb (Faroër)	50	0

* Medegegeend door de Dienst voor de Zeevisserij. (1) Uitgedrukt in ton levend gewicht. (2) Uitwisselingen inbegrepen.

n.v. quintiens

SCHEEPS - EN INDUSTRIELE
GROOTHANDEL ELECTRICITEIT

SIEMENS - BBC - TELEMECANIQUE - DANFOS - ELIN - RADIUM - BOSCH

KIELBANKSTRAAT 6, 8380 ZEEBRUGGE - (050) 54 41 72 „DAY AND NIGHT SERVICE“

INSTALLATIE / herstelling / onderhoud / elektrische- en elektronische schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren uit voorraad: el. motoren, kabel, onderdelen

Zeebrugge haalt de 20 miljoen ton

Voor het eerst heeft de Zeebrugge haven vorig jaar de kaap van de 20 miljoen ton trafiek overschreden. Een rekordcijfer dat nog hoger had gelegen ware er de maandenlange staking bij de Britse zeelui niet geweest die de passagierstrafiek bij P&O aardig naar beneden gehaald heeft.



In zo'n zes jaar tijd wist Zeebrugge zijn goederentrafiek te verdubbelen van 9,3 miljoen ton tot 20 miljoen ton vorig jaar. Het lage cijfer in '82 is te verklaren door het wegvallen van de aanvoer van ruwe petroleum voor Texaco Gent.

Sinds dat jaar werden evenwel nieuwe trafieken aangetrokken en kenden anderzijds de bestaande trafieken een hoge groei.

In vergelijking met 1987 kende de haven-activiteit een groei van 13,8%, meteen het

hoogste groeipercentage van alle havens in de range Le Havre - Hamburg.

Door de staking bij P&O gedurende het eerste semester van '88 kende het passagiersverkeer een spectaculaire terugval van -32,6%. Er werden maar 1 146 956 passagiers verscheept waar andere jaren toch zo'n kleine twee miljoen langs Zeebrugge passeren.

Wel boekte North Sea Ferries op de Zeebrugge-Hulllijn een groei van 56% t.a.v. '87, het jaar waarin twee jumbo's

werden ingezet.

STUKGOEDEREN

Het ro-roverkeer blijft ondanks een lichte achteruitgang (-2,1%) door bovenvermelde staking, de groeisector bij uitstek en blijft Zeebrugge de belangrijkste ro-rohaven tussen Groot Brittannië en het vasteland.

Globaal gezien groeide het containerverkeer met 24,8% waarbij het Europees verkeer de doorslag gaf.

Bij de traditionele stukgoederen noteerde men een stijging van 22,7% waarbij hout, aardappelen en fruit (bananen, kiwi's, appelen en peren) de hoofdmoot uitmaakten.

STORTGOEDEREN

Bij de vloeibare stortgoederen viel een stijging van 68,7% te noteren en dit vooral dank zij de LNG-leveringen die hiermee hun eerste volledige jaar afronden.

De trafiek van vaste stortgoederen steeg met 17,8%, met als belangrijkste producten: steenkool, cokes, zand, grint en ijzererts.

In 1988 deden 9 039 vaartuigen de haven aan. Zij verbonden Zeebrugge met meer dan 290 andere havens in 93 landen. (M.L.)

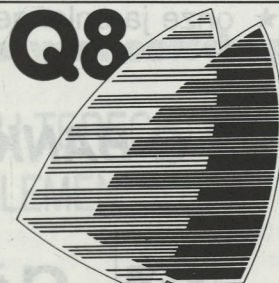
Op 26 maart overleed de reder Joseph Vantorre, terwijl hij zijn geliefkoosde sport beoefende. Hij werd begraven op 1 april. Langs deze weg bieden wij de familie onze innige deelneming aan

Kuwait Petroleum (Belgium)

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende - Tel. (059) 33 03 20

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



Zeebrugge, haven van recordschepen

Op 22 februari 11 meerde in de nieuwe achterhaven van Zeebrugge het Japanse ertsschip "Marine Crusader". Het vaartuig van reder Daido Kaiun Kaisha uit Kobe voerde een lading van 113 000 ton kolen aan voor de Belgische industrie.

De bulk carrier, met een capaciteit van 168 870 ton draagvermogen kwam van Rotterdam, alwaar een gedeelte van de lading werd gelost.

De "Marine Crusader" is het grootste schip dat tot nog toe door de Van Dammesluis van Zeebrugge is gevaren. Met haar lengte van 299,86 meter en haar breedte van 47,25 meter overtreft het schip ruim de afmetingen van vaartuigen van 125 000 ton draagvermogen waarvoor de nieuwe sluis van Zeebrugge eigenlijk werd ontworpen. Bij aankomst te Zeebrugge had het vaartuig een diepgang van 13,20 meter (43,28 voet).

Maar niet alleen de afmetingen zijn een record voor de achterhaven. Ook de lading van 113 000 ton is de grootste droge bulk lading ooit in de kusthaven gelost.

GROOTSTE

Stippen we hier nog even bij aan dat het

grootste schip dat ooit Zeebrugge (en de andere Belgische havens) aandeed het Spaanse MV "ARTEAGA" is, dat op 2 januari 1981 een lading ruwe olie voor de Texaco-raffinaderij te Gent loste. De "Arteaga" had een draagvermogen van 323 087 ton, een lengte van 348 meter, een breedte van 53,30 meter en bij aankomst te Zeebrugge een diepgang van 40 voet.

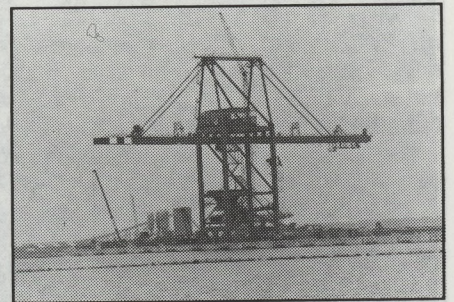
De grootste lading ooit in een Belgische haven gelost werd aangevoerd door de Britse tanker "TEXACO SWEDEN" (259 000 ton draagvermogen) die op 22 juni 1978, 144 000 ton ruwe olie loste te Zeebrugge, eveneens voor de raffinaderij in Gent.

Daarmee staan thans, op één na, alle Belgische records (grootste, langste, breedste schip, grootste lading) op naam van de haven van Zeebrugge. Alleen het record van diepgang is nu nog in handen van Antwerpen. Maar ook van dit record wordt Zeebrugge binnenkort de houder. In april wordt in de achterhaven de nieuwe bulkterminal aan de Diepwaterkaai in gebruik genomen. De diepte aan de kaai bedraagt er 18,5 meter, zodat schepen met een diepgang tot 55 voet kunnen ontvangen worden. Reeds vanaf het begin van de

exploitatie worden schepen verwacht met een diepgang van 51 voet. Later, wanneer de toegangseul voor de sluis dieper uitgebaggerd zal zijn komen schepen die 55 voet diep liggen.

TOEKOMST

Thans wordt de laatste hand gelegd aan de uitrusting van de terminal. In de eerste fase beslaat de terminal een oppervlakte van 30 ha en is ze van het meest moderne overslagmateriaal voorzien: 35-ton portaalkraan met een capaciteit van 2 000



De portaalkraan met een capaciteit van 2 000 ton per uur wordt gemonteerd op de diepvrieskaai. Hij heeft een hoogte van 67 meter en de totale lengte van de giek bedraagt ongeveer 116 meter (foto D. Neyts)

ton per uur, een schoepenrad-lader met een capaciteit van 4 100 ton/uur, een laadtoeren voor het beladen van treinstellen met een capaciteit van 4 100 ton/uur en een opslagterrein voor ongeveer 1,5 miljoen ton erts. De volledige terminal is uitgerust met sproeisystemen, zodat de nabijgelegen woonkernen van Knokke - Heist heel weinig stofhinder zullen ondervinden.

In de aanvangsfase is de terminal berekend voor een jaaromzet van ongeveer 6 miljoen ton. Later kan de capaciteit verhoogd worden tot 12 miljoen ton per jaar, door het bijplaatsen van één portaalkraan, het vergroten van de opslagterreinen tot 80 ha en het verlengen van de kaaimuur.

De nieuwe terminal zal uitgebaat worden door Z.B.M. (Zeebrugse Behandlings Maatschappij) die thans reeds een dergelijke terminal exploiteert in het Noordelijk Insteekdok in de nieuwe achterhaven.

Eenmaal de diepwaterkaai in gebruik zullen die bestaande installaties worden aangepast voor het behandelen van stukgoed.

Zeebrugge verwacht veel van de bulkterminal en hoopt in 1989 daardoor op de tweede plaats te komen in de rij van de Belgische havens.

Dirk NEYTS

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

- ★ ons deskundig advies
- ★ onze gespecialiseerde service
- ★ onze dagelijkse contacten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsector
- ★ onze jarenlange ervaring inzake visserij

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

KREEFT

Vandaag, in de rubriek "schatten van de zee", komt het tweede deel aan bod van een lang en boeiend verhaal over de kreeft. Vorige maand besprak Robert Coelus de homard of zeekreeft, hieronder volgt alles wat je ooit wilde weten, maar nooit durfde vragen over de broers en zussen van dat gevaarlijk maar lekker beest.

KLEIN EN FIJN

Evenals de homard is het Noorse kreeftje of langoustine een ware lekkernij. De langoestines zijn meestal gekookt als ze in de viswinkels te koop worden aangeboden. In het achterlijf zit het beste van het dier. Deze achterlijfsjes of "gatjes" kunnen zeer gemakkelijk uit het lichte pantser gehaald worden.

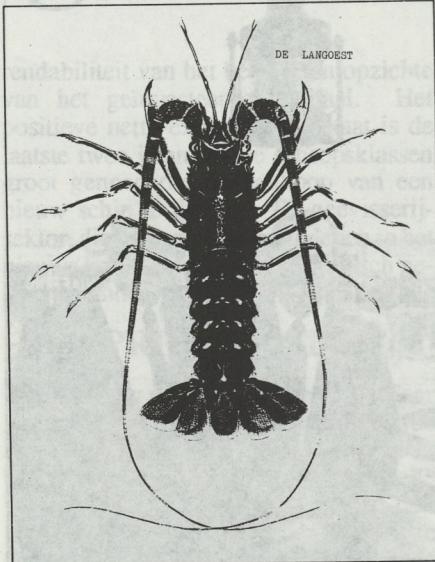
Jaren geleden, toen mijn grootvader zelf nog schipper was, deed hij steeds een paar flessen azijn en een paar grote lege bokalen mee naar zee. Bij zijn thuiskomst staken de bokalen in zijn "panger" (zinken korf met twee deksels) en waren gevuld met kreeftegatjes, die hij ingemaakt had op zee.

Noorse kreeften leven niet tussen de rotsen maar houden van een slijkerige zeebodem. In die zachte zeebodem graven ze een holletje en verbergen zich er helemaal in. Ze kruipen steeds achteruit het holletje in. Te Hirthals (Denenmarken) heeft men in het Zeemuseum een speciaal akwarium voor Noorse kreeftjes. Daar kun je echt zien hoe de kreeftjes zich verbergen in hun kokervormige holletjes.

LANGOEST

Bij de langoest heeft het eerste paar looppoten geen scharen maar een haak. De langoest heeft twee sterk ontwikkelde antennen die langer zijn dan de lichaamslengte. De staart kan waaier-

mig uitgespreid worden. Eigenlijk zijn er twee soorten langoesten. De rode langoest (*palinurus vulgaris*) en



de groene langoest (*palinurus regius*) De meest voorkomende is de rode. Hij is roodbruin van kleur, met witte vlekken en het achterlijf is met stekels bezet. De groene langoest herkent men vlug aan de eerder olijfgroene kleur van het pantser en de bredere vorm van het lichaam. De poten zijn overlangs met twee bandjes gestreept.

Bij het koken zijn beide soorten roodachtig geworden.

Evenals de blauwe kreeft (homard) leeft de langoest op een rotsachtige zeebodem die met wieren begroeid is.

De langoest wordt in fnuiken gevangen vooral rond Ierland.

Het vlees van de langoest is zeer smakelijk en is goedkoper dan de blauwe kreeft.

KREKELKREEFT

Zoals bij de langoest zijn ook hier twee

soorten: de kleine krekeldkreeft (*Arctus ursus*) en de grote krekeldkreeft (*Syllarus latus*).

De twee soorten die meer zuidelijk voorkomen verschillen vooral door hun grootte; de grote cigale wordt 45 cm en de kleine cigale bereikt ten hoogste 15 cm. Het pantser van de krekeldkreeften is zeer zwaar en bij aankoop moet men veel betalen voor veel schaal en weinig vlees.

De dieren hebben geen schaarpoten, maar vooraan de kop zijn er twee platte bladvormige uitsteeksels waarmee het dier een knarsend geluid kan maken, vandaar ook de vergelijking met de krekeld.

De grote krekeldkreeft die nog smakelijker is dan de langoest behoort tot de koninklijke maaltijden. De kleine cigale wordt veel gebruikt in vissoepen, vooral door de Spanjaarden en de Fransen.

BIDSPRINKHAANKREEFT

Deze bewoner van de Middellandse zee komt voor dicht bij de kust, op harde slijkbodem. Zoals het Noorse kreeftje graaft hij zich in in een koker. Verborgen in de koker slaat hij toe met zijn knipmesachtige vangpoten naar elke voorbijzwemmende prooi. 's Nachts verlaat de bidsprinkhaankreeft zijn schuilplaats en zoekt al zwemmend zijn voedsel. Die kreeft wordt ook gegeten en bereid zoals de blauwe kreeft. Het achterlijf bevat smakelijk vlees en het merkwaardige is dat naar de staart toe het achterlijf ver-groot.

De pollutie van de kusten van de Middellandse zee heeft helaas ook het aantal van die kreeften fel doen slinken.

In Zuid Frankrijk luistert deze kreeft naar de naam van "Squille" en het vlees ervan wordt er ook gebruikt in kreeftensoep en cocktails.

Robert Coelus

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

van 2 tot 7 mei voor onze kust

WK- boothengelen te Oostende

Het wereldkampioenschap boothengelen op zee dat aan zijn 25ste uitgave toe is wordt voor het eerst in ons land georganiseerd. De hengelaarsfederatie die hiervoor het initiatief nam mag zelfs op een ongewone belangstelling rekenen. Het internationale gebeuren dat op dinsdag 2 mei start brengt sportvissers uit achttien landen naar Oostende, dit in tegenstelling met vorige organisatie waarop maar een dozijn nationaliteiten vertegenwoordigd waren.

Ons land telt om en bij de 180 000 aangesloten hengelaars. Het overgrote deel ervan zijn zoetwatervissers. Anderen leggen zich meer speciaal toe op strandhengelen -Oostendenaar Eric Meyfrootd is trouwens individueel wereldkampioen- terwijl sportvissers met zeemansbenen bij voorkeur het boothengelen als hobby beoefenen. Zo'n 3 000 zeehengelaars zijn aangesloten bij de Belgische Confederatie Zeehengelen die, zoals het in ons landje gebruikelijk is, bestaat uit een Waalse en een Vlaamse vleugel. Omdat de overkoepelende internationale organisatie slechts wereld- en Europese kampioenschappen toekent aan nationale bonden werd de kandidatuur van de Belgische Confederatie Zeehengelen weerhouden. De praktische organisatie van het wereldkampioenschap in Oostende steunt grotendeels op het Vlaams Verbond Boothengelen op Zee, administratief gesteund door de Vlaamse Vereniging Hengelsportverbonden met sekretariaat in Blankenberge.

Belgische ploeg

Ons land neemt sinds 1981 regelmatig deel aan het wereldkampioenschap boothengelen op zee. Aanvankelijk werd de wedstrijd op zee jaarlijks betwist maar momenteel wordt afwisselend een WK strandhengelen en een WK boothengelen opgezet. Een toonaangevende rol was tot op heden voor onze boothengelaars niet weggelegd. In 1981 eindigde de Belgische ploeg in West Duitsland op de vijfde plaats. In Portugal ('82) was de ploeg zevende, in Frankrijk ('83) zesde, in Spanje ('84) negende, in Joegoslavië ('85) elfde en opnieuw in Portugal ('87) werd het nogmaals de negende plaats.

De Belgische ploeg, die voor onze kust aantreedt, kwam tot stand na vier zware selectiewedstrijden. Onder leiding van



Enige deelnemer uit de kuststreek is de Bredenaar Marcel De Scheemaeker (links), die alvast de steun geniet van voorzitter Fernand Vools van Espadon Club Oostende (foto gw)

de Waalse ploegkapitein Jacques Brez treden vijf boothengelaars aan die voor het eerst in een WK worden uitgespeeld. Het zijn Jeff Franssens (Brasschaatse Zeehengelclub), Marcel De Scheemaeker (Espadon Club Oostende), Frans Somers (Eglegemse Zeevissers Hombeek), Willy Moret (Eglegemse Zeevissers Hombeek) en Daniël Bouvier (Dauphine Bleu Mer Brussel).



Enkele van de bootjes waarop het WK plaats heeft. De achterstevenkuip biedt plaats aan vijf sportvissers van verschillende nationaliteiten (foto gw)

Zelfde kansen

Elk land vist met een 5-koppige ploeg die per lottrekking verdeeld wordt over de beschikbare vaartuigen. Op elk schip zijn telkens vijf verschillende nationaliteiten aanwezig en een officiële waarnemer. Ook de plaatsen aan boord worden toegewezen door loting. Halfweg grijpt een wissel plaats om alle deelnemers dezelfde kansen te geven. Het vissen gebeurt vanop kleine motorboten met een ruime achterstevenkuip. De wedstrijdleiding bepaalt de zone, afhankelijk van stromingen en weersomstandigheden. Volgens het wedstrijdreglement wordt gevist op plaatsen waar de diepte tien tot dertig meter bedraagt en alle deelnemers gebruiken hetzelfde aas. De hengeltijd bedraagt vijf uur per beurt. Het wedstrijdreglement bevat ook een reeks bepalingen omtrent het gebruik van de werphengels, snoerdikte, gebruik van ankerlood enz.

Rode duivels komen

Als omkadering grijpt op maandag 1 mei de eerste editie van een zeehengelwedstrijd voor sportvedetten plaats. De nationale voetbalploeg met Jean-Marie Pfaff als eregast, neemt deel aan een mini-wedstrijd voor de "Superstars Fishing Cup" samen met enkele andere sport- en andere vedetten.

Na deze promotie voor de hengelsport zullen de deelnemers aanzitten op een Breugeliaans buffet in de feesttent die voor de gelegenheid op het Klein Strand wordt opgetrokken.

Op 2 en 3 mei worden de deelnemers verwacht. Een bezoek aan Oostende, Brugge en Damme is voorzien. Op donderdag 4 mei varen de deelnemers uit voor een kennismaking met het materiaal en training op zee. De eigenlijke wedstrijd start op vrijdag 5 mei en eindigt op zondag 7 mei met de prijsuitreiking (20 u) en sluitingsceremonie in de feestzaal van de Wagons Lits Maritime.

Gedurende de drie wedstrijddagen vertrekken de boten telkens om 7 uur terwijl de terugkeer aan de steigers van de RYCO omstreeks 16 uur is gepland.

Elke dag wordt in de feesttent voor animatie gezorgd door folkloristische groepen, jazz-bands en disco's. De feesttent waarin de talrijke sponsors van het evenement een stand hebben is voor het publiek toegankelijk. (g.w.)

Bedrijfs-ekonomische situatie visserij:

Elk jaar onderzoeken ekonomen van het Ministerie van Landbouw, althans sinds 1981, de gezondheidstoestand van de zeevisserijsektor. Aan de hand van representatieve boekhoudkundige gegevens stelt de Dienst voor de Zeevisserij een verslag op over de gemiddelde rendabiliteit van de rederijen (1)

Eind '87 was de vissersvloot eigendom van 182 rederijen met een sterk familiaal karakter. Het overgrote deel van de bedrijven (168 of 92% baten slechts één vaartuig uit. Dertien rederijen exploiteren twee vissersschepen en slechts één bedrijf beschikt over drie eenheden. De sektor heeft een eenvormige struktuur die een analyse van de bedrijfsboekhoudingen vergemakkelijkt.

De opeenvolgende analyses tonen aan dat de gemiddelde exploitatieresultaten voor alle scheepsklassen (2) voor de jaren '86 en '87 een positief resultaat opleverde. In '85 kon alleen de 35-70 BT klasse niet genoeg opbrengen om alle kosten en afschrijvingen te delgen. In de jaren die hieraan vooraf gingen hadden ook de andere categorieën problemen met de

gezond

rendabiliteit van het bedrijf ten opzichte van het geïnvesteerde kapitaal. Het positieve netto-exploitatieresultaat is de laatste twee jaren in alle scheepsklassen groot genoeg om de aankoop van een nieuw schip te dragen. De zeevisserijsektor, die vaak om andere redenen in het nieuws komt, is bedrijfs-ekonomisch gezien gezond.

REPRESENTATIEF

De grondslag voor de analyse van het jaar 1987 is gebaseerd op vrijwillig ingestuurde boekhoudingsuittreksels. Ze hebben betrekking op 112 van de 201 Belgische vaartuigen die gedurende het jaar gemachtigd waren de beroepsvisserij te bedrijven. Een staalkaart die 56% van de vloot vertegenwoordigt is ruimschoots voldoende om een representatief beeld van de sektor op te maken.

De vertegenwoordiging per BT-groep (2)

is gelijkmatig gespreid waardoor de te verwerken gegevens ook hier representatief zijn. Er dient echter voorbehoud gemaakt te worden omdat het niet de taak is van de onderzoekers de exaktheid en volledigheid van de ter beschikking gestelde cijfers na te trekken. Toch biedt de verstrekte informatie een goed houvast die een aanvaardbare omschrijving van de bedrijfshuishouding toelaat. De jaarlijkse analyses zijn echter geen doel op zichzelf. Het grootste nut van de jaarlijkse rapporten is de mogelijkheid om een gunstige of een ongunstige evolutie in de sektor te onderkennen.

VASTE EN PROCENTUELE KOSTEN

De kostenfactoren kunnen gespreid worden over vaste kosten die niet afhankelijk zijn van de visverkoop en procentuele kosten die in verhouding staan tot de besommingen.

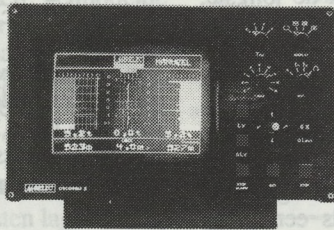
Tijdens het boekjaar '87 lagen de gemiddelde vaste kosten hoger dan het jaar voordien. De zwaarste posten zijn brandstof, smeermiddelen, onderhoud schip, verzekeringen, RSZ, vistuig, huur elektronische apparatuur en diverse kosten. Het aandeel van de vaste kosten tegenover de besomming bedraagt gemiddeld 44 procent. De kleinste BT-groep kende de hoogste toename van de vaste kosten (+16%). Voor de andere categorieën was de toename beperkter. Enkel in de 70 - 180 BT-groep werd een daling van de vaste kosten genoteerd (-3%).

De tweede belangrijkste kostengroep behelst de kosten die recht evenredig zijn met de besommingen. Procentuele kosten zijn in de eerste plaats de lonen van de bemanning die in verhouding staat tot de opbrengsten. Andere procentuele kosten zijn de afhoudingen voor het lossen, mijnrechten, huur van viskisten enz... De procentuele kosten bedragen gemiddeld 34% van de besommingen.

