

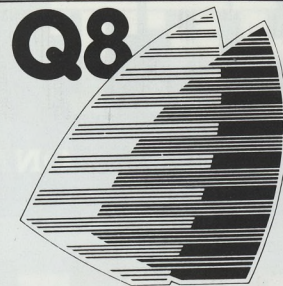
HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



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

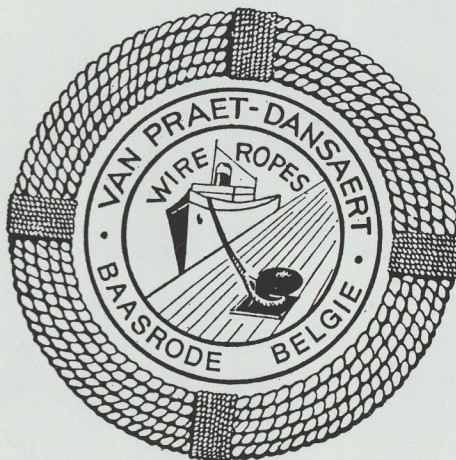
Kuwait Petroleum (Belgium)



- ★ 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

VAN PRAET - DANSAERT n.v. 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.

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 Depoorter

(tekeningen), Robert Coelus, Walter Corveleyn,

Walter Debrock, Frank Decerf, Roland Desnerck,

De Zetduivel, P.P. Goberecht, Rika Goethaels,

Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Yvon Kernarrec

(tekeningen), Jef Klausing, Willem

Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Ingrid

Stasse, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter

(de laatste), Guido Walters

FAKTURATIE: Sonja Vantorre

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor

Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemoers

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.

ISSN: 0776-6912



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