PROTEC

HET TREKKRACHT-VEILIGHEIDSSYSTEEM

voor de BOOMKORVISSERIJ



- Meting en registratie van de trekkrachten in SB/BB-kabel
- Minimale schade en verlies aan vistuig bij vastslaan, door automatisch kabelvieren bij overtrekkracht
- Nauwkeurige lengtemeting in meter/vadem
- Belgisch fabrikaat

voor meer informatie:

MARELEC

Marelec pvba
Albert I laan 72
B-8450 Nieuwpoort
Belgium
Tel.: (058) 23 51 98
Fax.: (058) 23 92 80

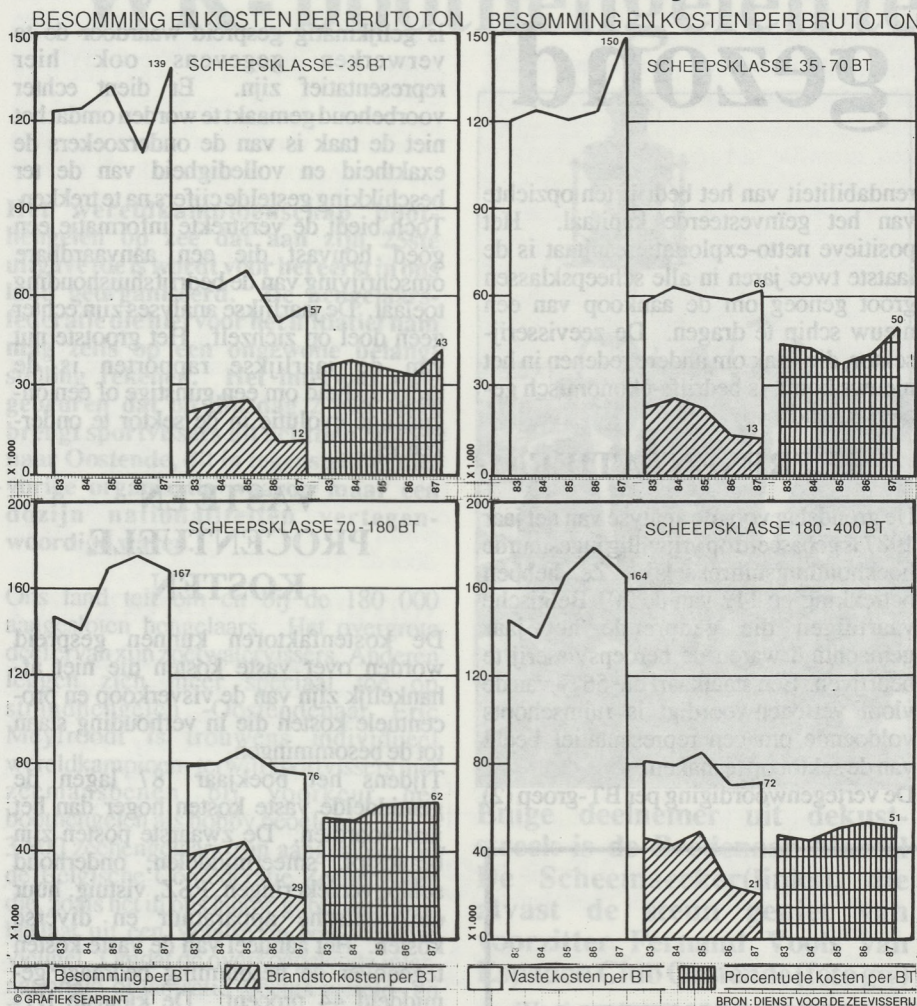
MARINE ELECTRONICS / AUTOMATIC TRAWLING SYSTEMS

BRANDSTOFPRIJZEN

1982	12,84	(+19,2%)
1983	12,54	(-2,4%)
1984	13,39	(+6,8%)
1985	13,97	(+4,3%)
1986	7,72	(-44,7%)
1987	6,73	(-12,8%)

BRANDSTOFKOSTEN

Bij de vaste kosten is de stookolierekening

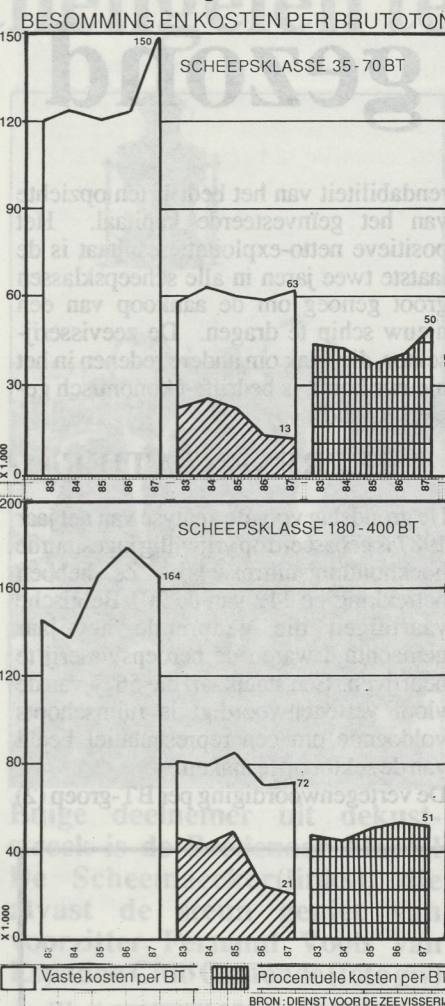


de hoogste uitgave voor alle scheepstypen. De dalende prijs van de brandstof heeft echter een gunstige rol gespeeld in het uitgavenpatroon. De verhouding brandstofkosten-besomming ligt nu voor alle scheepsklassen beneden de vijftig procent. In de voorgaande jaren lag het gemiddelde steeds boven die grens. Voor de grootste treilers werd in 1984 zelfs 56,46% opgetekend. Het was dan ook de periode dat de gasolieprijs boven de 14 frank klom (zelfs 15,61 frank in maart '85). In '86 is de brandstofprijs scherp teruggevallen en ook het volgende jaar zette de dalende trend zich door tot een gemiddelde prijs van 6,73 frank per liter. Enkele cijfers in bovenstaande tabel (zie voorgaande bladzijde) maken de evolutie van de brandstofprijs duidelijk.

LOONKOSTEN

Bij de variabele kosten spelen de lonen van de bemanningen een doorslaggevende rol. Bemanningleden worden vergoed volgens een percentage op de besomming. De overeenkomst tussen hen en de reder wordt vastgelegd in de monsterrol. De

schipper, in sommige gevallen ook mede-eigenaar, geniet als gezagvoerder het hoogste arbeidsinkomen. Gespecialiseerde bemanningsleden als motorist en



stuurman staan op de tweede plaats. Matrozen en hulpmachinisten staan dan weer een rang lager. De minst geschoolde bemanningsleden, vaak ook de jongste, krijgen dan weer wat minder in het loonzakje. Het rapport laat zich niet in met de loonstruktuur van de vissers. Enerzijds gaat het in alle gevallen om individuele overeenkomsten tussen reder en betrokkene waarbij ervaring een grote rol speelt, terwijl er anderzijds een groot verloop van personeel is tussen de verschillende rederijen. De gegevens worden dan ook enkel aangewend om de weerslag van de loonkosten per scheepsklasse te meten. De cijfers laten wel toe de evolutie van het vissersinkomen te volgen, maar de vergelijking met het gemiddeld inkomen van arbeiders aan de wal moet met de nodige omzichtigheid gebeuren. Hierbij valt op te merken dat de vergelijking slechts opgaat indien men het vissersloon vergelijkt met arbeiders aan wal die onder dezelfde omstandigheden hetzelfde aantal uren zouden presteren.

AFSCHRIJVINGEN

Een positief bruto-exploitatieresultaat, het verschil tussen de besomming min alle kosten, betekent nog geen winst. Ook de afschrijvingen en andere financiële lasten moeten verrekend worden vooraleer het bedrijfsresultaat gekend is. Het rapport hanteert een afschrijving van 27 000 frank per brutoton. Uitgangspunt hierbij is niet de historische kostprijs van het vaartuig, maar de huidige vervangingswaarde. Uiteindelijk gaat het om het kapitaal dat de rederij nodig heeft om een identiek vaartuig te bouwen. De afschrijvingsvoet is berekend op een dertigjarige levensduur en bedraagt zes procent. Hierbij werd ermee rekening gehouden dat binnen deze gemiddelde gebruiksduur twee maal een nieuwe motor nodig is en dat het schip in de loop van deze termijn bepaalde aanpassingswerken ondergaat, waardoor het verantwoord is de vervangingskostprijs telkens met veertig procent te verhogen. In werkelijkheid echter zullen de afschrijvingen hoger liggen dan de vermelde 6% omdat de meeste vaartuigen tegenwoordig de dertigjarige termijn niet meer halen. De restwaarde van het schip zal in de meeste gevallen onvoldoende zijn om het niet afgeschreven gedeelte te compenseren.

De verjonging van de vloot zet zich de laatste jaren sterk door. De gemiddelde ouderdom van de vaartuigen lag in 1983 nog op 19 jaar en zes maanden. In '87 bedraagt de gemiddelde ouderdom nog 17 jaar en 8 maanden.

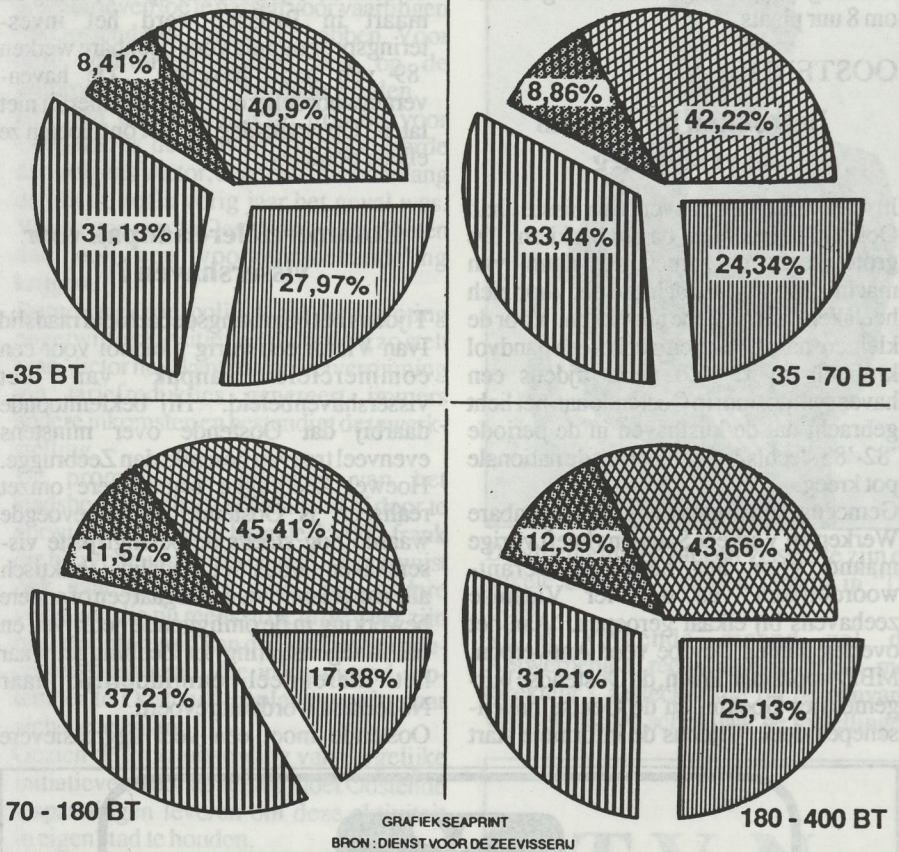
In tegenstelling tot voorgaande jaren wordt na het verrekenen van de afschrijvingen in geen enkele scheepsklasse een negatief saldo geboekt. In een aantal gevallen is het overschot marginaal of onvoldoende om het geïnvesteerde kapitaal af te schrijven. Echt winstgevend zijn die vaartuigen die na de afschrijvingen nog een overschot vertonen. Dat zijn er een goede 76% in de -35 BT-klasse; iets meer dan 54% in de 35-70 BT-klasse, 44,44% in de klasse tussen de 70 en de 180 BT en

SPAARBANK

een 76% in de 180-400 BT-klasse.

stijgende tendens ten opzichte van de besommingen. De bedrijfs-ekonomische situatie van de Belgische rederijen ter zeevisserij kan dan ook als gezond worden bestempeld.

KOSTEN t.o.v. DE BESOMMING



KONKLUSIES

Nominaal maakten de twee kleinste BT-groepen in 1987 een betere gemiddelde jaarlijkse besomming dan het vorige jaar. Vooral de opbrengsttoename van de 35-70 BT-groep is opvallend omdat ook die scheepsklasse in het vorige jaar de grootste vooruitgang kende. Voor de twee grootste tonnagegroepen daalde de gemiddelde besomming.

De gemiddelde vaste kosten lagen in alle categorieën hoger, behalve voor de groep 70-180 BT waar zich een kostendaling voordeed.

De gemiddelde procentuele kosten vertonen een gelijkaardig beeld. Deze evolutie had een weerslag op het gemiddelde bruto-overschot. Het uitzonderlijk resultaat van 1986 werd niet geëvenaard. Alhoewel het bruto-overschot van de laagste BT-klasse toenam daalde het vlootgemiddelde met 20%.

In vergelijking met de periode 1982-1986 blijven de resultaten voor de periode 1983-1987 een gunstig beeld vertonen. Het gemiddelde bruto-overschot behoudt zowel minimaal als procentueel een

(1) "Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1987", Ministerie van Landbouw, Bestuur der Ekonomische Diensten - Dienst voor de Zeevisserij

(2) Indeling van de vissersvaartuigen brutotonnemaat (BT-groepen) met tussen haakjes de vertegenwoordiging door boekhoudkundige uittreksels:

-35 BT (59%); 35-70 BT (53%); 70-180 BT (62%); 180-400 BT (48%).

(G.W.)

NIEUWE Z.571 OP KOMST

Op vrijdag 31 maart om 17 uur werd op de scheepswerf Metz te Urk (Nederland) een nieuwe Belgische bokkentreiler te water gelaten.

Het betreft het casco van de Z.571, die gebouwd werd in opdracht van de Belgische rederij Rudo.

Het vaartuig meet 38,90 x 8 meter, heeft een aluminium opbouw en een gesloten achterdek. Het is uitgerust met een 1200 pk Storckmotor.

Voor het ogenblik wordt het vaartuig verder afgewerkt op bovenvermelde werf en er wordt verwacht dat het binnen een tiental weken ter visserij kan gaan. (fv)

MIEKE GARNAAL

In Oostduinkerke werd Daisy Legein (16) tot Mieke Garnaal verkozen. Tweede werd Manuela Vanglabekke en die ging Valerie De Laet vooraf.

De verkiezing gebeurde tijdens een feest van de plaatselijke visbakkers en de jury stond onder leiding van Armand Philippart (voorzitter van de Orde van de Paardvisser).

Daisy Legein over haar verkiezing: "Er staat mij ongetwijfeld een leuk jaar te wachten en natuurlijk ben ik blij, ook voor mijn ma en mijn pa en de Oud IJslaanvaarders. Ik vond het een spannende wedstrijd en hoop nu mijn steentje te kunnen bijdragen tot het welslagen van de komende garnaalfeesten."

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 schaaferwerk*
- *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

BLANKENBERGE

Visserijstoet en -hulde tijdens havenfeesten

Tijdens de jaarlijkse havenfoor van zaterdag 29 april tot maandag 8 mei worden dit jaar opnieuw Havenfeesten georganiseerd in Blankenberge. Het programma werd samengesteld door de Handelaarsbond van de havenbuurt in samenwerking met de plaatselijke verenigingen en het stadsbestuur. Het hoogtepunt van de feestelijkheden is de rondgang van de traditionele Vissersstoet op zondag 7 mei, gevolgd door een bloemenhulde aan het vissersmonument op de zeedijk.

Het programma ziet er als volgt uit:

Woensdag 3 mei (20 u): voordracht "De visserij in het raam van de Europese Gemeenschap" in lokaal Prevab, Franchommelaan. (Organisatie Heemkundige Kring Dr. Van Damme).

Donderdag 4 mei (15 u): muzikale rondgang door de vissersfolklore groepen "De Vrije Visscherij" en "t Klikske".

Vrijdag 5 mei (20 u): officiële opening Havenfeesten aan de Parkstraat. Volksspelen, tentoonstelling VBZR en muzikale rondgang door "De Bremer Straatmuzikanten", "De Vrije Visscherij" en "Ebbe en Vloed".

Zaterdag 6 en zondag 7 mei: antiekmarkt, oude ambachten, rommelmarkt visserijmaterialen en volksspelen voor het publiek in de Leopold- en Havenstraat. Tentoonstelling VBZR in 't vismijntje (14-19 u) en demonstraties met reddingsmateriaal.

Zaterdag 6 mei: muzikale rondgang met "t Klikske", vissersambachten aan de Paravang, rondgang stadsreuzen, wagenspelen door vissersfolklore groep "Ebbe en Vloed" (café Nautilus, Leopoldstraat, 15 u) en café De Garnaalvanger, Vanderstichelenstraat, 16 u 15), visverkoop en 's avonds vanaf 20 uur muzikale rondgang door verschillende groepen.

Zondag 7 mei: aperitiefconcert (11u), visbak V.O.N.A. (14u). Grote vissersstoet naar Bloemenhulde aan het monument der vissers op de zeedijk (vertrek stadhuis, 15 uur). Daarna muzikale rondgang door verschillende folkloregroepen en trekking en prijsuitreiking in het Vismijntje (18 uur) van de tombola V.B.Z.R.

NIEUWPOORT

Veiling voortaan om 7 uur

De veilingen in de Nieuwpoortse vismijn starten vanaf maandag 3 april een uur vroeger. De loting, die de volgorde van de verkoop bepaalt, gebeurt voortaan om 6 u.45 terwijl de veiling om 7 uur start. Deze regeling werd met akkoord van de Vissershavenkommissie ingevoerd. Ook

de visveilingen in Oostende en Zeebrugge starten op dit tijdstip.

Gedurende het gulseizoen wordt de dagelijkse aanvoer om 9 uur verkocht. Daarna komt de garnaal aan de beurt. Op zaterdag grijpt de garnaalveiling echter om 8 uur plaats.

OOSTENDE

Betrokken bij Vlaams havenoverleg

In de nationale havencommissie had Oostende niets in de pap te brokken. De grote zeehavens, met de steun van machtige lobby's, trachten elk voor zich het laken naar zich toe te trekken. Voor de kleinere havens bleven slechts een handvol kruimels over. Zo werd tijdens een havensymposium in Oostende aan het licht gebracht dat de kusthaven in de periode '82-'88 slechts 148 miljoen uit de nationale pot kreeg.

Gemeenschapsminister voor Openbare Werken en Verkeer Sauwens heeft vorige maand voor het eerst de verantwoordelijken van de vier Vlaamse zeehavens bij elkaar geroepen. Aan het overleg namen Devroe voor Antwerpen, MBZ-voorzitter Traen, de Oostendse burgemeester Goeikint en de Gentse haven-schepen deel. Tijdens de informele start

van het Vlaams havenoverleg werd van gedachten gewisseld om op korte termijn tot een coherent beleid te komen waarin het complementair karakter van de Vlaamse zeehavens wordt benadrukt. Tijdens de bijeenkomst op woensdag 22 maart in Brussel werd het investeringsprogramma voor openbare werken '89 van nabij bekeken. De havenverantwoordelijken zullen het hierbij niet laten. Op woensdag 10 mei ontmoeten ze elkaar opnieuw.

Commerciële aanpak voor vissershaven?

Tijdens het begrotingsdebat hield raadslid Ivan Victor een vurig pleidooi voor een commerciële aanpak van het vissershavenbeleid. Hij beklemtoonde daarbij dat Oostende over minstens evenveel troeven beschikt dan Zeebrugge. Hoewel Zeebrugge een grotere omzet realiseert is Oostende in toegevoegde waarde nog steeds de belangrijkste vissershaven, aldus het raadslid. Praktisch alle aangelande vis ondergaat een of andere bewerking in de omliggende bedrijven en dat in tegenstelling tot Zeebrugge, waar het merendeel onmiddellijk naar Nederland wordt uitgevoerd. Oostende moet een veel aggressievere

**"Stoere coatings voor zee- en binnenvaart"**

International
Paint

Voor meer informatie:

International Paint (Nederland) B.V.
Kleidijk 88, Postbus 856, 3160 AB Rhoon
Telefoon 01890-13133, Fax 01890-14459

International Paint (Belgium) N.V.
Oostkaai 12, 2060 Merksem
Telefoon 03/644.00.66, Fax 03/644.00.06

politiek voeren om zijn aandeel in de Belgische aanvoer te verruimen, zo meent het raadslid. Rekening houdend met het feit dat de andere vissershavens geen havenrechten innen voor de vissersvaartuigen, moet Oostende overwegen om gunsttarieven toe te passen voor vaartuigen die Oostende als thuishaven hebben. Voor deze vaartuigen moeten ook op de mijnrechten ristorno's gedaan worden.

Eén van de belangrijkste troeven voor Oostende is de slipway, op voorwaarde dat, volgens Victor, deze niet maandenlang defekt is, zoals vorig jaar het geval was. Vaartuigen van de Oostendse vloot moeten dan ook een voorkeursbehandeling krijgen.

Dergelijke tariefpolitiek zal de begroting ongetwijfeld positief beïnvloeden, zo stelt Ivan Victor het, want een omzetverruiming via tariefredukties genereert immers andere inkomsten en bestendigt de tewerkstelling.

De promotionele intenties van het stadsbestuur schoot het raadslid af door te verwijzen naar de schamele 25 000 frank die hiervoor uitgetrokken zijn. Hij verwijst ook naar de agressiviteit van andere veilingen die nu reeds druk in de weer zijn om de conferentie van de Europese producentenorganisatie, die in de maand september te Oostende gepland wordt, naar zich toe te halen.

Gezien de grote uitstraling van dergelijke initiatieven voor de sector moet Oostende inspanningen leveren om deze activiteit in eigen stad te houden.

BREDENE

Antwerpenaar nieuwe Ibis-direkteur

Op 1 september komt een einde aan het dertigjarige beleid van directeur Hubert Caestecker in het "Koninklijke Werk Ibis". Hij wordt opgevolgd door de 33-jarige Antwerpse kapitein ter lange omvaart Philippe Buysens.

De raad van bestuur heeft uit meer dan zestig kandidaten uiteindelijk gekozen voor de zoon van de onlangs gepensioneerde havenkapitein-commandant Leo Buysens. De toekomstige directeur werd geboren te Wilrijk (22.12.55) en behaalde aan de Antwerpse Hogere Zeevaartschool het diploma van licentiaat in de Nautische Wetenschappen. Voor Ahlers Shipping voer hij de wereld rond op bananenschepen en containercargo's als gebreveteerde kapitein. Nog voor die tijd had hij reeds contacten met de "kwekelingschool" in Bredene. Als Praeses van de studentenclub van de zeevaartschool bezorgde hij de opbrengst van het jaarlijkse studentenbal aan de instelling. Op een heel andere manier

kwam hij in 1981 in contact met Oostende. Tijdens één van zijn reizen werden Vietnamese bootvluchtelingen opgepikt.



De vluchtelingen bleken vissers te zijn en enkele daarvan kwamen terecht in "De Bolle".

Vanaf volgende maand zal de Antwerpenaar reeds samenwerken met directeur Caestecker die bij de aanvang van het nieuwe schooljaar de instellingen

verlaat. De nieuwe directeur, gehuwd en vader van een kleuter, neemt dan zijn intrek in de Princes Elisabethlaan. (g.w.)

ZEEBRUGGE & OOSTENDE

Dieven aan boord

De jongste weken werden opnieuw een reeks inbraken gepleegd aan boord van afgemeerde vissersvaartuigen in Oostende. Eén van de doelwitten was het sportvissersvaartuig Marcella 2 dat in het Vuurtorendok ligt. De inbrekers hebben meestal alleen oog voor drank en sigaretten, maar bij de inbraak op het sportvissersvaartuig werd deze keer ook nogal wat schade aangericht. Ook te Zeebrugge heeft men last van diefstallen aan boord van de vissersvaartuigen. Op één nacht noteerde men daar zeven inbraken op schepen.

OOSTENDE

Havendirectie heeft telefax

De havendirectie en de diensten van havenkapitein-directeur R. Ghys zijn voortaan per telefax bereikbaar. Het nieuwe telefaxnummer is: 059/33 03 87

T.V. New Perfecta

N.V. Scheepswerven Béliard Polyship en N.V. IMOP

SCHEEPSHERSTELLING - METAALBOUW
ZEE-, KUST- en BINNENVAART - VISSERIJ

Geregistreerd aannemer voor montage- en demontagewerk, buis- en ander soortgelijke constructies; het plaatsen, inrichten, onderhouden en herstellen van speciale installaties.

Wij verzekeren eveneens al Uw las- en brandwerk voor alle metalen; draai-, frees- en schaaftwerk; het opspuiten van assen; herstellingswerk en revisie van alle dieselmotoren.

Wij voorzien een snelle service en staan eveneens 's nachts en tijdens de weekends ter beschikking van onze klanten.

Adres: Kielbankstraat 1b, B-8380 Zeebrugge

Tel: 050/54 41 89

Fax: 050/54 71 49

Buiten de kantooruren zijn wij te bereiken op volgende telefoonnummers:

050/41 23 58

059/27 60 27



“In de kleine haring” zes keer uitverkocht

De Oostendse toneelkring “Komedie Kateie” kreeg heel wat volk over de vloer voor de opvoeringen van het vissersverhaal “In de kleine haring”. Aan de geplande voorstellingen werd zelfs nog een opvoering toegevoegd. De toneelkring van de vuurtorenwijk speelde uiteindelijk zes keer voor een volle zaal. Ook uit visserijkringen was heel wat belangstelling voor het volkse verhaal van Danny Janssen. Onder de acteurs was de visserijsektor goed vertegenwoordigd. Josiane Goderis (echtgenote van reder Gibert Vieren van de O.232 kreeg de rol van bazin van het visserscafé waar het verhaal vorm krijgt. Jeanine Beyen (echtgenote van reder Henri Laplace van de O.275 werd voor de gelegenheid als vissersvrouw gekoppeld aan stuurman Roger Hennaert (broer van reder Norbert van de O.231). Ook Marina Nollet (echtgenote van reder Willy Lepeire van de O.154) mocht als vissersvrouw haar zegje doen. De uitgebreide bezetting van het geslaagde stuk in regie van Katri Wildemeersch bestond voorts uit Jacqueline De Meulemeester, Eric Louagie, Ann Lapere, Roger De Rooze, Jean Huys, Els Depotter, Henri Blondé, Manuel Allaert, Jos Verhaeghe, Jan De Meyer en Jan Christiaan. Gelegenheidsbezoekers in de gelagzaal van “De kleine haring” waren Cecile Baete, Filip Coopman, Marc De Kreygher, Rita Gombert, Glenn Vergracht en André Verleye met daarnaast de muzikanten Daniël Velghe, Paul Merlevede en Peter Verbiest. (g.w.)

Milieubeurs in de vismijn te Nieuwpoort

Gezien het grote succes van vorig jaar heeft het Unesco-vormingscentrum i.s.m. de milieuraad van Nieuwpoort besloten een nog grotere milieubeurs te organiseren. Waar het verleden jaar slechts een weekend betrof hebben de organisatoren besloten deze tweede milieubeurs met drie dagen uit te breiden. Zij gaat nu door van zaterdag 22 t.e.m. woensdag 26 april '89. De milieubeurs is gratis toegankelijk.

N.738 JOHAN met eerste vangst

Het vaartuig van de rederij Raymon Calcoen-Declercq uit De Panne werd onlangs overgelaten aan de BVBA Lorvan. De eerste vangst van de nieuwe eigenaars, een lot van zes kilogram tarbot, werd toegewezen aan vishandelaar Michel Missiaen die zoals gebruikelijk te Nieuwpoort het peterschap kreeg. Na de

veiling kreeg de bemanning met schipper Ronny Zwertvaegher, motorist Roland T'Jaecx, matroos Peter Neut en scheepsjongen Wim Desodt en hun familie een receptie aangeboden.

ZEEBRUGGE

Maritiem museum ?

De Brugse studiekering Julius Sabbe is op zoek naar een geschikt lokaal met het oog op de inrichting van een maritiem museum. De vereniging wil een informatie- en documentatiecentrum opzetten waarop belangstellenden voor het maritiem verleden van Zeebrugge kunnen terugvallen. De studiekering doet een beroep op alle geïnteresseerden die documenten bezitten om ze in bruikleen af te staan of om het maken van fotografische opnamen of reproducties mogelijk te maken. De opbouw van het documentatiecentrum zou gekoppeld worden aan de inrichting van een permanente tentoonstelling in een maritiem museum. Belangstellenden kunnen contact opnemen met Thierry Vandercruyse, K. Mestdaghstraat 85 te 8000 Brugge, tel: 050/31 36 90.

Z.483 Carolina wordt verlengd

Half mei wordt de Zeebrugse bokkentreiler Z.483 Carolina van de rederij Nathalie uit Knokke-Heist uit de vaart genomen voor ingrijpende verbouwwerken. Op de scheepswerf De Graeve wordt ook dit vaartuig uiteengehaald en voorzien van een tussenbouw over een lengte van 3,5 m, zoals dat vorig jaar reeds met de Z.576 Ostara op dezelfde werf gebeurde. De operatie gaat gepaard met een reeks aanpassingswerken. Reder René Vlietinck laat ook de brug hernieuwen, plaatst twee hulpmotoren (Daf, 280 en 140 pk) en een elektrisch aangedreven winch. Tevens worden de bokken vernieuwd en de elektrische installatie aangepast op 220 volt. Na de stilligperiode die op 4 maanden geschat wordt, zal de verruimde bokkentreiler opnieuw de visgronden in de zuidelijke Noordzee opzoeken.

DELTA FLEX BELGIUM N.V.

Kielbankstraat 1A 8380 Zeebrugge

* industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie

* Facom kwaliteitsgereedschappen

* lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels

SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCH RUBBER - AFDICHTINGEN

tel: 050/ 54 66 10 & 050/ 54 67 13

privé: 050/ 41 76 19

fax: 050/ 54 68 02

De zomermaanden staan voor de deur. Men neemt al eens vakantie en pleegt daarbij het goede voorbeeld te nemen weer eens een boek te lezen. Het Visserijblad, dat steeds bereid is een helpende hand uit te steken, geeft u een overzichtje van hetgene hier allemaal is binnengekomen. Vakliteratuur of ontspanning, het doet er niet toe: het zijn allemaal boeken die met de zee of het water te maken hebben.

Rijn- en binnenvaart in beeld

Dit boek geeft u twee verschillende tijdsbeelden van dezelfde bedrijfstak: de binnenvaart. Hoe was het vroeger en hoe is het nu. De behandelde periode is 1935-1965. Verder is het boek opgesplitst in twee delen: enerzijds komt Nederland en Duitsland aan de beurt en het tweede deel is gewijd aan Frankrijk en België. (Uitgeverij De Alk b.v., 192 ps, 1095,-).

Ronde en Platbodems, Schepen en Jachten

Hier wordt een overzicht gegeven van Nederlands historische schepenbezit. De verschillende types worden niet uitgebreid behandeld. Geprobeerd is wel de essentie ervan op papier te krijgen. Van elk type wordt een beschrijving gegeven, een foto, een gedetailleerde tekening en soms ook detailtekeningen. Wie meer wil weten over het schuitje, het vletje, het bootje...verwijzen we naar dit boek van Coen van Oostrom (Uitgeverij De Alk b.v., 160 ps, 895,-).

Van Zijtrawler tot Hektrawler

Dit portret van de Nederlandse visserij hebben we reeds besproken in Het Visserijblad (nr 6, 1988). Het overzicht vertrekt in 1898 met de ingebruikname van de eerste stoomtrawlers, die het zeventig jaar volgehouden hebben, tot de motortrawlers het overnamen. De hektrawlers (hier op de kaai ook wel

“gatvischers” genoemd) ontstonden in het begin van de zestiger jaren. Heel die ontwikkeling wordt weergegeven in het 160 pagina's tellende boek van Arie van der Veer. Het kost 995,- en is eveneens uitgegeven bij De Alk.

Visserij schepen - 3de editie

Een overzicht van de Nederlandse en de Belgische vissersvloot. De rederijenlijst is in deze derde uitgave als zelfstandig hoofdstuk vervallen en is geïntegreerd in de alfabetische schepenlijst. De aldus vrijgekomen plaats wordt ingenomen door meer foto's. Dit werk van Jan Schokker kost 495,- voor 240 pagina's en 150 foto's en wordt uitgegeven door De Alk.

Jaarboek Scheepvaart 3

In deze editie van het boek dat vroeger Maritiem Jaarboek heette wordt aandacht besteed aan North Sea Ferrries, aan de sleepdienst Willem Muller en staan er artikelen over de nieuwe aanwinsten van de Nederlandse en Belgische koopvaardij. Het jaarboek wordt afgesloten met een geïllustreerde lijst van schepen die in 1987 uit de Nederlandse en Belgische koopvaardij werden afgevoerd.

Fishing News Books

Deze onderneming is reeds dertig jaar gespecialiseerd in het publiceren van boeken ten behoeve van de visserij. Ze heeft een 32 pagina's tellende catalogus en je kunt het zo gek niet bedenken of er bestaat wel een boek over. Wie de catalogus wil bestellen neemt contact op met Fishing News Books Ltd, 1 Long Garden Walk, Farnham, Surrey GU97HX, England.

De Tweede Ronde

De redactie van dit Nederlandse Literaire tijdschrift heeft een themanummer aan de zee gewijd. Het nummer bevat bijdragen uit een vijftiental literaturen. Bij al de verschillende dichters die aan bod komen valt het op dat de zee vrijwel altijd doodsverlangens oproept. Uiteraard wordt in het tijdschrift veel plaats ingeruimd voor de Nederlandse dichter Slauwerhoff,

die als de specialist terzake beschouwd kan worden. Van zodra wij hier een beetje tijd over hebben zullen wij trouwens eens een uitgebreide bijdrage wijden aan deze dichtende scheepsarts.

Naast de dichters komen een hele reeks prozaschrijvers aan de bak, er is o.a. een nieuwe vertaling van het eerste hoofdstuk van Moby Dick.

“De Tweede Ronde” is in Vlaanderen moeilijk te krijgen, maar als je hard aandringt bij een goede boekhandelaar dan moet hij daar toch iets kunnen aan doen, het is ten slotte zijn werk.

Vuurtorens, Lichtschepen en Reddingsboten

De Globereeks is een serie boekjes die de meest uiteenlopende onderwerpen op een aanschouwelijke manier aan kinderen probeert uit te leggen. Er zijn themanummertjes over Grote Uitvindingen, Vlinders, Paardrijden... Enfin, je snapt de bedoeling. In deze reeks kwam ook een deeltje over vuurtorens uit. Alhoewel het boekje voor kinderen bestemd is, heb ik het met veel plezier gelezen: een tekst van een adembenemende eenvoud en prachtige gekleurde tekeningen. Ik kocht het boekje in de 2de handwinkel De Slegte en het zou dus oneerlijk zijn er de prijs van te vermelden. Misschien is het ook nog in de reguliere boekhandel te koop, dan betaal je natuurlijk iets meer. Het is uitgegeven door de Uitgeverij Helmond uit de gelijknamige Nederlandse stad en heeft het ISBN-nummer 90 252 2206 4.

In de Bovenkooi

Deze bundel van de Nederlandse schrijver J.M.A. Biesheuvel bevat 27 verhalen waarvan (zoals de titel het laat vermoeden) er een groot aantal met de zee te maken hebben. Deze titel is trouwens ontleend aan één van de mooiste verhalen uit de bundel. Dit debuut van, de ondertussen erg beroemd geworden, Biesheuvel is in 1987 reeds voor de 18de keer herdrukt en dit keer in een goedkope pocket editie. (Uitgeverij Meulenhoff, ISBN 90 290 2463 1)

Een zeeman door de zee verstoten

We sluiten dit boekenoverzicht af met een roman van de Japanse Yukio Mishima. Van hem wordt gezegd dat hij één van de grootste Japanse moderne schrijvers is. In elk geval is waar dat hij een turbulent leven geleid heeft, dat een einde nam toen hij, naar goede oude Samoeraigewoonte, zichzelf de buik openreet. “Een zeeman door de zee verstoten” is (en ik simplifieer) een liefdesverhaal dat zich afspeelt in een havenstad. Geen lichte kost, want bij Mishima is het allemaal kommer en ellende. (Uitgeverij Meulenhoff, Moderne Classics, ISBN 90 290 3591 9).

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

KAPER MICHEL CANOEN

DEEL II

In de reeks Oostendse kapers bespreken we sinds vorige maand het leven van Michiel Canoen. In het eerste deel (HVB nr 3, 1989) behandelden we de periode 1654-1693. Vandaag gaan we verder: 1703-1713.

Canoen wachtte wel een tijdje vooraleer hij opnieuw op het oorlogstoneel verscheen.

De kaapvaart van de Oostendenaar zal thans hoofdzakelijk gaan doorheen het kanaal, langs de Zuidkust van Engeland en van de Engelse oostkust doorheen de Noordzee naar Texel en de Hollandse kust.

Canoen bekwam een patente ter kaapvaart op 30 juli 1703, voor een snauw van 20 last (ongeveer 40 ton) en genaamd de "Onze Lieve Vrouw van Troost".

Reeds op 2 augustus stak hij er mee in zee, "omtrent den 4uren sachtmoens, den heere wilt ons bewaren" schrijft zijn vrome schrijver in het boordjournaal.

Op 5 augustus veroverde hij een schip komende van Rotterdam, geladen met rogge; tarwe, witte boontjes en planken. Hij sleepte het naar Kales, waar hij het voorlopig liet liggen.

Er werd heel wat gejaagd zonder succes, tot hij samen met de Duinkerker Mathias De Wulf een fluit geladen met zout, de "Geluwe Sonne", veroverde. Het schip was een Amsterdammer, voorzien van 9 stukken kanon en vier bassen (steenstukken).

Het boordjournaal vermeldt hoe het er aan toeging: "gaeven hem een schoot tusschen wind en wacter, ende een doodt met 2 gequetste"...

Maar er ontstond ruzie met De Wulf die het schip naar Duinkerke wilde slepen en het "par force" door "force van volck" wilde afnemen.

Einde goed, alles goed. Canoen kon de prijs veilig thuis brengen te Oostende, niet zonder dat de buit nog even aan de grond geraakte bij het westerhoofd van de haven. Ook het schip dat men te Kales had achtergelaten kwam veilig binnen Oostende aan.

Met dezelfde "O.-L.-V.- van Troost" ging Canoen opnieuw in zee op 6 september 1703, met dezelfde zeer vrome schrijver die bij het begin van het boordjournaal kristelijk wenste dat "Godt wil ons geven dat saligh is".

Canoen verliet de haven in gezelschap van twee collega's van de kaperij, Martinus Maes en Joannes Verhaeghe.

Er is druk verkeer in het Kanaal en in de

Noordzee.

Canoen werd zelf gejaagd en moest zijn "jolle" over boord gooien om vlugger te kunnen ontsnappen.

Maar voor de monding van de Maas kon hij op 21 september een buis veroveren, "De Drij gouden haringen", van Delftshaven, die hij op sleeptouw nam met een kabel.

Een Duinkerke collega, Pieter Busschaert, meldde hem op 25 september dat de ons reeds wel bekende Pieter de Ry was genomen door een Hamburger.

Canoen moest wel even de reis onderbreken om binnen te lopen te Oostende, om er zijn voorraad aan te vullen en weer deed zich het gebruikelijke euvel voor dat het volk zo moeilijk aan boord te krijgen is.

Hij moest blijven ten anker liggen tot 4 oktober tot de loodsboot met het volk aan boord kwam.

Het ging vervolgens naar Duinkerke, waar moet binnengelopen worden wegens slecht weer, op 12 oktober, en wanneer Canoen op 15 oktober kan uitvaren zijn er opnieuw wat deserteurs!

Dat verhinderde niet dat hij op 16 oktober een "schoet" veroverde, "De Prudentia", geladen met kemp, vlas en klamphout, die naar Londen wilde. Hij stelde er zijn schipper Joannes de Vette in om het schip te bewaken en men ontdekte bij die gelegenheid heel wat "contrebände" aan boord.

Nadat de buit binnen was gebracht te Oostende bracht de verkoop van de twee prijzen van die reis de respectabele som van netto resp. 14 286 en 8 068 gulden op. Opnieuw in zee op 15 november 1703 is het weer hetzelfde liedje - een kanker van de kaperij - van het ontbreken van de bemanning, zodat Canoen zelfs verplicht te varen om de rest van zijn volk aan boord te kunnen nemen.

Tussen Texel en de Maas veroverde hij op 3 december een prijs van Guernsey, geladen met hout, wijn en fruit. Hij zette er zijn luitenant Pieter Censier (die later zelf een bekend kaper zal worden) in met zes man en 3 jongens om de buit te begeleiden en te bewaken. Het schip werd eerst getuid tot onder Walcheren, maar Canoen eindigde met het schip te laten gaan tegen een rantsoen, omdat hij zelf gejaagd werd en zijn schip niet in goede staat was. Het rantsoen bracht de reders 3 548 gulden op.

Hij is echter verplicht op 6 december te Oostende binnen te lopen, "met consent

van de reeders, om schoone te maecken."

Op 19 december mocht hij op de ree gaan liggen, onder Albertus (Mariakerke) om er opnieuw zijn volk op te roepen.

Enkele dagen later kon hij met de kapers van Kales, op 23 december, een Portugese "pinasse" veroveren die naar Kales werd opgebracht. Klaarblijkelijk hadden de Oostendenaars daar een commercieel agent, een zekere mijnheer Porquet, die de Oostendse reders moest verwittigen van de vangst.

Nogmaals enkele dagen later moest Canoen zijn jolle over boord gooien om beter te kunnen vluchten, doch gelukkig viel de avond snel die "door Godts gratie hun ontdonckert"...

Op 3 januari kwam Canoen behouden te Oostende. Het was tijd, want de "fictalie" (de virtualie) was juist op.

Kapitein Thomas Gournay vermeldde herhaaldelijk de aanwezigheid op zee van Canoen.

Begin 1704 werd Canoen zwaar gekwetst, na een gevecht op zee, want de mutualiteitskas der reders, de bekende 2% kas, vermeldt dat Canoen te Kales gekwetst aan land is gebracht en hem een toelage van 101 gulden werd toegekend, terwijl op 21 mei 1704 dezelfde boekhouding de som van 50 gulden vermeldt voor "pijn en smerte" voor de kwetsuur van Canoen en 28 gulden als "wekeghelt", d.i. onderhoudsgeld gedurende de periode van inactiviteit van de betrokkene.

De zware kwetsuur van Kales zal ook wel de reden zijn waarom op 17 april 1704 de kaperspatente van Canoen werd toegekend aan zijn luitenant Pieter Censier, die verder zal varen met de "O.-L.-Vrouw van Troost".

Vermelden we als typisch dat de Oostendse kronijkschrijver Bowens 1704 vermeldt als een druk jaar voor de kaperij en hij de "Kronijke van Vlaenderen" citeert die zegt "dat het niet te verwonderen zoude wezen waert dat de daken en deuren van d'Huyzen dezer steden met Goud of Zilver afgezet wezen". De bedoelde steden zijn Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke en de oorzaak van de weelde zou de kaperij zijn geweest.

Pas op 24 januari 1705 vermeldt de lijst van de uitgereikte patenten ter kaapvaart opnieuw de naam van Canoen, voor een fregat dit keer, nog eens genoemd "Onze Lieve Vrouw van Troost", maar van 50 last (100 ton) en 16 stukken kanon. Het schip was eigenlijk bestemd "ter coopvaerde" en moest naar Cadiz varen. Het arriveerde er op 16 februari en werd er

vervoegd door andere Oostendenaars, w.o. Lamassche, Gournay, Colaert en Andries Hendrick Pulinck.

Ze varen alle met commissie ter kaapvaart, hoewel dit niet hun hoofdprijs is. Ze jagen wel af en toe, als het mogelijk is, op buit, maar worden ook gejaagd door de vijand, o.a. door vijandelijke konvooischepen.

De groep van Cadiz, met Canoen, komt echter behouden te Oostende aan op 23 mei.

Canoen vertelt ons verder dat hij op 2 juni vertrok naar Nantes, steeds met hetzelfde fregat en met een bemanning van 40 man groot. Gedurende die reis laadde hij wijn en brandewijn in, bestemd voor Brugge en Oostende. Maar hij kreeg toch nog de kans om een bark van Guernsey, die naar Londen wilde, te veroveren. Het schip was geladen met suiker en wijn en werd gezonden door Canoen naar Le Havre. En op 2 augustus is onze Michiel weer te Oostende met de loods van Duinkerke aan boord.

De koopvaardij bleef voor Canoen dus de gewone gang van zaken, gepaard af en toe met het nemen van een buit op de vijand. Zo vernemen we dat hij in december 1705, samen met de konvooiers Rodriguez en Colaert, nog een bark met suiker, wijn en brandewijn oprichtte te Le Havre.

Le Havre schijnt wel voor onze koopvaarders de haven te zijn geweest waar ze op de route naar Nantes en Cadiz hun buit opstuurden.

Maar op 6 juli 1706 moest Oostende buigen voor de Hollands-Engelse belegeraars en capituleren. Oostende zal thans onder Anglo-Bataafs beheer staan en strijd leveren tegen Fransen en Spanjaarden.

Oostende zal de grote transporthaven voor waren en troepen worden. De Engelsen zijn er niet meer afwezig en de talrijke Engelse troepentransporten volgen elkaar op.

Slechts een paar Oostendse kapiteins vragen patenten ter kaapvaart vanaf oktober 1706.

De zoon van Michiel Canoen, Nicolais, bekomt het fregat "O.-L.-Vrouw van Troost (van zijn vader?), van 40 last en 10 stukken kanon, in augustus 1707, met als reder de bekende Thomas Ray. We vernemen uit de officiële documenten slechts nieuws over zijn dood, want op 23 februari 1713 kende de mutualiteitskas der reders 60 gulden toe aan zijn vader Michiel, als doodsschuld. Klaarblijkelijk is Nicolais ergens op zee gesneuveld.

Vader Michiel Canoen komt slechts terug in de vaart in juni 1710, met een halve gallei, "La Surprise", van 8 last en 1 kanon, waarmee hij toch twee prijzen oprichtte.

In augustus 1710 voert hij het bevel over "een barque longue": "De Enghelbewaerder", van 2 last en 4 stukken

kanon.

Maart 1744 ziet hem met een barkas van 3 last en 1 stuk kanon, "De Fortuyne".

In juni 1711 meldt de admiraliteit van Oostende een ganse reeks kleine prijzen van Canoen. Hij bracht naar Oostende een "huye", geladen met gerst, "St. Pieter", een Nieuwpoortse vissersloep "St. Jan" (de Nieuwpoortenaars zijn vijanden, want onder Frans-Spaans gezag!), schipper Jan Vroome, met een lading vijgen en rozijnen, en een sloep "St. Franciscus Xaverien", met vijgen, rozijnen en gerst. Dat alles was goed voor 7 236 gulden voor reder Maillaert Naessens.

Het boordjournaal van kapitein Willems meldt op 12 juni 1711 hoe hij samen met Canoen een schip veroverde waarvan het volk aan de wal was gevlucht. Willems en Canoen zullen de buit naar het eiland Wight brengen en Canoen vaart voorop "om te sien offer geen onraet was."

Van een tocht met "La Surprise" hielden we een boordjournaal over. Canoen stak ermee in zee op 30 januari 1711 en had op 31 januari reeds een prijs: een bark van Duinkerke, schipper Joannes Frans, die zijn papieren over boord gooit, waarschijnlijk om de vangst te kunnen betwisten. De bark werd doorgestuurd naar Dover.

Verdere tochtjes zouden dan gaan langs de Franse wal (Abbeville, Kales, Boulogne) en naar Dover.

Een ander avontuur van Canoen werd gesignaleerd door kapitein Joannes Lindersen. Hij komt buiten Oostende op 6 mei 1712 omdat hij ziet dat er twee ponen (een poon is een soort zeeuwse tjalk) genomen werden door een Frans kapertje. Lindersen gaat erop los, bevrijdt de twee ponen en samen met de kapiteins van de twee ponen, Canoen en Philippe Terrein, veroverde hij op de koop toe het vijandige kapertje, na enkele "fusickschoten en een canonschote".

Op 10 mei, daarna, ging Lindersen in zee met Canoen, die naar Dover ging. Canoen kreeg nog een patente op 12 december 1712 voor de "Fortuyne", een "chaloupe". Hoe het ermee verging, weten we niet.

We horen van Canoen niets meer.

Trouwens in 1713 zal de vrede van Utrecht getekend worden, zodat de kaperij uit de vaart is.

Wellicht is dan de reeds 59-jarige Canoen op rust.

Walter Debrock

Wij vernamen het overlijden van de heer Oscar Opdedrynck.

De medestichter van de pvba Opdedrynck werd geboren in Oostende op 11 januari 1901. Hij overleed er op 10 maart 1989.

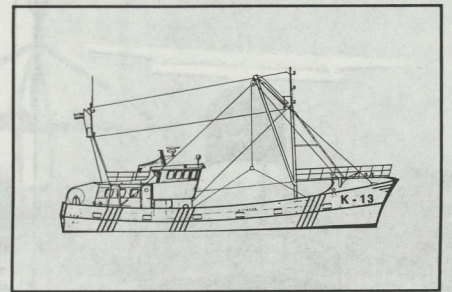
Het Visserijblad biedt de familie, langs deze weg, haar diepe gevoelens van medeleven aan.

VERANDERINGEN IN DE OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERS-VAARTUIGEN

Maand Februari 1989

Verandering eigendom: N.738 "JOHAN" - Eigendom BVBA Rederij Lorvan, Kaai 3 te 8450 Nieuwpoort. Tel: 058-23 62 58 en 058-23 80 42.

Nieuw vaartuig: K.13 "MORGENSTER" -roepnaam: OPAM. L.O.A. 23,94 m - Gt. 94,00. Bouwjaar 1989 - Werf 64 - staal - motor Caterpillar - KW 218 - 296 PK - bouwjaar 1988. Boomkorvisserij. Navigatieinstrumenten: RF-2 US-R-DN-DNP-2VHF-AUT.-PIL.



Eigendom Peter en Willy Praet, Merodestraat 125 te 2790 Kieldrecht. Tel: 03/77 34 234.

Geschrap: BOU 17 "JULIETTE" - Eigendom: BOUDOT Marc, Noordstraat 152 te 9961 Boekhoute.

Nieuw telefoonnummer: O.124 "FIGHTER" - Eigendom: PVBA redery Jami, Meeuwenlaan 18 bus 4 te 8400 Oostende. Tel: 059/80 62 07

Inbouw nieuwe motor + verhoging PK: Z.80 "SILVERPIT" - Eigendom: BVBA Rederij Silverpit, Vandaelelaan 14, 8390 Knokke-Heist. Motor Mitsubishi: 221 KW, 300 PK, bouwjaar 1988

Medegedeeld door het Ministerie van Verkeerswezen



de maand in beeld



De Franse rederij Shiaffino, die 60 tot 70% van het goederenverkeer van de Oostendse handelshaven voor haar rekening neemt, heeft een nieuw vaartuig in de vaart gebracht. De 116,30 meter lange (3 050 BT) "Shiaffino", de vroegere "Tikal", vervangt het kleinere vrachtschip "Cathérine Shiaffino" op de lijn Oostende-Ramsgate.

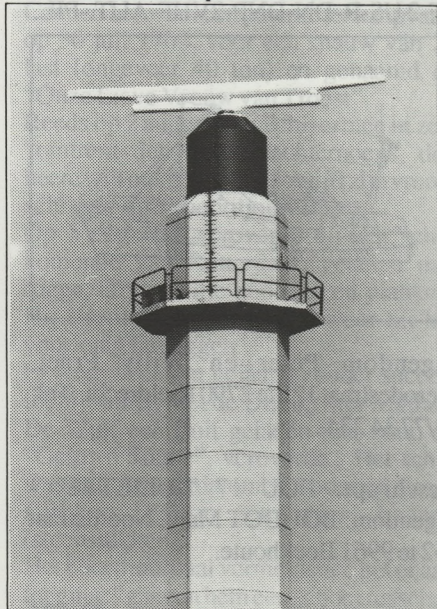


15de garnaaltrofee

< Voor de derde opeenvolgende keer en de negende keer in 15 jaar mochten de gebroeders Charles en Roland Verbiest de "garnaaltrofee" in ontvangst nemen op het stadhuis. Met hun O. 110 Jeanine-Margaret brachten zij vorig jaar meer dan 25 ton garnalen naar Oostende. Aangezien niemand beter deed blijft de "garnaaltrofee", een initiatief van "De Orde van de Garnaal" in de masttop van de O.110. (gw)



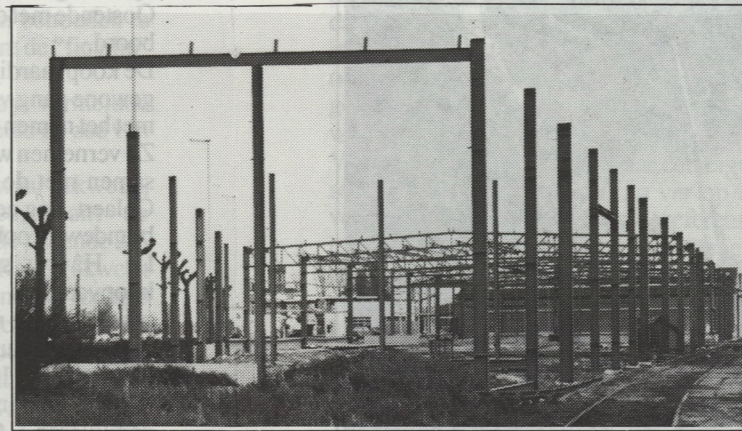
In Zeebrugge maakt het in- en uitvaren van mammoetschepen nog weinig indruk. Mastodonten met de omvang als die van de Pacific Breeze uit Tokio worden probleemloos door de sluisen gemanoeuvreerd. Autoschepen van de Walleniuw Lines die op de lijn naar het Midden Oosten varen komen om de twee weken naar Zeebrugge.



Vorige week werd de Oostendse onbemande radartoren die deel uitmaakt van de Schelderadarketen voorzien van een draaibare antenne die de scheepvaartbewegingen voor de kust doorstuurt naar de computer. Tussen Oostende en Vlissingen staan nog 17 gelijkaardige torens. (gw)



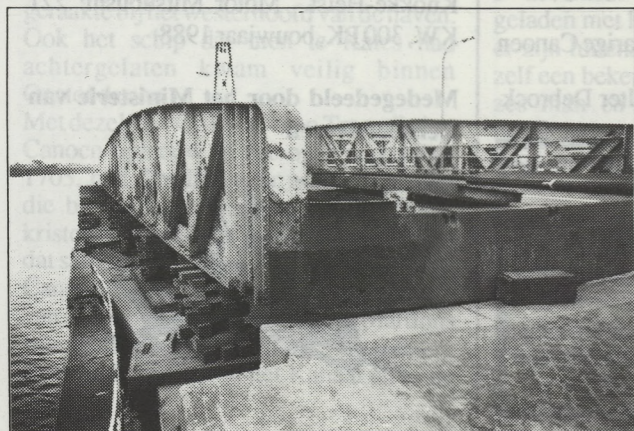
Het wrak van de Fjordsol werd vijf maanden geleden gelicht en van de Oostendse achterhaven naar de Werfbank gesleept. Sinds enkele weken heeft de Noorse veerboot alle drijfvermogen verloren en rust opnieuw op de zeebodem. Is de uitgave van twee miljoen voor de berging tevergeefs geweest? (gw)



De metalen constructie die naast de Slijkenssteenweg in Oostende uit de grond rijst wordt een nieuwe opslag- en overslagruimte van 3 600 vierkante kilometer voor NV Ter Polder. De onderneming die deel uitmaakt van de Groep Verhelst uit Oudenburg en die twee jaar geleden de firma Legaey overnam had dringend behoefte aan overdekte opslagruimte op de Oostkaai (gw)



(foto boven) Met de acht meter lange Orba B bereidt de 59-jarige Staf Versluys een team voor op de wedstrijden in de eenheidsklasse "First Class 8" waarin alle boten identiek zijn. In aanwezigheid van VTM-baas Gepts, wiens echtgenote het meterschap van de nieuwe kajuitjacht aanvaardde, werd de boot in de Nieuwpoortse jachthaven te water gelaten. Met deze boot wil staf een team voorbereiden op het wereldkampioenschap voor ééntonnars dat in 1991 te Nieuwpoort plaatsgrijpt. (gw)



< Net als in Zeebrugge kent ook Oostende af en toe miserie met de bruggen in het havengebied. Zo werd de benedenstuwbrug in de achterhaven (tussen Zwaaidok en Doksluis) voor drie maanden buiten werking gesteld. De elektromechanische installatie wordt grotendeels vernieuwd en de constructie krijgt een nieuwe laag verf.



Bij gebrek aan nieuwbouw spelen scheepsherstellingen een belangrijke rol voor de tewerkstelling op de scheepswerven aan de kust. Seghers voerde een belangrijke herstelling uit aan de cargo voor veevoeder "Irish Rose" van de Breskensse rederij Vroon. De schroefaskokers werden hernieuwd, er waren laswerken aan de romp, de zeekeel werden nagezien en de romp werd gezandstraald en geschilderd. (gw)



Meer dan drie maanden heeft de IJslander O.216 Henri-Jeanine aan de kaai gelegen met defekt aan de reductiekast. Het euvel is ondertussen hersteld. Wat de Z.519 White Horse betreft, die in december in Newhaven strandde, deze wordt niet hersteld en vormt wellicht voorwerp van een nieuwbouwproject. (gw)

Oostendse vistrap werkt opnieuw

In tegenstelling tot hetgeen enkele weken geleden op een perskonferentie ten stadhuis medegedeeld werd is de vernieuwde vistrap niet op Witte Donderdag maar pas op Paaszaterdag officieel in gebruik genomen.

Zaterdag 25 maart vanaf zeven uur mochten 16 vishandelaars hun plaats innemen aan de vernieuwde vistrap. Dat is bijna drie jaar geleden dat de bootjessjouwers en de garnaalvissers niet meer rechtstreeks aan de "trap" mochten lossen. De vis moest eerst de veterinaire keuring passeren en vervolgens de normale veiling doormaken. Het ministerie van volksgezondheid stond immers niet langer toe dat niet-gekeurde vis werd verkocht. Het vermeende privilege dat destijds bij wijze van geschenk aan de Oostendse vissers werd verleend door koning Leopold II (in feite de wet van 1870) en het oudere voorrecht toegekend door keizerin Maria-Theresie van Oostenrijk waarmee de protesterende vissersvrouwen zwaaiden (heeft het ooit bestaan?) heeft niet geholpen. Een toeristische trekpleister, een stuk folklore en een winstgevende handel leken ten dode opgeschreven.

Zover is het uiteindelijk niet gekomen. Openbare Werken heeft de kaaimuren versterkt en het stadsbestuur liet overdekte stalletjes bouwen. De verstevigingswerken aan de ondergrond hebben 40 miljoen gekost en voor de nieuwe verkoopsruimte had het stadsbestuur 7 miljoen veil.

Door de moderne bouwstijl is het folkloristische aspect van de nieuwe vistrap enigszins verdwenen. Maar Volksgezondheid stelde nu eenmaal strengere eisen, die ook voor andere handelaars in verderfelijke voedingswaren gelden. In aanwezigheid de plaatselijke politici, genodigden en een massa volk werd de nieuwe vistrap op zaterdag om 16 uur officieel in gebruik genomen met de onthulling van een gedenkplaat. (tekst en foto's: gw)

De opening van de Oostendse nieuwe vistrap: onder een stralende zon zingt volkszangeres Lucie een reeks vissersliederen



Aandacht voor de openingstoespraak van Fernand Bourgeois, schepen van Openbare Werken



Leden van folkloristische verenigingen en Ibis-jongens dragen de bloemstukken aan

"Vissershulde" en "dag der Zeelieden" in Oostende

Paasmaandag is in Oostende de dag waarop traditioneel de jaarlijkse "vissershulde" plaatsgrijpt t.g.v. de "Dag der Zeelieden". De herdenkingsdag wordt telekens ingezet met een mis, gevolgd door een optocht naar het monument op de zeedijk. Na een woord van bezinning door deken Loncke en visserijaalmoezenier Corneille worden er tientallen bloemstukken neergelegd aan de voet van het gedenkteken.

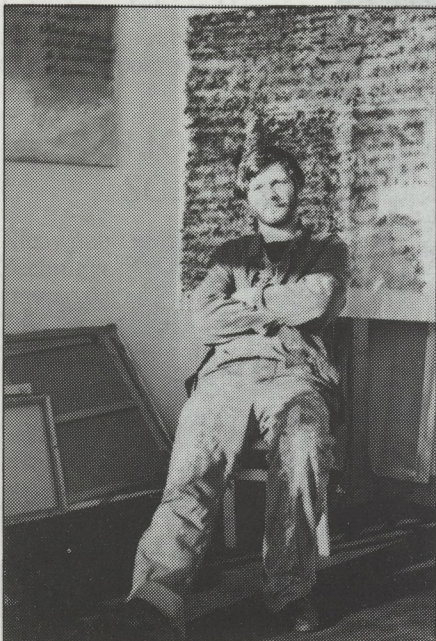
De plechtigheid wordt georganiseerd door het "Comité Vissershulde" i.s.m. het stadsbestuur en de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden van de Oorlogen 1914-1918 en 1940-1945. De Koninklijke Stadsharmonie van Oostende zorgt voor aangepaste muziek en de uitvoering van de hymne van de Vlaamse Gemeenschap en het Belgisch Volkslied. (tekst en foto: gw)

Redakteur stelt tentoon

Dat de gasten van Het Visserijblad veelzijdig zijn is alom gekend, maar dat er naast het managerstalent, de spoor- en schrijfkwaliteiten, de liefde voor de visserij en voor de zee ook nog artistiek schilderstalent aanwezig is zal wellicht velen onder u verbazen.

Dat laatste talent is in ieder geval aanwezig bij hoofdredakteur Flor Vandekerckhove die reeds een aantal tentoonstellingen achter zich liggen heeft (Oostende, Brussel, Gent, Lovendegem en Antwerpen) en wiens werken nu weer te zien zullen zijn in de Oostendse galerij De Peperbusse, in de Prins Boudewijnstraat. Vandekerckhove heeft al lang de periode achter zich gelaten waarin hij probeerde vissersvaartuigen (eerst zo getrouw mogelijk, later steeds wilder) na te schilderen. Al vrij vroeg ging hij op zoek naar een eigen schilderkunstige taal en als daar nog iets van een schip of van een zee in te zien was dan is dat alleen nog maar omdat een mens nu eenmaal gekonditioneerd wordt door het milieu waarin hij leeft.

Vandaag heeft het zoeken naar een eigen schilderkunstige taal zich zo ver op de voorgrond geduwd dat van enige referentie naar het vissersmilieu geen sprake meer is. Vandekerckhove: "Ik begon het zo stilaan op te geven, ik slaagde er niet in nog iets te maken dat me kon bevredigen. Juist op dat ogenblik kreeg ik een aanbod van De Peperbusse om er tentoon te stellen. Ik nam het aanbod aan, maar wist niet wat het ging worden. Toen ik aan mijn eerste doek begon, noemde ik het "afscheid van de schilderkunst." Ik was serieus van plan er een punt achter te zetten. Op dat ogenblik vond ik het al moeilijk genoeg om mij de geschreven taal weer toe te



eigenen, want hoe meer ik voor Het Visserijblad en voor Vivaldi begon te schrijven, hoe moeilijker het vond. Als ik me dan ook nog eens moest gaan bezighouden met de zoektocht naar een zinvolle taal op het gebied van de schilderkunst, leek het me toch te veel voor één mens. Maar allé, ik zat in de boot en ik moest varen. En toen is er iets merkwaardigs gebeurd: ik begon teksten te schrijven op doek, zoals je teksten schrijft op papier, maar dat gaat zomaar niet; je doet dat, bij wijze van spreken, niet ongestraft. Die teksten begonnen een eigen vorm te krijgen en hetgeen ik geschreven had kreeg, mede daardoor, een eigen inhoud. En opeens viel alles samen, ik had eindelijk mijn eigen schilderkunstige taal gevonden."

Wie de tentoonstelling van Flor Vandekerckhove bezoekt moet bereid zijn af te stappen van platbetreden paden. Hij moet zin hebben voor het experiment. Er zijn niet zomaar doeken te zien die thuis naast de rustieke kast kunnen gehangen worden, alhoewel: "Voor het eerst in mijn leven zijn mijn doeken perfect opgespannen, er is goede kwaliteit doek, verf en chassis gebruikt, dus op dat gebied zal er niemand hoeven te klagen. Maar het echte mooie van een schilderij ligt toch in het maken ervan. Als dat geslaagd is ben ik al lang tevreden. Als er dan ook nog iemand naar zo'n tentoonstelling komt die op mijn golf lengte zit dan is dat natuurlijk prachtig. Maar ik geef toe: voor mooie prentjes moet je bij mij niet zijn."

Wie wil weten waarmee deze schilderredakteur bezig is, wie er niet voor terugschrikt zijn esthetische gevoelens op de helling te zetten, wie bereid is nieuwe ontdekkingen te doen komt naar de vernissage, die doorgaat op 14 april e.k. om 20, 30 uur. De inleiding wordt er gegeven door Hugo Brutin. De tentoonstelling loopt dan nog door tot 1 mei.

Edmond Volk.

Het Visserijblad op de radio

Zoals we verleden maand gemeld hebben heeft de bekende Oostendse lokale radio 't vissertje nu een wekelijks programma lopen i.s.m. Het Visserijblad. In tegenstelling tot vorige berichten gaat dit programma door elke vrijdag tussen 14 en 16 uur. Het is een programma voor en over vissers, gebaseerd op de informatie en achtergrondartikelen van dit blad.

NAOMI

Het moet niet allemaal miserie zijn. Op 15 maart 11. werd Naomi geboren. Zij is het tweede dochttertje van Ivan Schamp, lid van de VZW die dit blad uitgeeft en die

daarvoor de boekhouding doet. De directie en redactie van dit blad feliciteren moeder, vader en zuster Samira.

Liefkemores in Kulturele Raad

De VZW Liefkemores (uitgever van Het Visserijblad) is onlangs als lid opgenomen van de Kulturele Raad van de stad Oostende. Aan deze toetreding zijn voor de VZW geen subsidies verbonden. De subsidieregeling is immers van een puntensysteem afhankelijk waarin het uitgeven van een maandblad geen plaats krijgt. Ook het feit dat dezelfde VZW het hoogkulturele blad Vivaldi uitgeeft is, volgens die kulturele Raad, geen reden tot subsidiëring. De VZW komt wel in aanmerking als ze een aantal afzonderlijke activiteiten organiseert, dat kunnen tentoonstellingen zijn of andere kulturele manifestaties.

Geen Havenfeesten te Oostende

In vorige editie plaatsten we een bericht over de organisatie van Havenfeesten te Oostende. De VZW Liefkemores had daarvoor reeds contacten gelegd met de VZW Dienamo en ook de VZW Oostendse Havengemeenschap was geïnteresseerd. Er was reeds een voorontwerp van programma gemaakt en er werd een datum vastgelegd.

Onlangs liet de Oostendse burgemeester Goekint echter weten dat hij het initiatief naar zich toe trok, in dezelfde brief deelde hij mee dat hij "ten gepaste tijde" de VZW Liefkemores, samen met de andere belangstellenden, zou uitnodigen voor een vergadering. Die vergadering is er niet gekomen. Groot was onze verwondering ook toen we zagen dat de Havenfeesten niet in het feestprogramma van de stad waren opgenomen.

Toen we daarover uitleg gingen vragen aan iemand die het kan weten wist deze ons mee te delen dat de Havenfeesten eventueel wel volgend jaar zouden doorgaan en dan volgens een tweejaarlijks ritme zouden terugkomen. Eén en ander zou dan goed samenvallen met de e.k. gemeenteraardsverkiezingen, aldus onze zegsman.

zoekertjes

Wisselstukken van ABC tekoop

Tel: 059/32 54 75

Adres: E. Serie, Taboralaan 50 Oostende

Visserssloep 7,92 m, 15 pk Lister

Zeer goede staat

250 000,-

Pannestraat 10, Heist Bel Janssens

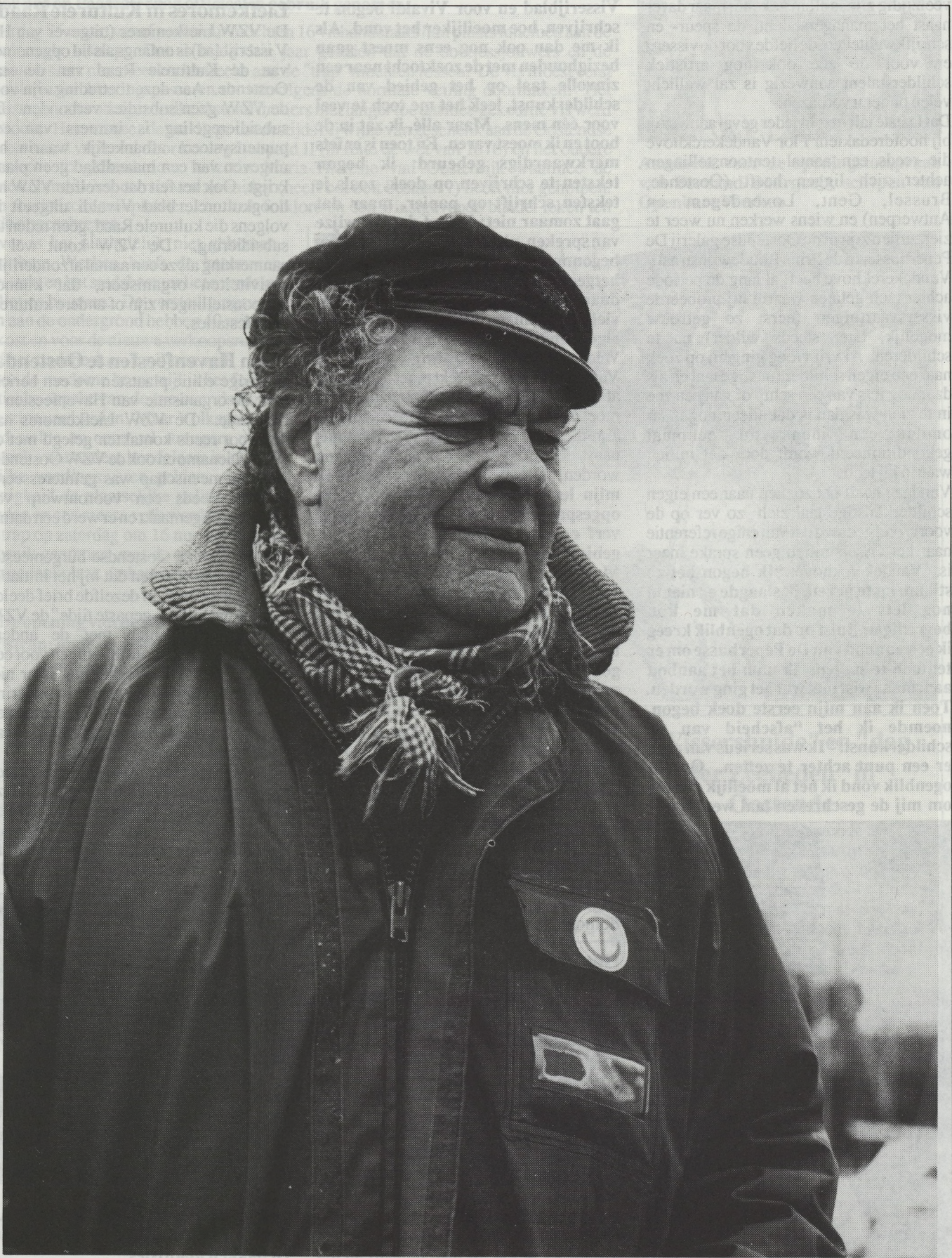
Vispaleis Bertje de visser

op 9 juli & 15 aug

Visserijfeesten

Gebakken pladijsjes

André Van Craeynest



"ik ben zot van de zee"

Persiflerend op 'de appel en de boom' dacht ik tijdens dit interview opeens: een zeeman valt ook nooit ver van 't kraainest. En toegegeven, onze geïnterviewde had alvast van bij zijn geboorte - als startpremie - zijn naam mee: Van Craeynest.

Net als de naam laat vermoeden, stond ook hij jarenlang - en nog - stoer gepland op één of ander rollend en stampend scheepsdek.

Schipper Van Craeynest praat overwogen, wikt en proeft zijn woorden. Als hij zijn curriculum vitae debiteert, denkt hij in hoofdstukken, legt accenten en verantwoordt genomen beslissingen. Onze zuidergrens over zou je hem kunnen typeren als: "le pêcheur et le penseur". Iemand ook die eerst zijn hoofd en dan pas zijn handen gebruikt. En leren deed hij altijd: eerst 'van' de ouderen, later 'aan' de jongeren.

Een wijs en gelukkig mens zo te zien. Maar vooral een mens die zot is van de zee!

Als vader Van Craeynest, afkomstig uit Blankenberge en bouwvakker van beroep, aangetrokken door de bouwexplosie, in de door het oorlogsgeweld verwoeste westhoek aankomt, is zijn zoon André (° 1922) amper aan zijn eerste pasjes toe. Het jonge gezin - moeder stamt uit de bekende visserijfamilie Vlietinck uit Heist - vestigt zich in Nieuwpoort en die stad ziet binnen haar muren drie generaties Van Craeynest opgroeien.

Al zeer vroeg jeukt bij André de drang naar zee en de 'roots' langs moeders kant zijn niet vreemd aan zijn prille toekomstdroom om, zoals zijn ooms, visser te worden.

VAN JONGEN TOT SCHIPPER

Nieuwpoort mag dan in die dagen ver van Zeebrugge gelegen zijn, André zal al vlug ervaren dat er geen verschil is tussen een Zeebrugse, Oostendse of Nieuwpoortse visser, eens men een paar mijl buiten de haven gelopen is. Dan is men alleen nog visser tussen de vissers.

En André wist zijn leven al vroeg te plannen: "Als kind zei ik altijd al: ik ga vissen en ik ga trouwen met een meisje uit Heist en zo geschiedde."

In 1936, hij is dan veertien en heeft er één jaar middelbaar onderwijs en drie jaar visserijavondonderwijs op zitten, trekt

André voor het eerst naar zee.

De heer Van Craeynest: "Zowel in de visserijschool als in het college ben ik geweldig beïnvloed geweest door een leraar, Karel Constandt, die niet alleen boeiend les gaf maar ons ook als mens heeft gevormd. Een paar van zijn levenswijsheden zijn me altijd bijgebleven en hebben mijn leven richting gegeven, zo ervaar ik nu. Veel keer hield hij ons voor: "Waar een wil is, is ook een weg" en "Wat je ook begint, zorg ervoor dat je het ook afwerkt!"

Als André als 'joengesje' aanmonstert op de N.50 verpoopt de Nieuwpoortse vloot zich juist van zeil op motor. "100 pk was toen al een serieus vermogen en er werd luidop gedroomd onder de vissers om nu maar eens serieus de zee te gaan omploegen.

Als er op de werf Hillebrant in Oostende een nieuwe N.50 op stapel staat mag André zijn kans om aan te monsteren wel vergeten: "Er waren natuurlijk wel kandidaten genoeg om met zo'n modern

Aan de naam alleen al kun je horen dat het schip toebehoorde aan een fervent flamingant."

Pas is hij goed en wel aan boord of hij doet de dure eed dat hij het -en liefst nog aan boord van dit vaartuig- tot schipper wil brengen. En met zijn wil en de woorden van de heer Constandt indachtig brengt hij het inderdaad van jongen tot matroos, motorist en schipper op één en hetzelfde vaartuig. Een blitse loopbaan die echter abrupt door de 2de wereldoorlog vier jaar onderkoeld wordt.

ENGELAND

Bemannings én familie van de N.50 vluchten in 1940 met het vaartuig naar Engeland. "Wij zijn met 45 vertrokken en in Engeland met 46 van boord gestapt want tijdens de overtocht werd er nog een kleine geboren."

De familie komt in Newlyn (Cornwall) terecht. Daar zetten onze vissers hun beroep verder, maar eens twintig geworden



"ik heb premier Martens nog leren het schip besturen"

vaartuig te gaan vissen en aangezien ik te Nieuwpoort geen familiale achterban had en dus geen voorspraak, maakte ik geen kans. Toen heb ik een familielid van de reder, die ook wel graag voor bakker had geleerd, zo kunnen overtuigen van de voordelen van de bakkersstiel en de nadelen van de visserij dat hij voor het eerste gekozen heeft en dat ik toch werd aangemonsterd op de N.50 'Heldenhulde'.

krijgen ze, gemobiliseerd, de keuze tussen marine of koopvaardij. André, nu kostwinner van een kroostrijk gezin, vader was in '39 gestorven en er zijn zeven monden te voeden, kiest voor de laatste mogelijkheid. "Het gaf je ook nog de mogelijkheid burger te blijven, het ging er niet zo disciplinair aan toe en het was financieel interessanter. Wel moest je tenminste drie jaar ter koopvaardij varen

om nadien aanspraak te kunnen maken op jerechten inzake anciënniteit en pensioen." Zijn eerste reis gaat, langs de noordelijke route om de vijandelijke onderzeeërs te mijden, naar New York. Van de zesentwintig koopvaardijvaartuigen worden er zeven door de Duitsers gekelderd! Later komt hij dan terecht bij de kustkoopvaardij rond de Britse

eersten die vandaar weer ter visserij voeren naar visgronden die min of meer van mijnen waren geveegd. Onze eerste reis naar 'de Zilverpit' leverde een rijke buit. Er was zeer veel vis en wij konden ons veroorloven alleen de duurste soorten aan boord te houden. Wij maakten toen een besomming van 1 200 Pond, een enorm bedrag in die dagen en ik verdiende als

Oostendse zeevaartschool hadden in Brixham zowat een heuse visserijschool opgericht en omdat men zich hield aan de Belgische programma's waren de daar uitgereikte getuigschriften ook wettelijk. Veel Vlaamse vissers volgden er gedurende een aantal maanden, intens door de leraars gevolgd, een spoedkursus, zodat ze voorbereid waren op hun examens. Ook André wist zich er theoretisch verder te bekwamen tot motorist, zelfs het oorlogsgeweld kon dus zijn voornemen om het tot schipper te brengen niet nekken. "Wie één of twee wereldoorlogen heeft meegemaakt," zegt onze schipper, "ervaart een sterke opsplitsing in zijn eigen levensloop. Er is altijd de periode 'voor' en de tijd 'na' de oorlog. Die vier jaar menselijke waanzin blijven een leven tekenen."

Na de wereldbrand, begin '46, trekt onze Vlaamse visserij zich weer op gang en de, tijdens de oorlogsjaren, sterk ontwikkelde visgronden garanderen copieuze vangsten. "Het waren prachtige jaren. Door de overvloed aan vis ontstond er een soort competitie bij onze vissers om de hoogste besomming weg te kapen."

In '47 wordt André dan schipper op de N.50. Ervaren en goede schippers liggen in die periode goed in de markt en gezien de vraag groter is dan het aanbod zijn ze meteen ook eisende partij.

Schipper Van Craeynest laat algauw de idee varen zelf een vaartuig uit te reden. Hij wil zijn eigen familie niet met een berg schulden opzadelen en ziet vlug in dat een goedbetaald schipper er op financieel gebied ook niet op achteruitgaat.

Nadat de N.50 naar de Zeebrugse vloot verhuist krijgt hij geregeld het aanbod om een nieuw vaartuig te voeren met telkens weer betere instrumenten en een sterkere motor.

O.29 BROODWINNER

Als onze gesprekspartner vijftig wordt - hij is ondertussen vader van vier zonen en twee dochters- en het zich financieel kan permitteren, besluit hij de rest van zijn actief leven als walkapitein te ronden om dan toch een ietwat huiselijker bestaan te genieten. Maar precies dan speelt de Belgische Staat met de gedachte om een schoolvisserijschip te charteren voor de opleiding van de leerlingen van alle visserijscholen. Van Craeynest wordt aangesproken om, tijdens de proefperiode van één jaar, schipper te worden.

Hij vraagt bedenktijd en stelt als voorwaarde dat het vaartuig, uitsluitend zou bestemd worden voor de praktische opleiding van de leerlingen. Dat het vaartuig zichzelf ook nog uit de exploitatiekosten zou vissen mochten de initiatiefnemers zeker vergeten. "Voorbeelden uit het verleden van



Van Craeynest: visser, leraar, zeiler. Hij bleef zot van de zee

cilanden. "Op ieder koopvaardijship waren er altijd twee vissers aangemonsterd. Zo hadden die steun aan elkaar. Het viel wel op dat de vissers zich, in tegenstelling tot de anderen, veel gemakkelijker aanpasten aan de moeilijke omstandigheden. Zij zijn dat immers gewoon: hard werken en gevaar overwinnen horen tot hun dagelijkse bestaan."

Op het einde van de oorlog wordt hij tot machinist gepromoveerd op een visbak met thuishaven Lowestoft. "Wij waren de

machinist meer dan de schipper omdat die man nog belasting moest betalen op zijn loon en ik niet."

Het mag gezegd worden dat onze Vlaamse vissers qua werkritme en inzet de toon aangaven en de Britse collega's het nakijken gaven als zowel de schipper als de machinist de vangst hielpen klaren.

Niet alleen de werkkracht van onze Vlaamse vissers was kenschetsend, tijdens hun exodusbestaan leefde ook de drang om zich te vervolmaken in de stiel. De directeur en een aantal leraren van de

Ooit schrik gehad ?

Onze vraag of hij ooit bang geweest is beantwoordt Van Craeynest met het volgende verhaal.

“Tijdens een visserijmissie in onze voormalige kolonie Kongo, lag ons vissersvaartuig voor anker op de Kongostroom en zocht heel de bemanning koelte en verpozing in de rivier zelf. Wij hadden wat met de bal gegooid en klonnen nu via de touwladder weer aan boord. Net als ik, als laatste, mijn voet op de onderste trede zet hoor ik boven mij een angstige schreeuw: “kroko...kroko...”. Ik klim vlug door en als ik achterom kijk zie ik op een paar meter afstand de gapende muil van een immense krokodil. Veel tijd om het gevaar te beseffen had ik toen niet. Maar eens aan boord had ik het wel te pakken van de schrik. Toen drong het tot me door dat het niet veel gescheeld had.”

“Hij die zegt nooit bang geweest te zijn, is een leugenaar. Iedereen heeft ooit wel eens schrik, maar als schipper mag je dat niet tonen, want niets is zo besmettelijk als angst.

Men heeft me altijd geleerd dat bange mensen niet voorzichtig zijn en voorzichtige mensen niet bang.

Het ligt overigens in mijn aard de zaken kalm aan te pakken en niet eerder te spreken dan voor ik zeker van mijn stuk was. Ik sprak nooit onoverwogen en vooraleer ik een beslissing nam, ook in bangelijke omstandigheden, had ik eerst goed nagedacht. Misschien kon die manier van optreden al heel wat angst helpen temperen bij de bemanning, wie weet ? “

visserijscholen die dat geprobeerd hebben bewijzen dat dit onmogelijk is. Zo'n vaartuig kan zijn eigen kosten nog niet dekken.”

Daarbij wil hij ook nog autonoom zijn eigen bemanning kiezen. En geen pottenkijkerij van de overheid. Na één jaar blijken beide partijen tevreden over het experiment en Van Craeynest blijft nog tien jaar lang, tot zijn pensionering, schipper op de 'Broodwinner'.

Eén van de boeiendste episodes uit zijn leven, zegt hijzelf, waarbij hij vooral als leraar en raadgever zijn leerlingen - maximaal zo'n twaalf per dag- wakker heeft willen maken voor de conseqwenties van hun beroepskeuze: “Begin als visser en bijt door, doe het voor je hele actieve loopbaan”.

“Wij hebben teveel gevormde krachten verloren die na een paar jaar overstappen naar één of andere dienst. Ook in de visserij hebben wij sterk ontwikkelde mensen nodig die hun verantwoordelijkheid voor de drijvende fabriek, wat elk vaartuig toch is, kunnen opnemen. Ik ben dan ook blij dat ik heb kunnen meewerken aan de 'totale' vorming, dus ook als mens, van die jonge gasten: beleefdheid, rechtvaardigheid, stiptheid...vond ik al even belangrijk dan de praktijk van het vissen zelf. Zo'n 400 aspirant-vissers heb ik in die 11 jaar mee

helpen vormen. Ja, het waren de gelukkigste jaren van mijn actieve loopbaan. In kledij en taal bleef ik visser onder de vissers maar als leraar en met mijn ervaring heb ik hen altijd duidelijk willen maken dat het een lastige stiel was

en dat, ook al werd je zo moe dat je erbij kon neervallen, je moest blijven doorwerken. In het begin kreeg ik nogal eens klachten van ouders die het niet namen dat wij ook bij ruw weer uitvoeren met de leerlingen. Maar ik vond dat we hen niets moesten verbloemen over de stiel. Wij moesten hen ook de zee leren kennen in moeilijke omstandigheden, hen niets voorliegen. Wij voeren trouwens altijd langs de kust en als het te erg werd was de één of andere haven nooit veraf. Ook wie bijvoorbeeld zeeziek was en zich ellendig voelde mocht niet blijven liggen. Hij moest uit de kooi en aan de slag. Na een half jaar waren ze zeker hun 'zeeziekte' kwijt.”

Van Craeynest kreeg gedurende die elf jaar zowat alle personaliteiten aan boord. “Alleen de koning is er niet geweest. Ik heb premier Martens nog leren het schip besturen en na een half uurtje ging dat reeds betrekkelijk vlot, waarop ik hem zei: “als je het land zo goed bestuurt als dit vaartuig, heeft niemand reden om te mopperen”.

Maar telkens weer heeft hij de vele hooggeplaatste bezoekers gewezen op de vele gevaren die aan de stiel vastzaten, op het lastige leven ook van onze vissers. “En telkens weer stond ik er verstomd van hoe weinig zij wisten over de vissers en het vissersbestaan.”

Wij interviewden Van Craeynest de week waarin de Z. 200 vermist geraakte. Het drama beroert hem blijkbaar heel sterk: “Van alle jongens die ik in die elf jaar heb leren kennen zijn er ondertussen al negen op zee gebleven.”

ZOT VAN DE ZEE



beloning na een leven hard werken

Een vijftal jaar gelden zette Van Craeynest een definitief punt achter zijn vissersbestaan. Maar de zee laat hem niet los. Eerst denkt hij er nog aan de lokroep te smoren door een werkboot te kopen en wat garnaal en vis te vangen langs de kust, maar zijn zoons, waaronder drie vissers, praten hem die oplossing uit zijn hoofd. "Meestal vechten ze mijn beslissingen niet aan, dus had ik reden om naar hun

argumenten te luisteren en ze hadden het juist voor toen ze stelden dat ik mijn aard niet zou kunnen verloochenen en dat ik toch weer zou proberen om kosten en winsten in evenwicht te houden, dat ik dus 'visser' zou blijven. Ze hadden gelijk en dus heb ik me maar een zeilboot (Lady Ann) aangeschaft, want naar zee 'moest' ik."

Eén dezer dagen gaat André weer, op zijn

eentje, onder zeil de grote vlakke op.

"Vroeger heb ik altijd gedacht: de zee bezeilen, alleen maar voor je plezier, dat moet toch prettig zijn. Ik moet nu toegeven dat dit waar is. Alleen zijn met die ruimte, met de lucht, het water, het is voor mij een obsessie geworden. Ik ben verliefd op de zee, het is moeilijk onder woorden te brengen, maar het is zo. Ik wil één zijn met de zee. Meestal zeil ik naar plaatsen waar geen of weinig scheepvaart is. En die zijn er nog, ook in onze eigen Noordzee. 100 mijl van hier kom je op plaatsen waar je in geen dagen een schip ziet. Vooral 's nachts voel je je dan nog zo groot als een speldekop. Onvergetelijke ervaringen zijn dat."

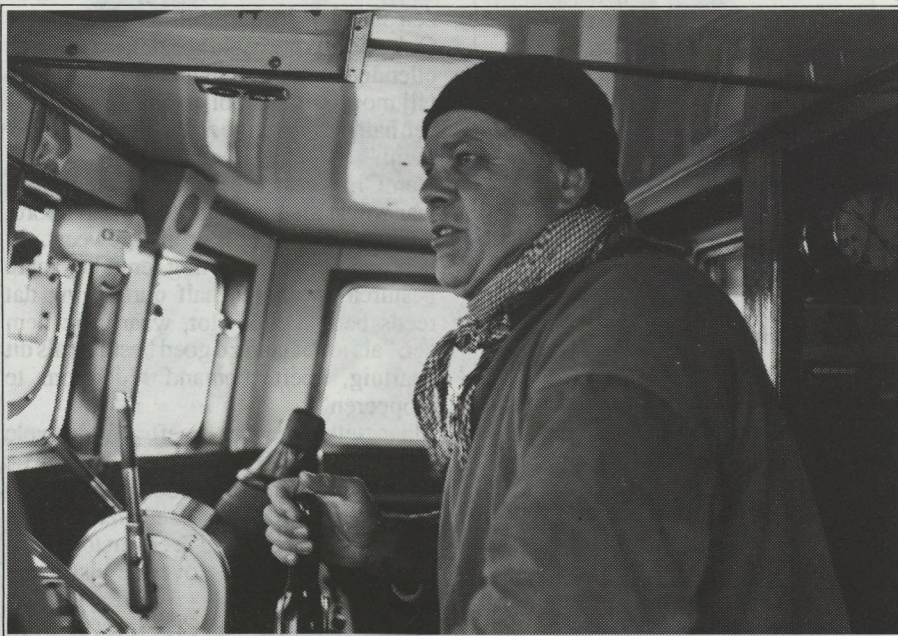
Hoewel alle apparatuur aan boord is zeilt Van Craeynest het liefste op zijn gevoel, terend op zijn opgedane ervaring, zijn koers bepalend op de zon en de sterren en waar de wind hem voert.

De zee zal hij wel nooit kunnen missen en de soms lange zwerftochten langs de Europese kustlijn ziet hij als een beloning voor 50 jaar intens gewroet op zee.

"Honderde keer heb ik als visser de zee vervloekt, maar ook duizende keer bemind. Soms was de ellende onbeschrijfelijk. Maar je leert de tegenslagen overwinnen en na verloop van jaren wordt heel het systeem een spel, zit het in je gebakken. Zelfs nu nog sta ik alle nachten twee à drie keer op om de weersomstandigheden te peilen".

"Kijk," besluit Van Craeynest, "de kunst bestaat erin, eens je op rust bent, niet te gaan vastroesten. Je moet actief blijven en zolang ik er lichamelijk toe bekwaam ben is dat voor mij het bevaren van de zee. Ik ben zot van de zee!"

Marc Loy



"Ieder afscheid was hard"

DE PIJN VAN HET AFSCHEID

De visser en zijn gezin. Van Craeynest spreekt vol bewondering en respect over zijn vrouw.

"Als de vrouw van een visser het leven van haar man niet kan accepteren gaat zij eraan ten onder. Is het leven van de visser zwaar dan is het leven van zijn vrouw dat evenzeer. De vrouw krijgt ook de taak van gezinshoofd op haar schouders en moet veelal beslissingen alleen kunnen nemen, zowel op financieel vlak als wat de opvoeding van de kinderen betreft. Zij staat er alleen voor. Zij is voor het gezin vader én moeder want als vader er niet is, spreekt moeder toch over vader die op zee is.

Vergeten wij trouwens niet dat er vroeger, toen er geen rechtstreeks contact met de wal was, er kinderen werden geboren en mensen begraven zonder dat je het wist of erbij was.

Ieder afscheid bij het afvaren was hard, sneed door mijn hart, hoewel ik mijn gevoelens niet altijd liet blijken. Maar een week of veertien dagen later was dit verdriet door de vreugde van het weerzien alweer uitgewist.

Bij de vrouw was er het verlangen haar man weer te zien, bij de man was er het verlangen naar vrouw, kinderen en thuis. Ik kan je verzekeren dat zo'n intense manier van leven, hinderde keren afscheid nemen maar ook honderde keren opnieuw een geliefd wezen weerzien, een relatie alleen maar intenser en sterker kan maken."

**HIER HAD UW
PUBLICITEIT
KUNNEN STAAN**

TEL:

(059)

32 55 59

Iedere maand bespreekt HET VISSERIJBLAD een vissersvaartuig van de Belgische vloot. Wie deze reeks bijhoudt, heeft na verloop van tijd een totaal overzicht van de vaartuigen.

Z. 324 WIELINGEN



Een omgebouwde IJslander

BOUWJAAR: 1948

UITRUSTING: BOOMKORVISSERIJ

MOTOR: VEUTZ, 368 pk (1962)

WERF: BOEL EN ZONEN, TEMSE

TONNAGE: 135, 10 BT

EIGENAAR: REDERIJ RUYTINGEN,

TYPE: STALEN DIEPZEETREILER

LENGTE: 33, 60 m

KNOKKE-HEIST

De Z. 324 was oorspronkelijk een schip voor de IJslandse visserij. Daar is nog weinig van te merken sinds de Oostendse zijtreiler onherkenbaar werd verbouwd voor de boomkorvisserij. Alleen valt het op dat het oudste vaartuig van de Zeebrugse vloot smaller uitvalt dan de modernere treilers, maar door de grotere diepgang heeft het schip een betrouwbare stabiliteit.

Karel Walrave van de Oostendse vuurtorenwijk, overleden in '85, liet de O.324 Raphaël-Gabriëlle (genoemd naar zijn zoon en dochter) na de oorlog bouwen op de Boelwerf te Temse. Bij Boel en Zonen, zoals de werf toen nog noemde werd onmiddellijk na de oorlog een nieuwe reeks motortreilers op stapel gezet. Dat waren de O. 85 Pasteur en O. 86 Edison, gevolgd door de O. 88 Curie en O. 89 Marconi voor de Oostendse rederij "Armement et Pêche Maritime". Op dat ogenblik was de Noordzeevervisserij niet erg aantrekkelijk en werd overgeschakeld op de diepzeevisserij.

De O. 324 en het identieke zusterschip O. 331 Nadine-Liliane-Josette waren dan ook aangewezen op de IJslandse wateren. De O.

324 was kleiner dan de eerste na-oorlogse treilers die de Boelwerf verlieten. De "tachtigers" met hun 220 brutoton waren voorzien van een 400 pk-motor, terwijl de O. 324 (toen 141 BT) een Carels van 300 pk meekreeg. De aandrijving werd in 1962 vervangen door een Deutz die 500 paarden waard is en nog steeds draait.

Een van de schippers aan boord was schoonzoon Charles Nassel die op IJsland voer tot de voorbehouden 200-mijlszone in 1975 van kracht werd. In IJsland had hij een rijke visgrond "ontdekt" voor de zuid-oostkust, die onder de vissers bekend was als "Charles Street". Hij voer toen ondermeer met Henry Theys, Miel Lambrecht, Freddy Van Billemont, Frans Tavenier en de Oostendse vislosser die nu nog steeds als "de bruggeling" door de vismijn loopt.

Ondertussen was de IJslander reeds van eigenaar veranderd. Reder Léon Desmidt uit Heist kocht het schip dat in 1973 als Z. 324 Wielingen uitvoer. De reder liet de zijtreiler grondig verbouwen. Het "gat" werd toegemaakt, de bazaarmast verhuisde naar het achterdek en de

uitrusting voor de bokkenvisserij werd geplaatst. Desmidt heeft de Wielingen slechts een vijftal jaren gehouden. In '78 nam André Beernaert, gehuwd met een kleindochter van Desmidt, de zaak over. Hij plaatste een nieuwe brug en moderne instrumenten waardoor het schip geen gelijkenis meer vertoonde met de gewezen IJslander. Sinds twee jaar vaart de bokkentrieler voor rekening van de familiale BVBA Rederij Ruytingen.

Met bouwjaar 1948 is de Z. 324 de oudste trieler van de Zeebrugse vloot, sinds het wegvallen van de Z. 201 en de Z. 501. Alleen de twee Oostendse kustvaartuigen O. 23 en O. 32 zijn ouder. Toch blijft de Zeebrugse trieler met de langste staat van dienst zeewaardig dank zij het nauwgezet onderhoud. Vorige maandag was de trieler trouwens opnieuw aan de markt. Voor reder-schipper André Beernaert en zijn stuurman Charles Allemeersch, machinist Rudy Rys en de matrozen Jean-Pierre Duyck en Kurt Rosseel betekent dit enkele dagen rust vooraleer een nieuwe reis wenkt.

1962

Oostende: de vismijn wordt gemoderniseerd

Onze eerste bijdrage over de werking van de "Commissie Modernisering Vismijn" in de vroege zestiger jaren, besloten wij met de weergave van een meer beperkt programma, door het Oostendse Schepencollege voorgesteld, nadat door verschillende commissieleden verder gaande ideeën waren geopperd.

Het hoge tempo, waarop de commissie tot dan toe werkte, kon blijkbaar niet volgehouden worden, gezien de eerste samenkomst van de commissie in 1963 eerst op 7 juni zou plaatsvinden.

De Stedelijke Diensten daarentegen bleken in die tussentijd niet stil gezeten te hebben, naar blijkt uit hetgeen de Havenkapitein Becu tijdens de tussenkomst kon meedelen en wel:

- Samen met de Rederscentrale waren besprekingen gevoerd met het Ministerie van Openbare Werken over de aanwezigheid van arduinblokken in het water voor de sassens. Men hoopte op een positief resultaat van deze besprekingen.
- Reservedeuren voor de vissershavensluis waren inmiddels gereed gekomen en dienden enkel nog aangepast te worden.
- Langs de vismijnlaan waren de werken

aan de parkeerplaats reeds aangevangen. De komst van een partikuliere scheepslift in de vissershaven was aanleiding tot het stellen van de vraag, of men de voorkeur zou geven aan het bouwen van een derde slipway, dan wel aan het bouwen van een scheepslift.

Over de toekomst van het "sprotkot" liepen de meningen sterk uiteen.

Enkele commissieleden waren de mening toegedaan dat het verbinden van de vismijn en de haringhalle niet noodzakelijk het afbreken van het sprotkot inhield, anderen zagen het afbreken van het sprotkot noodzakelijk om een optimale toegang tot vismijn en haringhalle te verwezenlijken. Naar hun mening diende de verbindingshalle te beschikken over een zo groot mogelijke toegangspoort.

Na uitgebreide besprekingen werd men het erover eens dat volgende werken dienden uitgevoerd te worden:

1. aanbrengen van een poort aan de noordkant van de vismijn;
2. afbreken van het sprotkot en maken van een verbindingstuk tussen vismijn en haringhalle;
3. verlagen van de vishalle;
4. verhogen, versterken en verbreden van

de luifel boven de loskade;

5. ombouwen van de haringhalle met aangrenzende pakhuizen;

6. aanbrengen van een poort van 12 meter in de verbindingshalle tussen vismijn en haringhalle;

7. uitbreken van de treinsporen aan de haringhalle en verhardens van de vrijgekomen ruimte;

8. verbreden van de Vismijnlaan. Verplaatsen van de treinsporen om ruimte te maken voor parkeerplaatsen.

Hiervan zouden volgende werken bij voorrang dienen uitgevoerd te worden:

1. afbreken van het sprotkot, verbinden van vis- en haringhalle, aanbrengen van poorten in de noordelijke ingang van de vismijn, aanbrengen van tussenpoorten aan vis- en haringhallen;

2. verminderen van de hoogte van de verkoophalle;

3. verhogen, versterken en verbreden van de luifel;

4. ombouwen van de haringhalle, aanbrengen van een poort aan de zuidelijke ingang, wegnemen van de treinsporen, eventueel ombouwen van de pakhuizen van de haringhalle, verbreden van de Vismijnlaan, maken van parkeerplaatsen naast de Vismijnlaan, verleggen van de sporen.

De Technische Diensten van de stad werd opgedragen een studie te maken over de technische mogelijkheden van de punten 1, 2 en 3; een kostenraming te maken en deze op de eerstkomende vergadering voor te leggen.

Ook werd besloten in het vervolg elke maand te vergaderen. Tijdens de op 9 augustus 1963 gehouden vergadering kon de heer Becu, Havenkapitein en Directeur van de vismijn meedelen, dat door het Schepencollege volgende beslissingen waren getroffen:

1. uitbreken van de treinsporen tussen de haringhalle en de pakhuizen en verhardens van de vrijgekomen grond met uitschotkeien van de wegendienst;

2. aanleggen van een grote parkeerplaats aan de noordkant van de vismijn tot tegen de sluisen;

3. aanbrengen van een poort aan de noordkant van de vismijn.

Na verdere besprekingen besliste de Commissie Modernisering Vismijn:

1. gezien de grote technische problemen en de kolossale kosten, gelet op de weinige voordelen, de verlaging van het plafond van de vismijn af te voeren;

2. om redenen van financiële aard, voorlopig althans, het plan voor de werken aan de luifel, in de ijskast te stoppen;

3. af te zien van verdere veranderingswerken in de vismijn en de komende vergaderingen te wijden aan het vraagstuk van de haringhalle.

In een volgende bijdrage hopen wij hieraan aandacht te kunnen schenken.

CREVITS Louis & Zonen B.V.B.A.

Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten

Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigdheden

Rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 137,
8380 Lissewege BRUGGE
Tel: 050/54 48 33
Tijdokstraat 3,
ZEEBRUGGE
Tel 050/54 45 85

H. Baelskaai 18,
OOSTENDE
Tel: 059/32 50 13
vanuit Nederland:
09.32.50.54.48.33
Fax: 050/ 54 79 11

1280

Bedorven vis te Ieper

In het vijfde deel van de "Histoire de Flandre" van Warnkoenig-Gheldolf (1864) vinden we een statistiek van straffen en boetes die te Ieper opgelegd werden aan personen die zich niet gehouden hadden aan de stedelijke verordeningen. Deze waren heel streng voor wat de kwaliteit van de eetwaren betreft.

De meeste waren werden verkocht op markten, en zo was er ook een vismarkt met eigen reglementeringen. De overtredingen werden hoofdzakelijk opgetekend in het latijn - of wat daarvoor moest doorgaan -, en enkele keren in de volkstaal.

We zullen zien dat de scribenten van latijnse benamingen voor vissoorten geen kaas gegeten hebben. Ze fatsoeneerden zelf, na wat haargeschart, namen in keukenlatijn. Op die manier zijn ze voor ons verstaanbaar.

In de meeste gevallen werden straffen uitgedeeld aan vishandelaars die slechte kwaliteit te koop aanboden. Daarnaast waren er natuurlijk nog andere strafbare

feiten. Hier volgt een opsomming in de goede volgode:

- drie vishandelaars werden veroordeeld voor het tentoonstellen en verkopen van verdorven paling (de malis palingis);

- er zijn twee veroordelingen voor het uitvoeren van vis die te Ieper moest verkocht worden;

- één kreeg straf omdat hij "molenaars" (zoetwatervis) verkocht had voor wijting;

- vier handelaars kregen een boete aangesmeerd omdat ze bedorven makreel hadden te koop aangeboden, elf anderen eveneens, zonder aanduiding over welke vissoort het ging;

- twee anderen omdat ze stinkende kleine kabeljauw (gullen) aan de man wilden brengen (de gullis fetidis), één voor slechte baars, nog een andere voor stinkende roobaard (de robardis fetidis), drie voor bedorven mosselen, drie voor rotte "molenaars", vier anderen voor slechte hondshaai (in volkstaal: van quaden ze(e)teeven!).

Verder waren er nog bedorven vissoorten:

zalm (vier gestraften); zeebaars (zebarssen): twee man; rog (de malis rochcis).

Acht personen, waaronder een knecht, kregen straffen omdat ze haring verkocht hadden tegen een hogere prijs dan deze die vastgesteld was in de verordening. (Knechten moesten slechts de helft van de boete betalen.)

Vervolgens waren er nog straffen wegens verkoop van vis, waaronder een bruinvis, vooraleer ze gekeurd was. Voor beledigingen aan het adres van de viskeurders werden vijf vishandelaars beboet met één pond ten bate van de slachtoffers. Niet gehoorzamen aan de viskeurders? Vier boetes. Er was zelfs een boete voor iemand die vis van de oostzijde van de markt overgebracht had naar de westzijde. En ten slotte werd straf uitgesproken over vier vishandelaars die, niettegenstaande het verbod vanwege de keurders, toch zalm hadden aangesneden.

Richard Verbanck



Oud Oostende in beeld

Binnenkort verschijnt het 4de deel van "Oud Oostende in beeld", samengesteld door de Oostendse fotoverzamelaar André Van Caillie.

Als omslag koos de auteur voor de hiernaast afgedrukte foto, die omstreeks 1915 genomen werd aan het tweede handelsdok. Op de voorgrond wandelt een Duitse soldaat voorbij het zeestation. Op de achtergrond is een deel van het politiebureau van de wijk Hazegras te zien en het nieuwe station.

Het boek kost 950,- bij voorintekening (na 15 juni: 1 100,-) te vermeerderen met de verzendkosten, indien niet afgehaald. Het boek (208 blz) met harde geplastificeerde omslag, formaat 20x20 cm, is te bekomen door storting van het vermelde bedrag op rek. 000-046754-08 van A. Van Caillie, Verenigingsstraat 36 te 8400 Oostende.

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

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



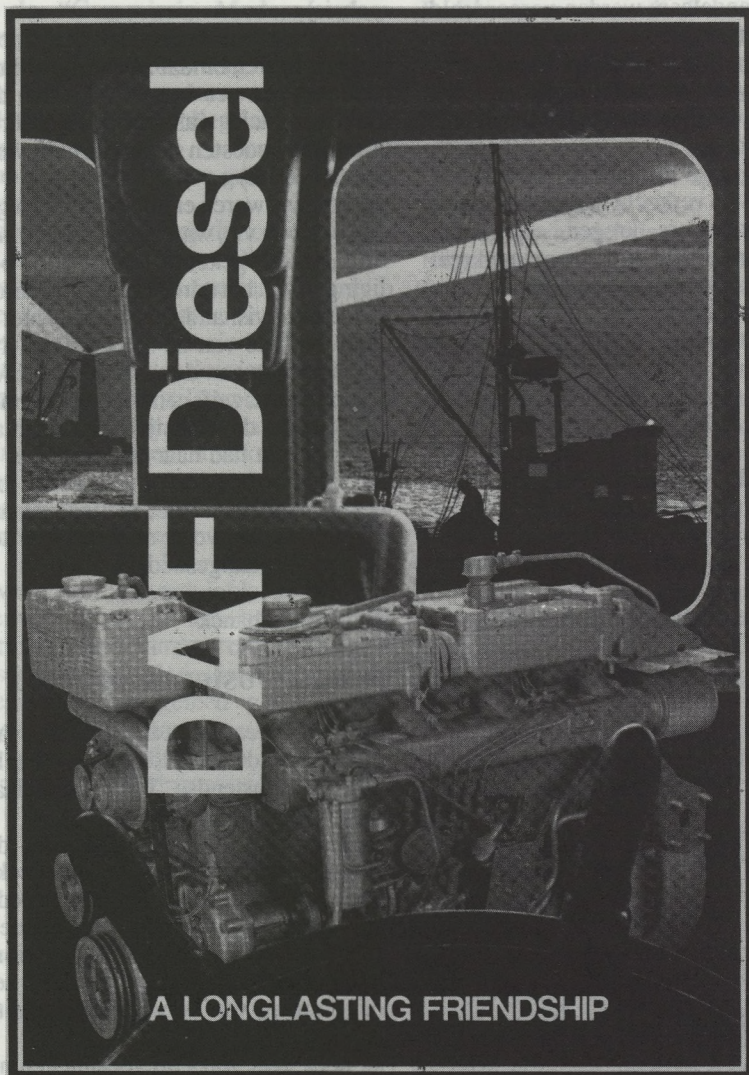
Erkend Service Station voor Reddingvlotten

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

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

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

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
DKZ 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

A LONGLASTING FRIENDSHIP

DAF Diesel, Een langdurige vriendschap.

DAF Trucks N.V. - DAF België

Antwerpsesteenweg 126 - B-2630 Aartselaar

Tel.: (03) 870.02.11

Tlx: 31647

ONDERZOEKS RAAD

Op 8 maart, tijdens de enige zitting van de maand maart, werden door de Raad twee uitspraken gedaan, de Rijkskommissaris vorderde in drie zaken en een geval van desertie werd in onderzoek genomen.

1. Uitspraak inzake de schadevaring door de Z.207 "Adamtje" in de haven van Zeebrugge op 17 april 1987.

Schipper André Adams werd bestraft met een waarschuwing wegens een tekortkoming aan goede zeemanschap en een voortreding op artikel 8 §1 van het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1981 houdende het reglement voor de Belgische territoriale zee, de haven en de stranden.

Dit artikel bepaalt: *"Geen enkele bepaling van dit reglement ontslaat de redeer, de kapitein of de bemanning van het vaartuig ervan, alle voorzorgen te nemen, die volgens het gewone zeemansgebruik of door bijzondere omstandigheden waarin het vaartuig zich bevindt, geboden zijn."*

De Z.207 voerde bij het verlaten van de Kuisbank een te bruusk manoeuvre uit waardoor de Z.207 tegen een sportvissersvaartuig is gevaren dat gemeerd lag aan een ponton recht over de Kuisbank.

Het vaartuigje werd op zijn beurt over het ponton geduwd, waarbij lichte schade werd aangericht aan nog vier andere sportvaartuigjes en aan het ponton zelf.

Schipper Adams verklaarde dat zijn vaartuig door de NNO-wind was afgedreven en zo tegen het andere vaartuig terecht kwam.

De Raad nam deze verklaring niet aan, gezien het ponton ten oosten van de kuisbank ligt en bij een NNO-wind, kracht 3 kon de Z.207 niet tegen het sportvissersvaartuigje drijven.

2. Uitspraak betreffende een overtreding van het verkeersscheidingsstelsel op 9 maart '88 door de N. 57 "Terry".

Schipper Eric Casier die fout bekende werd door de Raad bestraft met één dag schorsing.

De N. 57 had op 9 maart 1988 een inbreuk gepleegd op voorschrift 10 b van het IAR door in de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel tegen de algemene richting van de verkeersstroom in te varen.

De N. 57 werd door een vliegtuig van de Britse kustwacht geïdentificeerd.

Voorschrift 10 b zegt dat het vaartuig dat gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel in de passende verkeerbaan moet varen in de algemene richting van de verkeersstroom voor die baan.

Dat de N. 57 eventjes uit de scheidingszone afgedreven was nam de Raad niet aan als een geldige reden om de inbreuk te verrechtvaardigen.

Robert Coelus

ZIJ HADDEN PECH

Nadat de vangst was gelost aan boord van de Z.70 "t Westdiep" werd vastgesteld dat zowel de alternator als de startbatterij van de motor averij hadden opgelopen. oorzaak van de averij was een lek in het koelsysteem van de motor.

Tijdens de visserij in visvak 905 kwam de O.309 "Jacob van Maerlant" in aanvaring met een Schotse treiler met Aberdeen als thuishaven. Het Schotse vaartuig liep geen averij op maar ingevolge de aanvaring werd wel schade vastgesteld aan de scheepzijde van het Oostendse vissersvaartuig. Gezien er geen andere schade werd vastgesteld en het vaartuig geen lekken vertoonde werd de visserij verder gezet.

Op de visgronden werd de schipper van de Z.470 "Odin" opgeroepen door zijn collega van de Z.207 "Adamtje", die af te rekenen kreeg met schade aan de hulpmotoren. Gezien herstellen op zee onmogelijk was, diende de Z.207 opgesleept te worden naar Oostende. Ter hoogte van voornoemde haven werd de sleep opgenomen door de staatsleepboot "Zeetijger".

Aan boord van de Z.596 "De Zwerver" werd averij opgelopen aan de stuurboordbok. Dat gebeurde toen de bok getopt werd, teneinde herstellingen uit te voeren aan het steennet.

Tijdens het bedrijven van de visserij werd aan boord van de O.137 "Twilight" een lek vastgesteld aan de zoetwaterpomp waardoor het water op de dynamo van de vislier terecht kwam. Gelukkig slaagde men erin met eigen middelen de zeewaterpomp te herstellen waarna men de visserij voort kon zetten.

Op de visgronden kwamen de netten van de Z.44 "De Caine" vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Na ongeveer een uur slaagde men er in de bakboordboel boven water te halen maar er werd wel averij vastgesteld aan het vistuig.

Ook de netten van de Z.39 "Zuiderzee" kwamen vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Dat gebeurde in visvak 903. Bij het winden der netten kreeg het

vaartuig bovendien een zware zee te verduren waardoor het vaartuig nog verder van het onder water zittend obstakel werd weggeduwd. Hierdoor sloeg de ampèremeter van de elektrische lier naar de maximumstand. Toen de netten aan boord waren en het vaartuig met de motor op stop lag, stelde men rookontwikkeling vast in de motorkamer. Een pondonderzoek wees uit dat de flexibel van de aandrijving van de elektrische lier verbrand was. Men kon wel, bij middel van de hulpgroep, de reis voltooiën.

Aan boord van de Z.93 "Aalscholver" deden zich moeilijkheden voor met de waterpomp. De motorist stelde vast dat deze lek was zodat men noodgedwongen terug moest keren naar Oostende voor reparatie. Na herstelling werd terug zee gekozen maar toen stelde de motorist vast dat het reservestuk niet dicht was en dat temperatuur van zowel het koelwater als de olie abnormaal hoog was. Onmiddellijk werd de terugreis begonnen. In de haven stelde men vast dat de waterkoeling verstopt zat.

EHBO

Iedereen maakt wel eens een ernstige val mee waarbij gevreesd wordt dat één of ander bot gebroken is. Er is pijn, het lichaamsdeel kleurt blauw-rood (inwendige bloeding) en zwelt.

In bepaalde gevallen zie je onmiddellijk dat het een breuk is door de abnormale stand of doordat de gebroken botten door het vel steken en een open beenbreuk ontstaat.

Bij het vermoeden of bij zekerheid over een breuk, laten we het slachtoffer steeds onbeweeglijk liggen, tenzij we moeten verplaatsen doordat era levensgevaar ontstaat (brand, autostrade, gasverstikking,...).

Een breuk kan gespalkt worden, maar dan op oordeelkundige manier. Pneumatische spalken (opblaasbaar) zijn ideaal in de meeste gevallen. Daarnaast doen een paar opgerolde dekens soms wonderen.

Bij dit alles dienen de hulpdiensten te worden verwittigd, daar een breuk gespecialiseerde medische hulp nodig heeft! Aan land zijn de 100 diensten of de 1911 (ambulancedienst Rode Kruis) binnen een paar minuten ter plaatse, en op zee kan de Radio-Geneeskundige Dienst (Radio-medical Oostende Radio O.S.T.) gratis om inlichtingen worden opgeroepen.

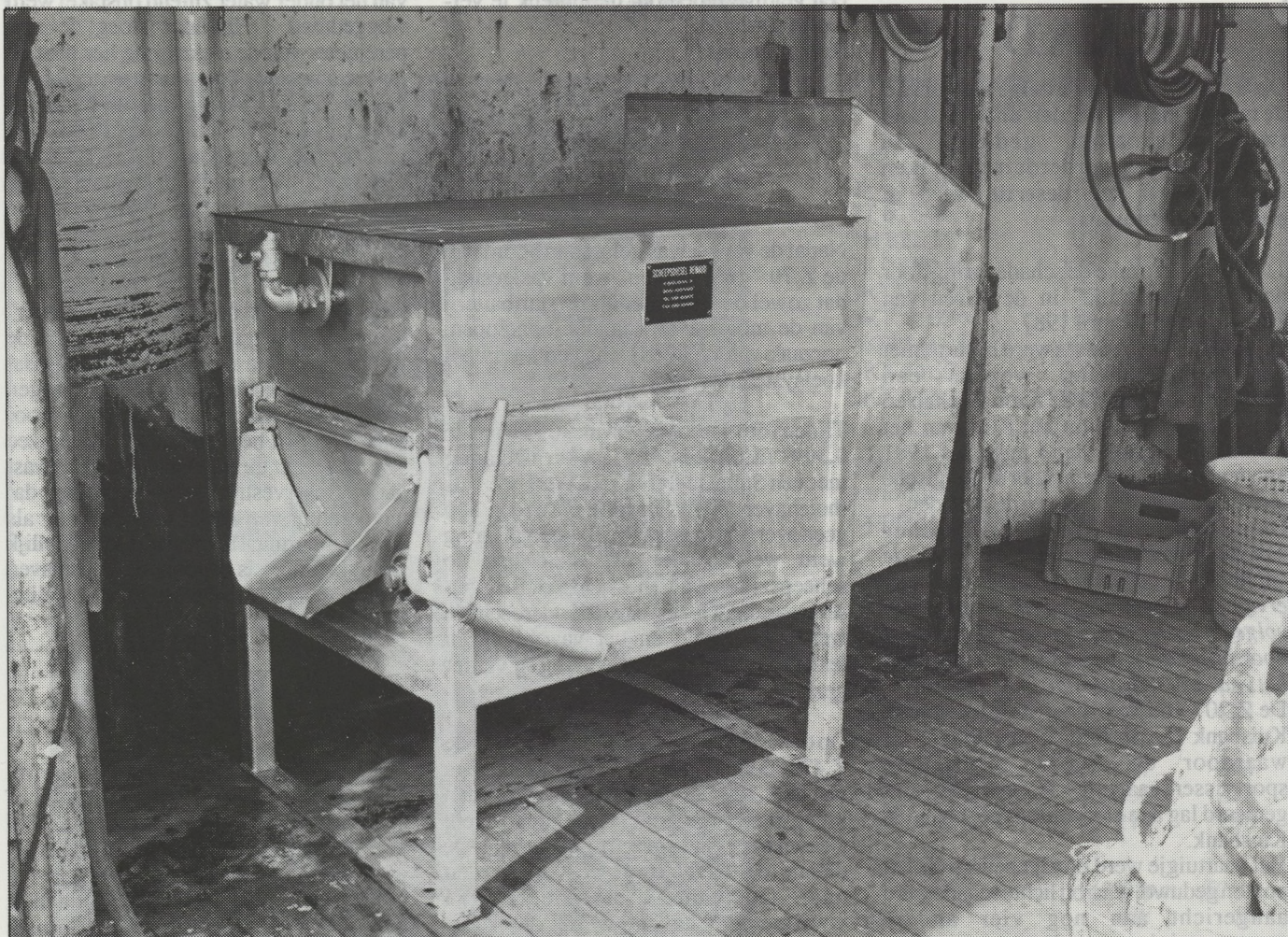
Bij een open breuk leggen we best een steriele doek op de open wonde teneinde het infectiegevaar te verminderen.

E. Brouckxon, Ondervoorzitter Rode Kruis Oostende

Naast het plaatsen van vangstverwerkingsinstallaties nu ook

VISSPOELMACHINES

van eigen fabrikaat



visspoelmachine gemaakt voor en geplaatst op de O.127 "Okeanos"

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

H. Baelskaai 8, 8400 OOSTENDE – Tel. (059) 32 28 75 – Privé (050) 51 48 79 – FAX 32 56 59

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

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Vorige maand heb ik, zonder medeweten van de hoofdredakteur, verslag uitgebracht over de jaarlijkse vergadering van de vereniging die Het Visserijblad uitgeeft. Ik heb daarbij geen blad voor de mond gehouden en ik moet zeggen dat het me niet in dank is afgenomen. Vanaf nu zal elk stukje dat ik schrijf vooraf beoordeeld worden door een speciale commissie die zal onderzoeken of ik primo: op geen zere tenen trap; secundo: niet te ver ga in mijn uitlatingen; tertio: het eigen nest niet bevuil.

De passages die volgens de commissie niet door de beugel kunnen zullen in dit cursiefje vervallen en vervangen worden door het woordje "GECENSUREERD".

Het gaat hier dus duidelijk van kwaad naar erger, maar dat mag de pret niet bederven en ik wil er verder geen woord meer aan vuil maken.

Deze keer wil ik het hebben over de verschillende machtsgroepen binnen Het "GECENSUREERD"blad. Dat is belangrijk opdat de lezers zouden kunnen tussen de regels lezen wat de bedoeling van dit of gene artikel is. Jullie denken toch zeker niet dat het allemaal onschuldig geschrijf is. Achter alles zit een bedoeling. De lezers van Eco's nieuwste turf "De Slinger van Foucoult" weten dat inmiddels al maar de lezers van dit onbenullige "GECENSUREERD"blad die zijn daarvan misschien nog niet op de hoogte en daarom is het belangrijk dat ze deze bijdrage lezen.

Enerzijds heb je de groep rond de advocaat "GECENSUREERD". Zij streven ernaar van dit blad een breed magazine te maken dat vooral niet over de visserij schrijft. Hun artikels dienen met de grootste achterdocht gelezen te worden. Gelukkig schrijven zijzelf weinig of nooit. Vervolgens is er de klik rond de geldmagnaat "GECENSUREERD". Het enige dat zij "ambieren" is een ministerpost in de regering Martens XXII. Ook hun artikels moeten met enige argwaan bekeken worden, want onder schijnbaar onbenullige mededelingen weten zij een karrevracht propaganda te moffelen. Dan is er nog de groep van de onbenullige hoofdredakteur "GECENSUREERD". Deze is al blij dat het blad vol geraakt en desnoods zou hij er een stripverhaal in plaatsen. Pas dus op: dit gaat met zedenverwildering gepaard; daarachter schuilt een houding van "laat maar waaien, we zien wel vanwaar de wind komt" en dat kan niet goed zijn voor een lezerspubliek bij wie de windsterkte

van kapitaal belang is. En zo zijn er nog een aantal groepen op te merken: artikels over het "volksgeloof van de vissers" kunnen alleen maar tot doel hebben de schapen weer naar de stal te lokken, enzovoort, enzovoort. Oppassen dus! Maar ik wil de eigen stal niet langer bevuilen en stop er dus mee. Baai de wei: vorige maand stond hier een schoon cursiefje van de loods "GECENSUREERD" dat ook al over vuurtorens ging. Niet alleen is er tegenwoordig een overvloed van cursiefjes in dit blad, maar als ze dan nog allemaal over vuurtorens gaan, wordt het toch een beetje van het goede te veel.

In dat cursiefje beweerde de "GECENSUREERD" man dat ik, de Laatste Vlaamse Vuurtorenwachter, geen nuttige functie meer had en alleen nog maar dichterlijke aspiraties mocht koesteren. Wat dat eerste betreft zit hij er lelijk naast, maar het is wel juist dat ik hier soms gedichten schrijf. Zo schreef ik dertig jaar geleden nog: "Ik heb een zee waarin ik meeuwen houlen ik heb jou." Dit (weliswaar korte) gedicht werd opgedragen aan een schone blonde maagd, die ik probeerde in mijn toren te lokken, maar die er helaas vandoor gegaan is met een vertegenwoordiger, er vervolgens mee getrouwd is om er nadien van te scheiden. Ik bedoel maar: al dat dichten bracht dus niet zoveel open ik schakelde over op meer realistische poëzie. Zo herinner ik mij de tijd dat ik het hier op mijn toren niet meer zag zitten en aanmonsterde voor één reis. (Meer reizen heb ik inderdaad niet gedaan en wie het onderstaande gedicht leest zal weten waarom:)

Brakend als geen één
mijn maag boven mijn longen
en als de meeuwen zongen
dan hoorde ik er geen

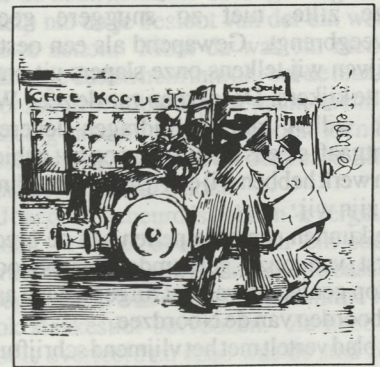
Het schip voer verder heen
en viste alsmaar tongen
door iedereen bedongen
maar ik, ik zag niet één

Waar is die stem nu heen
die me het deed beslissen
die stem die alsmaar zei

gij zult u niet vergissen
voortaan zult gij vissen
vissen

Wie zei daar ook weer dat er vandaag
de dag geen sonnetten meer geschreven
worden. Niet perfect? Wie eist hier nu
perfektie?!

tussen soepe en patatten



Een rubriek waarin Robert Rousselle, alias Soepe, ons iedere maand één of ander aan de lijve ervaren verhaal uit de visserswereld, kond doet.

"Ooit kwam ik met een klant, een visser, af van Brugge waar hij zijn advocaat had geraadpleegd. We stopten aan een cafeetje te 'Vijfwege' waar toen een alombekende uit de visserijwereld de baas was. Op het moment dat wij daar binnenvallen zitten daar een aantal reders, waaronder wijlen André Van Lul. Ineens zegt één van die reders (de man is nu hotelier in Oostende): "Allez Soepe, voer mij een keer naar Antwerpen." Ik zeg hem: "Dat gaat niet want ik heb hier een klant bij me die terug naar Oostende moet."

"Niets van," zegt de man, "jij voert mij naar Antwerpen en ik betaal voor die mens een andere taxi."

Wij dus naar Antwerpen waar hij een aantal café's afdwilt. "Nu gaan we eten!" zegt hij opeens. We stappen een Chinees restaurant binnen en hij vraagt me: "Wat wil je eten, soepe?" Ik antwoord heel serieus: "Ewel, soepe, hé". Begint die reder daar heel dat restaurant omver te bulderen van het lachen en die niets begrijpende kelners staan maar te knikken en te buigen als knipmessen.

Dan doet hij daar een formidabele bestelling voor ons twee en voor er goed en wel kan opgediend worden, zegt hij opeens: "Ik ben hier weg, ik betaal nu al op voorhand en je komt mij hier morgen weer oppakken." En weg was hij. Ik heb daar die hele menu mogen verwerken en ben terug naar Oostende getogen. Maar ik had dus heel wat geld gekregen voor die rit en het gevolg was dat ik onderweg ook hier en daar bleef plakken. Enfin: uiteindelijk bleek dat hij eerder in Oostende gearriveerd was dan ik zelf.

Die reder was trouwens dezelfde tiep die ooit tegen zijn moeder zei: "Ik ga nog even een krant kopen." Hij vertrok op zijn pantoffels en is pas drie jaar later weer thuisgekomen. Ongelooflijk!"

LOKROEP: De uitgever van het beste, het boeiendste visserijblad zal nooit kunnen beseffen wat hij iedere maand in onze zilte, niet zo snuggere geest teweegbrengt. Gewapend als een oester wrijven wij telkens onze slapers uit onze platte kijkers. De lokroep van de zee! Wij ook willen talloze bijdragen leveren, puntgaaf, steeds op tijd want op het gebied van werk hebben wij een ijzeren discipline. Zo zijn wij.

We kunnen een eitje pellen aan de brede borst van onze geroemde vissersvloot, volop genietend van het ruige bestaan aan de boorden van de Noordzee.

Dit blad vertelt met het vlijmend schrijftuig van ons allemaal, de grote jongens die het voor het zeggen hebben hoe het eigenlijk wel moet om die moedige visserijwereld de juiste koers aan te geven.

Mede met dat punthoofd van ons, groot door de stormen die uit onze meditatie rijpen. Omwille van de lokroep van de zee.

RADAR (1): Het V.T.S. (Vessel Traffic System) waarvan één vinger aan onze goede haveningang te Oostende de lucht insteekt is eerst en vooral bestemd om de zeevaarder bij te staan in de toenemende goederenstroom naar onze havens. Het V.T.S. is één van de elementen die de

vertrouwde (ouderwetse) vuurtorens naar het leven staan, maar dat is een andere kwestie.

Kunnen loodsen dan hun taak niet meer alleen aan, zonder de hulp van een elektronisch systeem?

Men moet weten dat er reeds vele V.T.-systemen bestaan in havens en zeegebieden. Het volstaat "t Kanaal" te bevaren om er alles van te weten. Het was eigenlijk geen reclame voor het maritiem België dat wij geen V.T.-systeem in handen hadden. Daar heeft ons land dan maar gauw iets aan gedaan, waaruit we dan weeral kunnen afleiden dat het niet in het leven werd geroepen uit bezorgdheid voor de loods in de eerste plaats, die voort een doorslaggevende rol zal spelen in de goederenstroom van en naar onze havens. Zuiver nautisch heeft de loods geen behoefte aan dergelijk systeem. Hij kan zijn mannetje staan!

Geen loodsen meer nodig, denkt de landsman in zijn onschuld, schepen zullen voortaan binnengepraat worden door de radarwaarnemers...?

Een simplistische benadering. Radarwaarnemers observeren de scheepvaart op hun schermen in de radartorens van Zeebrugge, Vlissingen, Hansweert, Terneuzen en Zandvliet en

verzorgen verder de communicatie tussen scheepvaart en wal terwijl ze ten dienste staan voor alle nuttige maritieme informatie.

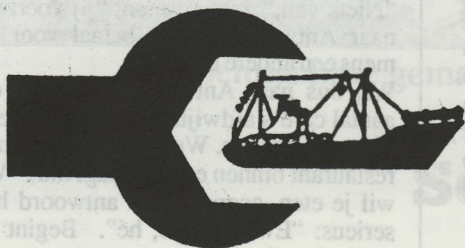
Het "binnenpraten" en "adviseren" van de scheepvaart kan alleen maar gebeuren door ervaren loodsen. Er is helemaal niets gewijzigd aan de kennis die iemand moet bezitten om een schip de juiste en veilige koers, en eventuele nautische moeilijkheden te wijzen in de vaarwaters. Het ligt voor de hand dat een radarwaarnemer niet over deze bekwaamheid beschikt.

Er kan bovendien geen professioneel onderscheid gemaakt worden tussen het beloodsen aan boord en "beloodsen-op-afstand".

Daarom is de bijstand van het V.T.-systeem verdeeld in twee onderscheiden bedrijvigheden: informatie aan de schepen of advies aan de schepen. Vaartuigen informeren over getijden, weers- en sluisstanden is iets helemaal anders dan een kapitein te adviseren bvb stuurboord roer te geven of volle kracht te varen.

Het gaat om veiligheid: de veiligheid van schip en opvarenden en bovendien het...milieu, want moest je zien wat schepen allemaal vervoeren...!

LIN



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**

'k Zien van de reize ein keir noar Sluus gewist, je wit dadde wel liggen zeekersten? Misschien de ja gieder der vroeger meir oover wist os de nafte doar goekoooper was en da je in iedere caffèe ein druppel koste kriegen en bie uus nie en dat 't de moeite weird was voer ein kielootje butter mee te brieden en ein flassche jeniever. De nafte kost doar nu dierder, druppels kun je bie uus nu ooverolsten kriegen en an de drank en de butter is ter ook niettent meir te verdienen. 't Einigste da nog interessant is da zien de seks boetieks en 'k weeten niet os die wienkels doar zien voe de belgen olleine te gerieven. Want 't zien de belgen olleine nie die van die geniepige snoepers gewist hebben. D'ollanders met hunder biebel en hunder getuugen van jee-oo-va, hebben der ook noois nie op gespoogen gelijk of dan 'k hooren vertellen hebben.

't Is gebeurd in Enkhuizen en in de tied dat de zuuderzei nog oopen laag en datter doar nog visch te vangen was en dat 't vul zaat met zeichoenden en wollevisschen. Op ein zekere dag was ter ein visscher van Enkhuizen die ein zeimeirminne gevangen had in ze netten en je wist ter nie goed wa mee gedoan. Van zin eigens noois met dadde in ze kot maggen kommen van ze vrommensch. Je kost ze noar de seks boetieks nie draagen want er was doar nog gein sprake van en in de miene mocht ze niet binnen want ze was in nog veele

minder dan in monookienie gekleid. In die tied woaren d'hollanders veele seveinder op zukke diengen.

Je goeng ter mee noar de burgemeister en dezen gaf hem de road van da schoon kiend in de bassing te steeken: 't goat ein toeriestische attaksje worden ter goat doar veele volk kommen noar toe kieken voerol omdan de siksboetieks en de teevee tonne nog nie uitgevoenden woaren. En je zei der bie datten persoonlijk der goeng vooren zorgen dat ze olle daagen heur eeten kreig. Moar dat liep sebietstent roend gelijk ein strooien viertje datter ein schoon vrommensch met niettent an in de bassing zaat en 't is te verstoan dan oal de manneschen heur eeten wilden kommen geeven. 't Joenk wierd bedorven van oal de vinters, ze kwam zelfs uut je 'n hand eeten os 't heur anstoend en ze verzwoarde met de dag. Nu d'ollanders hebben oltied gehoeden van veele volk in de stoasje, moar hier was 't veele volk in de bassing om zo te zeggen.

't Was oal gein avanse dat de domienee in ze kerke prikte dat dadde groote zoende was doar noar toe te kieken: 't was oal riklame en 't verergerde met de dag van de menschen die kwamen eten brieden. Wien datter doar ook nie mee gediend was was 't vrouwvolk en in de platse van eeten te brieden kwaamen ze met steinen smieten. 't wierd zoedoenieg erg dat de

burgemeister doar ein plakkoat zette dat 't verbooden was van met steinen te smieten. Da plakkoat stoat nu nog oltied doar ol is 't dat de zeimeirminne ol lange weg is. 't Hielp nie en je besloot van der ein wacht bie te zetten. Moar da was ein nieuwe miseerje datten hem antrok: oal de manneschen wilden dag en nacht roend de bassing droajen voe da schoon kiend te beschermen, ter woaren der zelve die 't voe niettent wilden doen.

't Joar dat 't gebeurd is hebben 'k vergeten, moar 't moet doar ein keir ein stieve stravve wienter gewist zien dat de bassing toegevrozen was en de zeimeirminne was ook staakestief bevrozen. Ze hebt het noois overleefd en azoo was de stad ze 'n attaksje kwiet en ze hebben heur tonne moar in de ploaster gestooken en in de muzee gezet. Moar da was daddre nie meir: veele volk ister noois kommen noar toe kieken. Moar da kan ook zien omdan de seksboetieks begosten op te kommen in olland en datter doar en in de teevee veel meir te zien was...

't Is moar voe te zeggen oster binnen ein paar joar niettent meir te doen goat zien van de visscherie in Ostende, dan ze 't visscheriedok zoen kunnen hoeden voe zeimeirminnen te kweiken. Je kunt poois nie weeten dat dadde ein toeriestische attaksje wordt, en dat de vinten zoe veele nie meir noar Sluus goan moeten loopen voer eintwadde te zien.

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

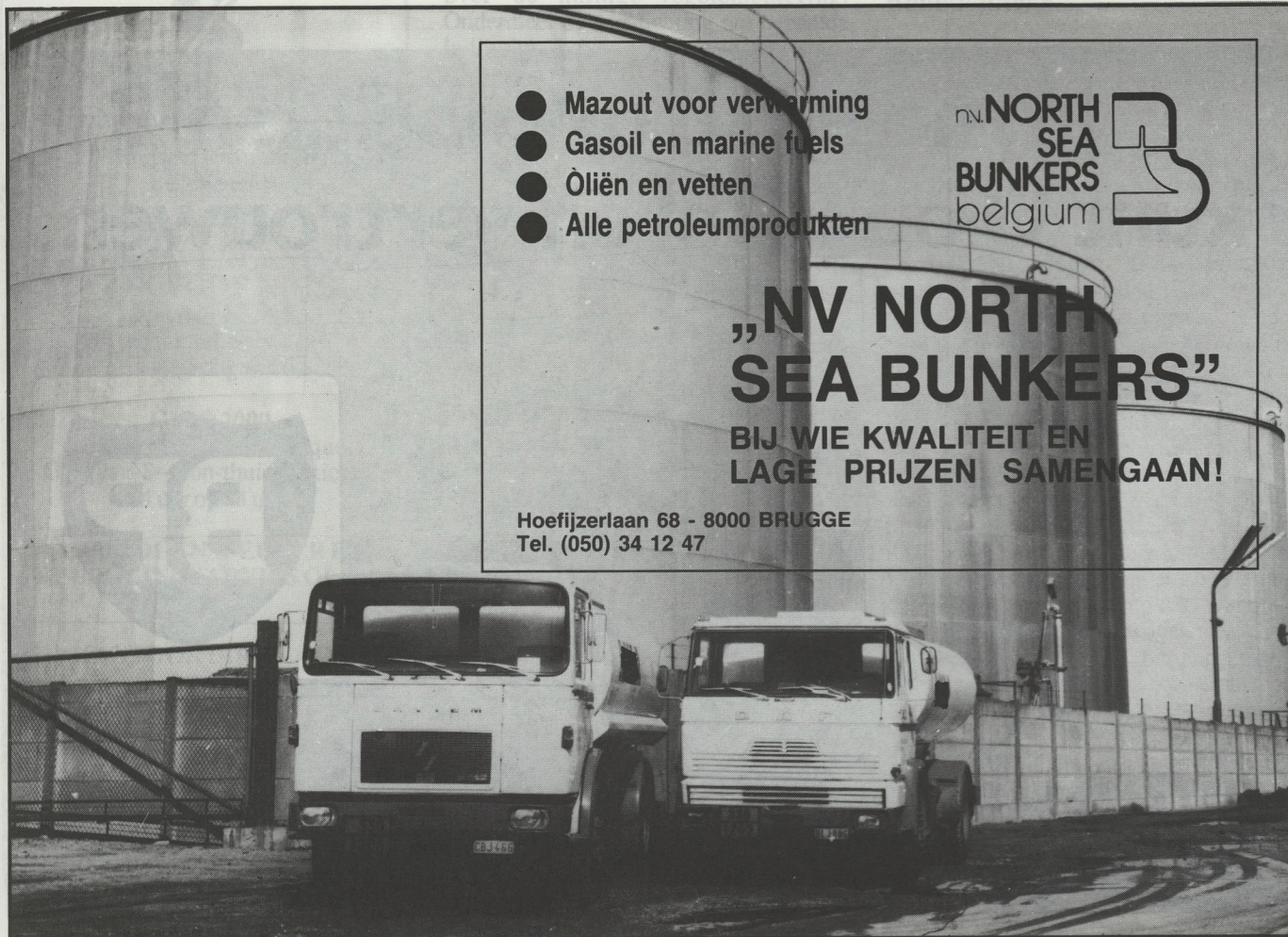
n.v. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



**„NV NORTH
SEA BUNKERS“**

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

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



Schippers binnenvaart tegen sloopregeling

De schippersvereniging "Ons Recht" belegde onlangs een open vergadering, waarop de Europese sloopregeling toegelicht werd. 176 varende schippers brachten na afloop hun stem uit over het voorstel. 73 stemden voor, 103 tegen.

Over deze premie wordt al jarenlang gedebatteerd. Het is daarbij de bedoeling dat elke schipper jaarlijks 1 ECU (ongeveer 43 frank) afstaat om het fonds te steunen, en dat gedurende 10 jaar. De binnenvaart hoopte dat de EEG de helft zou bijpassen maar dat gebeurt niet.

De Belgische binnenvaartvloot is ongetwijfeld de meest verouderde van de hele Gemeenschap en het plan ter sanering, zoals de schippersorganisaties dat al jaren verdedigen, werd keer op keer van tafel geveegd. Zelfs indien ons land uiteindelijk sociale begeleidingsmaatregelen zou nemen, waardoor oudere schippers van een brugpensioen zouden kunnen genieten, zijn de jonge schippers nog niet uit de zorgen. Voor een spits van 350 ton zou de slooppremie 900 000 tot 1 200 000 frank bedragen, terwijl een modern, weliswaar veel groter schip, snel 50 miljoen frank kost. Bovendien werd de slooppremie niet uitgedokterd om oude vaartuigen te

vervangen, maar om de vloot in te krimpen.

P&O palmt Rhenania in

De rederij heeft bijna drie miljard frank betaald voor de overname van Rhenania, een van de grootste transport- en distributiebedrijven in West Duitsland. Rhenania bezit 33 schepen waarmee ze transport op de Rijn verzekert en rijdt met 450 trucks en trailers door West Europa. Het Duitse bedrijf heeft vier eigen containerterminals langs de Rijn, is de grootste aandeelhouder van Rhine Container en partner in Rhine Ro Ro Service. Met deze operatie wil P&O, net als vele andere Engelse en Amerikaanse transportbedrijven, een versterkte marktpositie opbouwen met het oog op de uitbreiding van de markt in het Verenigd Europa na 1992.

Voorlaatste Franse scheepswerf failliet

Omdat de overheid niet meer met subsidies over de brug komt is de Franse scheepsbouwsector op sterven na dood. Nu ook de Chantiers du Nord et de la Méditerranée (Normed) failliet ging, blijft enkel Alsthom in Saint-Nazaire als werf

overeind. Normed was het produkt van een fusie tussen drie Duinkerke scheepswerven en twee bedrijven aan de Middellandse Zee-kust (La Ciotat en La Seyne) in 1981. Het personeelsbestand van 12 000 man viel drastisch terug op 150 werknemers. De werven stonden trouwens reeds sinds 1986, toen er nog 6 800 werkkrachten waren, onder gerechtelijk toezicht. Het konkordaat heeft echter niet verhinderd dat de werven één voor één de deuren moesten sluiten. La Ciotat hield langst stand maar kon zelfs de laatste opdracht niet meer afwerken. De Mexikaanse opdrachtgever zal nu zelf de container-carrier Montoney afwerken. De compagnie Commerciale du Léman uit Jersey wilde met de nodige overheidssteun de activiteiten met 1 200 mensen verderzetten, maar in Parijs had men daar geen oren naar.

Onderzeeër zoek

De Nederlandse onderzeeboot "Zwaardvis" en zijn 75-koppige bemanning was enige tijd zoek in de Noorse Zee. Tijdens Navo-oefeningen boven de poolcirkel verloor het schip zijn "submarine indicator", een boei die aan de buitenzijde wordt meegevoerd om eventueel noodsignalen uit te zenden. De

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



boei geraakte los en trad automatisch in werking. Omdat gevreesd werd voor een ongeval in de zee, die er 350 meter diep is werd een reddingsoperatie voorbereid. Uiteindelijk bleek het loos alarm veroorzaakt door een defect aan het mechanisme van de noodzender.

Macht verdeeld bij CMB

De Generale Maatschappij van België en de groep Ahlers-Gevaert bezitten nu samen 77% van de aandelen van de Belgische Scheepvaartmaatschappij CMB. De laatste groep heeft de jongste maanden zijn participatie in CMB systematisch opgetrokken van 15 naar 25 procent en bezit nu een belangrijke minderheidsparticipatie. Hierdoor is de overname van de grootste Belgische scheepvaartmaatschappij onmogelijk geworden omdat nog slechts 23% van de aandelen in andere handen zitten. Van dat pakket is een gedeelte onder het publiek verspreid en is een ander deel in handen van beleggingsfondsen.

Sealink in handen van Stena?

Het Zweedse scheepvaartconcern met



SPAARKREDIET De Spaarbank met visie

belastingsservice (aangifte en berekenen)

VLOTTE DIENSTVERLENING (OOK VOOR NIET- KLANTEN)

vb: woonkrediet tot 125%
autofinanciering aan 0,38%

GIRO 2000

(visa-Eurocard-Eurocheque-
Giroplan-S~foon-thuisbankieren:
24 uur op 24 uur)

VERMOGENSBEHEER EN BELEGGINGSADVIES OP UW MAAT

KANTOOR DIRK LAGA

AARTSHERTOGINNENSTRAAT
45

(nabij O.-L.-V.-college)
8400 Oostende

Tel: 059/70 37 46 (kantoor)
059/32 59 08 (na 20 uur)

54vaartuigen heeft een participatie verworven in het ferry- en oceaancontainerbedrijf Sea Container. Het bedrijf, gevestigd op Bermuda, is o.m. eigenaar van Sealink. Sea Container nam in 1985 de onrendabele haven- en ferriediensten van Sealink uit de handen van de Britse overheid. De kanaalovertochten en de verbindingen over de Ierse Zee zijn ondertussen opnieuw rendabel. De ferry-activiteit is dan ook de belangrijkste inkomstenbron van Sea Containers. Stena Sea Containers, dat vorig jaar al een Canadese ferrydienst van de overheid overnam, heeft naar verluidt meer dan gewone belangstelling voor Sealink.

Containers overboord

Tijdens het afgelopen jaar kwamen tientallen losgeslagen containers in de Noordzee terecht. Sommige bevatten onschadelijke stoffen en andere gevaarlijke chemicaliën. Vaak wordt de inhoud van de verdwenen containers nooit achterhaald. De International Maritime Organisation (IMO) wil dan ook nieuwe regels vastleggen voor het vervoer van giftige ladingen over zee.

De talrijke ongevallen, die zich de laatste tijd hebben voorgedaan, roepen vragen op over de huidige reglementering. Ondermeer de verplichting om bepaalde ladingen bovendecks te vervoeren. Aangenomen werd dat de bemanning beter beveiligd is als containers met een gevaarlijke inhoud bij een ongeval over boord slaan. Wellicht in de hoop de containers later (onbeschadigd) weer op te vissen, wat niet steeds mogelijk is.

Ook de internationale milieufederatie "Seas at Risk" heeft naar aanleiding van het verdwijnen van een container met het uiterst giftige insectenbestrijdingsmiddel lindaan voorzorgsmaatregelen geformuleerd. Volgens de organisatie, die milieuverenigingen uit de landen rond de Noordzee en Ierse Zee groepeert, zou het bevestigen van een zendertje aan containers en vaten met giftige stoffen veel narigheid voorkomen. Containers die overboord slaan kunnen dan gemakkelijk teruggevonden worden. Bovendien moeten de containers zodanig gekonstrueerd zijn dat ze lange tijd bestand zijn tegen druk en korrosiewerking in het zeewater. "Seas at Risk" dringt hierop aan in een nota aan de IMO.

Zware kosten

Containers die als deklading worden vervoerd zijn doorgaans stevig vastgesjord. Maar tegen sommige stormen is geen ketting bestand. In de meeste gevallen valt de bemanning of de rederij

niets te verwijten. Een dergelijk verlies van een deklading gebeurde op 14 februari tijdens een zware storm op de Noordzee. De Koeweitse cargo "Dana" verspeelde acht containers, waarvan twee met gevaarlijke of schadelijke stoffen. Een container bevat 250 vaten trichlorphon, een afbreekbaar maar zeer giftig pesticide. De andere container is gevuld met synthetisch vervaardigde kamfer. Beide containers zijn spoorloos. Omdat het verlies in het Nederlandse deel van de Noordzee gebeurde stuurde Rijkswaterstaat het onderzoeksschip "Mitra" op speurtocht uit. Wanneer de containers met behulp van de sonar gelokaliseerd zijn moeten duikers of onderwatercamera's worden ingezet om de precieze ligging en de toestand van de containers na te gaan. De volgende stap is de aanbesteding voor het ophalen onder de geïnteresseerde bergingsbedrijven. Dit alles brengt grote kosten met zich mee. In het aangehaalde geval raamt Rijkswaterstaat de kosten van de zoekactie op 150 000 tot 200 000 gulden (2,8 tot 3,7 miljoen B.F.) zonder de bergingskosten. Dan volgt nog het juridisch steekspel over de aansprakelijkheid. In dit geval heeft de Nederlandse overheid de eigenaar van het schip aansprakelijk gesteld, maar of de rekening ooit wordt betaald is een andere zaak.

Benedendecks?

De IMO gaat nu onderzoeken of bepaalde minder schadelijke stoffen toch niet beter benedendecks kunnen staan, al dan niet in speciaal daartoe ingerichte compartimenten. Het probleem dat hierbij speelt is dat de belangen van de bemanning in de eerste plaats dienen afgewogen te worden tegen de milieu-effecten en in ondergeschikte plaats tegen de rekuiperatie- en bergingskosten. Met andere woorden zal de IMO nagaan of de veiligheid van de bemanning bedreigd is indien minder gevaarlijke ladingen benedendecks komen waardoor de kans dat gevaarlijke goederen in zee terecht komen, aanzienlijk verminderd is. Teruggrijpend naar het aangehaalde voorbeeld zou in deze gedachtengang de container met het zeer giftige trichlorphon deklust blijven. Maar de kamfer vormt nauwelijks een bedreiging en zou zonder bezwaren een benedenplaats kunnen krijgen. In dit geval zou hij niet overboord geslagen zijn en geen bergingskosten veroorzaken. Toch wil Rijkswaterstaat de container lichten omdat de in dozen verpakte kamfer onrechtstreeks gevolgen kan hebben op de volksgezondheid... Al was het maar om te vermijden dat er binnekort vis met een mottebollensmaak op de markt komt.

(gw)

EX - VOTO'S

Onze medewerker Willem Lanzweert is al een hele tijd aan het delven in de geschiedenis van het geloof en bijgeloof van de Vlaamse vissers. Dit opsporingswerk geeft aanleiding tot een hele reeks artikelen in Het Visserijblad, waarvan we u vandaag het vierde deel presenteren.

Er werd niet alleen gebeden in de meest bekende bedevaartplaatsen, dit gebeurde tevens in de eigen parochiekerk en in tal van kapelletjes. Ook in deze gebedsplaatsen kon of kan men ex-voto's aantreffen.

Dat was o.m. het geval te Oostduinkerke. Wij citeren Jules Filliaert uit "De Laatste Vlaamsche IJslanvaarders":

"In de kerk van Oostduinkerke kan men drie kaders met schilderijen op glas zien hangen...

De eerste verbeeldt een IJslandsche schoener ontredder in vollen storm en daarnevens staat in 't Fransch: Positie van de Jean Bart op 21 maart 1839 te 4 uur 's morgens. Gift gedaan door Charles Legein, matroos op dit schip.

De tweede kader geeft twee schepen weer met de vermelding: De Jeune Hortense met achterwind komt bijliggen om te

spreken met Jean Bart op 24 maart 1839.

En de derde kader toont ons de Jean Bart naar de dieperik gaande met de Jeune Hortense in de nabijheid. Eronder staat te lezen: Na de manschap van de Jean Bart gered te hebben, zagen we dit schip vergaan te 6u30 's avonds op 24 maart 1839."

(Zoals het jaar 1888 was ook 1839 een ongeluksjaar. Toen bleven 18 schepen en vonden 185 vissers de dood; onder hen 30 Vlamingen.)

De achterglasschilderijen hingen aan de achterste steunpijlers in de kerk onder de beelden van St.-Niklaas en van St.-Rochus. De drie ex-voto's gingen verloren als gevolg van de vernieling van de kerk in 1940.

Op initiatief van de Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum werden twee nieuwe ex-voto's gemaakt; pentekeningen die een weergave zijn van twee van de drie achterglasschilderijen. De kunstwerkjes werden gemaakt door Anne-Marie Vermoote. Deze ingelijste pentekeningen werden op kermisdonderdag 12 september 1985 in de vissersmis tijdens de offergang aan pastoor Deleye overhandigd. Ze werden opgehangen in de linkerzijkapel, langs beide zijden van het Mariabeeld,

ster der zee.

Maurits Siffer, sekretaris van de Vrienden van het Visserijmuseum besluit zijn artikel "Vissersmis 1985", verschenen in het mededelingsblad van de vereniging als volgt:

"Hierdoor is nogmaals een oude traditie in ere hersteld en verloren gewaande herinneringen weer tot leven geroepen - wat door de haat van onbegrijpelijk oorlogsgeweld vernield werd, is door vriendschap en genegenheid herboren."

Drie jaar eerder, in 1982 werden eveneens twee ex-voto's aan dezelfde parochiekerk geschonken. Tijdens de vissersmis op kermisdonderdag werden twee scheepsmodellen door een 10-tal kadetten van het Koninklijk Werk Ibis, begeleid door twee oude Oostduinkerkse vissers, ten offer gedragen. De pastoor zegende de ex-voto's en besloot met een homilie waaruit we volgende citaten halen:

"... We mogen het schenken van deze twee ex-voto's met reden een heuglijke gebeurtenis noemen.

Hiermee wordt immers een aloude traditie in ere hersteld. Deze twee ex-voto's die vandaag aangebracht worden, beschouwen we niet als een soort folklore.

Stork Werkspoor Diesel

DE

Toepassingen: • Voortstuwning • Hulpvermogen aan boord • Werktuigaandrijving
• Diesel krachtcentrales (ook turn-key projecten).

STUWENDE

Heavy Duty, Medium Speed, 4-Takt, Diesel Motoren.
Typen: FG240, SW280, TM410, TM620. Vermogen: 750-12.700 kW (1000-17.300 pk).

KRACHT

SWDIESEL

Stork Werkspoor Diesel bv

Postbus 10608 8000 GB Zwolle

Telex 42116, Telefax 038-223 564

Telefoon 038-253 253

Wel integendeel: ze komen als het ware in de plaats van de ex-voto's die in de verwoeste parochiekerk, als blijk van dank, met eerbied en devotie werden aangebracht door het voorgeslacht, wellicht door voorouders van u die hier aanwezig zijn. Deze twee nieuwe ex-voto's zullen dan ook de uitdrukking zijn van het godsvertrouwen van onze vissers, van hun geloof in God, die heer is over leven en dood, op wie hun hoop gevestigd is, zo in voorspoed als in tegenspoed."

Beide scheepsmodellen werden gebouwd door wijlen Gaston Desnerck, conservator van het visserijmuseum. Ze werden opgetuigd door Marcel Vermoote, medewerker aan het museum. De modellen werden aangebracht aan beide zijden van het koor.

Het ene scheepsmodel stelt een kotter voor. Dergelijke vaartuigen werden ingezet voor de kustvisserij en voor de garnaalvangst. Ze werden tevens gebruikt voor de sprot- en de haringvangst. Kotters waren 13 meter lang; 4,20 meter breed en de holte bedroeg 1,80 meter. Er waren drie bemanningsleden aan boord.

Het tweede model is dat van een gaffeltopschoener. Deze vaartuigen werden ingezet voor de kabeljauwvangst rond IJsland. Naar het Franse woord Goëlette werden de schepen Galetten

genaamd. Tijdens de zes maanden lange reis werd de gevangen kabeljauw gezouten.

Het model dat als ex-voto werd geschonken draagt de naam Schotterhof. De D.62 (Duinkerke 62) Schotterhof was eigendom van reder Beck.

In 1890 stond een 18-koppige bemanning onder het gezag van kapitein Evrard. Dat jaar bracht het schip 150 tonnen gezouten kabeljauw aan land.

Twee jaar voordien, in het fameuze rampenjaar 1888 verloren twee Oostduinkerkenaars het leven met dit vaartuig. Charles Torreele en Jan Cloet (grootvader van voorzitter Marcel Cloet van de Vrienden van het Museum) werden tijdens een sneeuwtempeest over boord geslagen.

We besluiten deze bijdrage met een stukje uit het zegeningsgebed van beide ex-voto's:

"Zegen deze ex-voto's die hier worden aangebracht.

Mogen de mensen die ernaar zullen opzien hun gedachten biddend laten gaan naar allen die op zee met zware arbeid en in moeilijke omstandigheden het dagelijks brood verdienen voor zichzelf en hun gezin.

Mogen allen die ernaar opzien biddend ook de velen gedenken die op zee het leven hebben gelaten."

We schrijven 1982, 1985.

Ex-voto's zijn dus niet alleen van de tijd van onze voorouders. Ze zijn evenzeer van onze tijd. (vervolgt)

Willem Lanszweert

Bronnen:

- Ontstaan en betekenis van ex-voto's, M. Siffer*
- Vissersmis 1982, M. Siffer*
- Vissersmis 1985, M. Siffer*
- Situation des pêches des navires des quartiers de Dunkerque et de Gravelines armés pour la pêche de la morue en Islande 1890
- De IJslandvaarders van de Westkust, Bert Bijmens, Uitgave VVV, Koksijde
- De Laatste Vlaamsche IJslandvaarders, Juul Filliaert
- *Mededeliingsblad van de Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum

NV MULTINET

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32 12 10

Telex : 81028 PEFLOS

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

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

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

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

Sport: Allerlei netten

NOORWEGEN

Vis-express per catamaran

Nordenfjeldske Services gebruikt de snelle catamaran Anne Lise voor vistransport van Noorwegen naar Engeland. De catamaran met een snelheid van 30 knopen heeft een laadvermogen van 250 ton verse of 350 ton diepgevroren vis. Het vaartuig werd einde '87 reeds ingezet voor vistransport van IJsland naar Noorwegen. Voortaan voert het vaartuig tijdens het weekeinde vis aan in Leith en Peterhead voor de maandagmarkt. Hiemeer wil Noorwegen meer vis exporteren naar Groot-Brittannië.

DUITSLAND

Minder visaanvoer in '88

Vorig jaar werd in de Westduitse vismijnen 4 000 ton verse vis minder aangevoerd. In Bremerhaven, Cuxhaven en Hamburg bedroeg de totale aanvoer 68 791 ton ter waarde van 140 miljoen D.M. De aanlandingen werden elk jaar kleiner en dekken amper een kwart van de binnenlandse behoefte. De invoer door buitenlandse vaartuigen is dan ook aanzienlijk. Buitenlandse trawlers brachten 26 902 ton verse vis, waarvan 23 226 ton afkomstig uit IJsland, naar de Bondsrepubliek.

De bevoorrading is dan ook grotendeels afhankelijk van de invoer van diepgevroren vis langs de havens, maar ook in belangrijke mate door het wegvervoer.

Bremershaven mikt hoog

Voor de Bremense senator Vera Rüdiger staat het nu al vast dat Bremerhaven als belangrijkste Duitse vissershaven op het middelpunt van de Europese vismarkten een vooraanstaande rol moet spelen in het Europa na '92. De voorhaven van Bremen zal in het vooruitzicht van de eenheidsmarkt zijn capaciteit aanzienlijk

uitbreiden om dit doel te bereiken.

Overschot van drie vaartuigen

De Duitse visserijvloot moet van de EG-kommissie drie grote vissersvaartuigen afbreken of aan het buitenland verkopen. In tegenstelling met Nederland, dat dertig procent van de capaciteit moet wegwerken, heeft de Bondsrepubliek nauwelijks met het probleem te kampen. Er wordt nagegaan of het wegnemen van de drie grote schepen niet kan opgelost worden door een aantal kleinere vaartuigen uit de vaart te nemen, door het invoeren van een afbraakpremie.

NEDERLAND

Zware boete en een jaar visverbod voor Urker

200 000 gulden boete en een stilligperiode van één jaar is het zware vonnis voor het Urker visserijbedrijf "Samenwerking" wegens overtredingen van de UK.82. De economische politierechter in Zwolle sprak dit harde vonnis uit voor gebeurtenissen van eind vorig jaar. Ondanks de UK.82 zijn kwota al had leeggevist bleef hij doordraven. Het schip werd aangetroffen in een Belgische haven bij het lossen van tong en schol. Volgens de officier van Justitie had de reder al eerder een verbod tot uitvaren aan zijn laarzen gelapt. De rechter sprak dan ook een zwaar vonnis uit. De UK.82 mag wel nog proefvaarten met mogelijke kopers maken. Ze mogen niet langer dan 48 uren duren en er mag in geen geval gevist worden.

Nieuwe vistreiler meet bijna 120 meter

Dertig jaar geleden begonnen op een doodgewoon loggertje voert Nederlands

kleinste schipper nu het bevel over de grootste treiler van de vloot. De SCH.54 heeft een lengte over alles van 119,56 m. Het is meteen de derde vriestreiler voor de NV Rederij, Haringhandel & Rokerij W. van der Zwan uit Scheveningen.

De SCH.54 Franzisca is dan ook een uiterst moderne diepvriestreiler die op de IJsselwerf van start liep. Enkele cijfers maken dit duidelijk. Het indrukwekkende schip beschikt over twee hoofdmotoren van 5 200 pk bij 650 toeren. Dat is al merkwaardig. Maar om het visverlet tot een minimum te beperken werden de meeste technische onderdelen dubbel uitgevoerd. De verstelbare schroef in een straalbuis heeft een diameter van 4 200 mm. De reductiekast werkt met een dubbele input en een enkelvoudige output. De SCH.54 haalde bij een proefvaart een snelheid van 16 knopen.

De enorme geïsoleerde visruimen bieden probleemloos opslagruimte aan 225 000 pakken diepgevroren vis. Het onderste ruim meet 58 m bij 18,5 meter en heeft een hoogte van 6 meter. Het bovenruim is even breed maar twaalf meter korter en "slechts" 3,5 meter hoog. Voor de visvangst en -verwerking is een 40-koppige bemanning aan boord. Zij beschikken over 40 platenvriezers voor verwerking van haring, makreel en horsmakreel, goed voor een dagelijkse vriescapaciteit van 300 ton. Daarnaast is er nog 550 m³ koelruimte aanwezig om verse vis op te slaan. De hekreiler kreeg een achttrommelvislier van Belgische makelij (Brusselle). De vislier met een breedte van 18,68 meter weegt 82 ton. De twee hoofdtrommels bevatten elk 4 500 m kabel van 36 MM waaraan 400 m lange netten worden getrokken. De borden voor de pelagische visserij hebben een oppervlakte van 9 m² en wegen twee ton per stuk. Het bijzonder mooi gestroomlijnde schip behoort tot de modernste eenheden ter wereld.



A.T.S. N.V.

VOOR DE VISSERIJ

- Koeltechniek
- Frigo en diepvries
- Onderhoud koelcompressors en verdampers
- Algemene elektronika
- Radars
- Zend/ontvangers
- Dieptemeters
- Huur en onderhoud

A.T.S. ZEEKUST

H. Baelskaai 47 - B-8400 Oostende

Tel.: (059) 32 39 93 Fax: (059) 32 19 82

Bezoek onze toonzaal
Verkoop elektrisch materiaal



Vismijndirektie gearresteerd

De directeur van de producenten-organisatie en twee medewerkers van de visafslag in Herlingen werden in opdracht van de Algemene Inspektiedienst (AID) aangehouden. Vermoedelijk houden de arrestaties verband met de inbeslagname van de boekhouding van de Harlinger Visveiling "Insula" vorig jaar. De visafslag kreeg in dit verband trouwens reeds een boete van 350 000 gulden (6,4 miljoen B.F.).

GROOT BRITANNIE

EG-Vissers voor bijna 19 miljoen frank beboet in Britse wateren

In zijn antwoord op een parlementaire vraag deelde de Britse visserijminister Donald Thompson mee dat vorig jaar 55 EG-vissersvaartuigen veroordeeld werden tot een totale boete van 276 592 pond of bijna 19 miljoen frank. Belgische vissers moesten 3 miljoen neertellen voor overtredingen.

De lijst werd aangevoerd door Denemarken. De Britse rechtbanken vorderden 6,3 miljoen voor acht overtredingen. Twee vaartuigen die werden veroordeeld wegens inbreuken op de kwotaregeling, gebruik van ondermaatse netmazen en onvolledig ingevulde logboeken draaiden op voor een boete van 4,3 miljoen frank. Nederlandse vissers staan op de tweede plaats met een globale boete van 4,6 miljoen. Dan volgen de Belgische vissers. Het lijstje vervolgt met Spanje (2,7 miljoen) en Frankrijk (1,75 miljoen). Westduitse en Ierse vissers liepen veroordelingen op van 242 000 en 177 000 frank. Of de Britse kustwacht ook eigen vissers kontroleerde vermeldt het ministriële antwoord niet.

Lowestoft nummer één
Met een omzet van 990 miljoen stijgt de

visveiling van Lowestoft boven rivaal Newlyn uit. Met dit omzetcijfer stijgt de Suffolkse vissershaven boven alle andere uit. De toestand zag er nochtans enkele jaren geleden allesbehalve rooskleurig uit. De heropleving is toe te schrijven aan de vervanging van de grote hek- en zijstreilers door boomkorvaartuigen.

FRANKRIJK

Grootste visserijcatamaran

De werf Ocea in Les Sables d'Olonne (Vendee) heeft de grootste catamaran van de Franse visserijvloot afgeleverd. De "cour des Miracles" heeft een lengte van 21 meter en is 9,6 meter breed. Het vaartuig kost 38 miljoen B.F.

Eigenaar Serge Cadou zal met nettensvisserij starten en eventueel overstappen op longline-visserij. Met de 350pk-motoren kan de catamaran een topsnelheid van 13 knopen halen.

EG:Houdt Nederland statistieken achter?

In de statistische Benelux-monografie over landbouw staan cijfers over de geloste hoeveelheden vis in de Belgische havens voor de jaren '70, '75, '80, '85, '86 en '87. Voor Nederland zijn alleen de cijfers voor '70, '75 en '80 vermeld. Dat riep vraagtekens op bij kamerlid Desutter. Hij vroeg dan ook uitleg aan de staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw. De Heistse parlementair vroeg zich af hoe de besprekingen i.v.m. de quota verlopen wanneer de nodige gegevens ontbreken. Het antwoord van de staatssecretaris: Sedert jaren blijken de Nederlandse statistieken niet meer systematisch te worden overgemaakt aan de internationale organisaties. Dat neemt nietweg dat sinds de invoering van het Europees logboek aan elke lidstaat de vangstgegevens (ook die van Nederland) worden medegedeeld. De besprekingen over de vangsthoeveelheden van de lidstaten wordt daarboven steeds minder bepaald door de gegevens van de lidstaten zelf, maar wel door eigen Europese gegevens.

DE EEG IN CIJFERS

ITALIE

Iedere maand bespreken we één van de EG-landen die straks, samen met ons, het eengemaakte Europa zullen vormen. Vandaag komt Italië aan de beurt. Dat land werd vooraf gegaan door Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië en Denemarken.

De omschakeling van de Middellandse Zeevloot naar een ander type van visvangst is één van de belangrijkste doelstellingen van het meerjarig oriëntatieprogramma voor de Italiaanse vloot. De regering heeft terzake verschillende initiatieven genomen, zowel op het vlak van de vermindering van de vlootcapaciteit, als op dat van de bescherming van de bedreigde vissoorten.

Toch is de vlootcapaciteit er in 1987 met 1% op vooruit gegaan. (Van 262 717 brt naar 265 500 brutoregister-ton). Dient daarbij opgemerkt te worden dat ze normalerwijze zou moeten geslonken zijn, want in vijf jaar tijd moet ze met 4,8% naar beneden (tot 250 000 brt). Ook de motorsterkte moet naar beneden (-7,5%) en moet van 1 295 804 Kw (1987) teruggebracht worden naar 1 198 600 Kw (einde 1991).

Dit programma beoogt ook een modernisering van 6% van de vloot en een restrukturatie van de oceaantvloot naar kleinere eenheden.

De Middellandse Zeevloot, die de grootste Italiaanse deelvloot is, bestaat uit niet minder dan 17 000 vaartuigen met een gemiddelde brt van 3 à 4. 45% daarvan zijn ouder dan twintig jaar en het is de modernisering van deze vaartuigen die prioritair is.

De oceaantvloot telde, op 1 januari 1987, 52 eenheden met een gemiddelde van 500 tot 1 000 brt.

In '86 telde men ongeveer 55 000 vissers in Italië. De Italiaanse zeevisproductie bedroeg 450 000 ton in '86, 430 600 ton in '85, 428 700 ton in '84 en 414 700 ton in '83.

Wat in- en export betreft: Italië voert ongeveer 10 keer zoveel vis in dan ze uitvoert.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

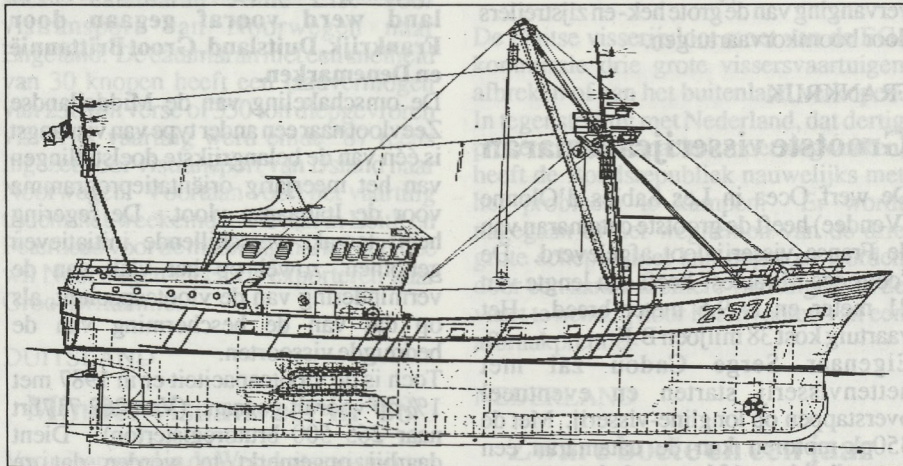
LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Tewaterlating Z.571 "Custos Deus"

Elders in dit blad vindt u een kort berichtje over de tewaterlating van een nieuw Belgisch vissersvaartuig. Vlak voor het ter perse gaan kregen wij nog bijkomende informatie die we u niet willen onthouden. Dus: stop de persen, drukkers! Dit moet er zeker nog in.



Ontwerptekening van de Z.571 "Custos Deus". Let op het volledig overdekte achterdek. Het schip werd op donderdag 30 maart te water gelaten

De eigenaar van het nieuwe vaartuig is de rederij Rudo B.V.B.A. uit Knokke-Heist en de opdracht werd uitgegeven aan de Scheepswerf Metz B.V. uit Urk. Het vaartuig is een bokkentrieler van 38,90 meter lang en 8 meter breed. De holte

bedraagt 4,50 meter. Het schip is uitgerust met een 8-trommelige vislier, type Luyt, het heeft een koppeling Reintjes WAF 1960, de voortstuwung gebeurt door ee tunnel en schroef, 2800 mm van Lips in Drunen. De

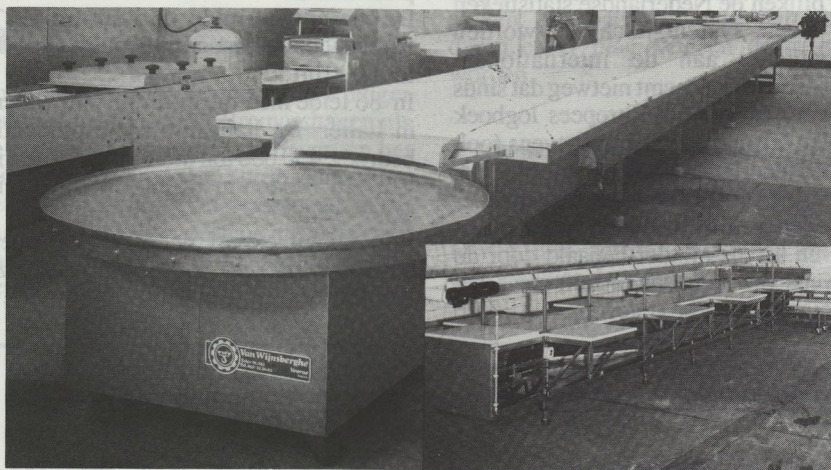
boegschroef werd geleverd door Promac uit Zaltbommel en de stuurmachine komt van Brusselle uit Nieuwpoort. Het ontwerp is geheel nieuw en werd getekend door ir. J. Zeeman. De werken werden uitgevoerd door door scheepswerf Metz in samenwerking met Conoship International in Groningen. Het kasko werd voorbereid door Centraalstaal te Groningen. Metz nam daarbij het leeuwen-aandeel voor zijn rekening en verzorgde eveneens het aluminium stuurhuis, de masten en de gieken. De "custos Deus" zal nu verder bij Machinefabriek A&L Hoekman B.V. te Urk worden afgebouwd. Er wordt verwacht dat de proefvaart en overdracht einde mei zal plaatsvinden. Naar verluidt zou er geen doopplechtigheid volgen.

Adverteren in
HET VISSERIJBLAD
kost
minder
dan u denkt



(059) 32.55.59

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

BRIEVEN

Mijn naam is Sabri Buysse en ik ben 13 jaar. Wij, de leerlingen van de R.M.S. Mariakerke, willen de jeugd ervan overtuigen meer vis te eten, in plaats van chips, snoep, hamburgers, biefstuk enz. Een vis is goed voor de hersenen. Alle leerlingen van het eerste observatiejaar hebben een enquête opgesteld voor ongeveer zeshonderd leerlingen van andere scholen.

Van 22 tot 28 april hebben we een G.W.P. in Nieuwpoort: we bezoeken er vissers, viswinkels, de hotelschool enz...

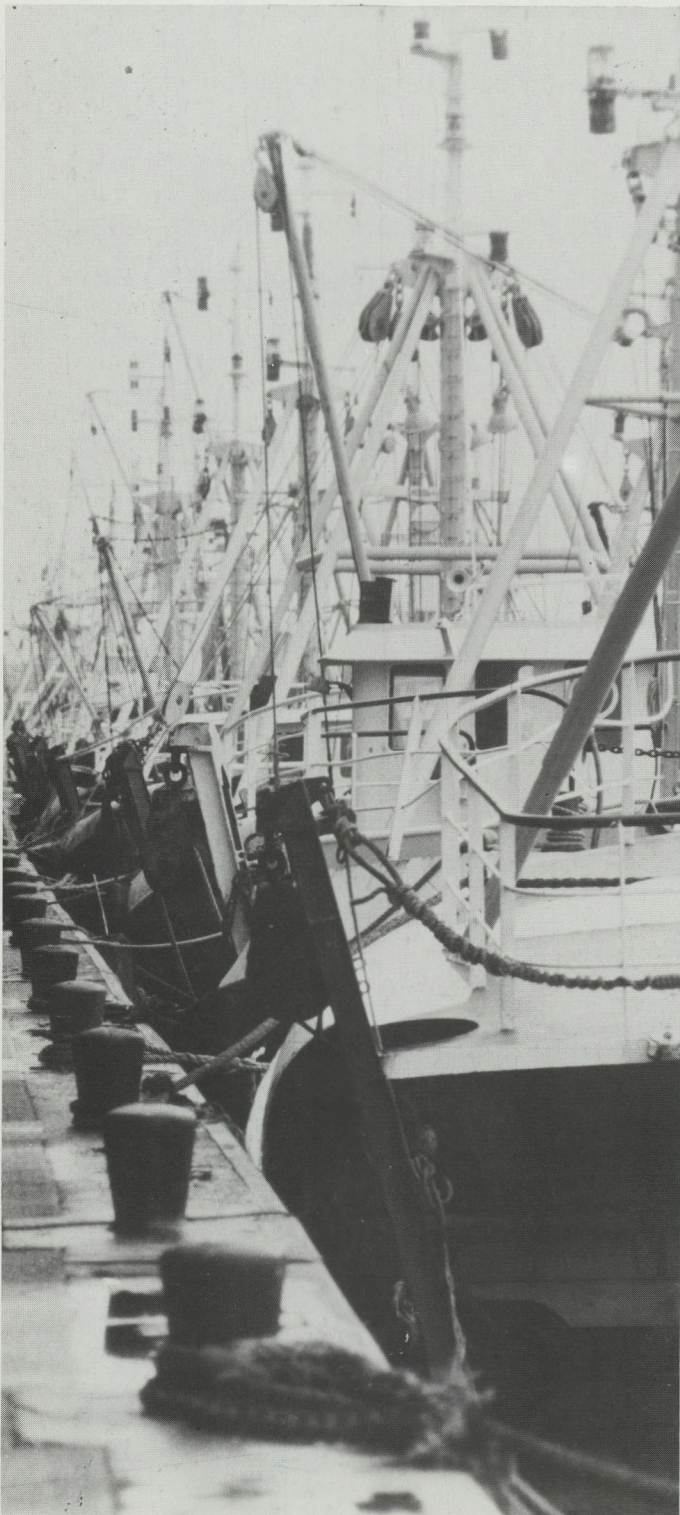
Op 26 april nodigen wij u uit op een perskonferentie. Die gaat door te Nieuwpoort: Albert 1 laan 126.

Met de hulp van de hotelschool zorgen we voor hapjes, drankjes enz...

We stellen dan ook het infopakket van de NDALTP voor. Speciaal voor jongeren die rond vis werken.

Ik hoop dat u komt.
Sabine Buysse

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 experts;

**BELANGRIJK:
BUITEN DE POLIS-
VOORZIENINGEN HEEFT
DE VERZEKERDE
GEEN ENKELE
VERPLICHTING!**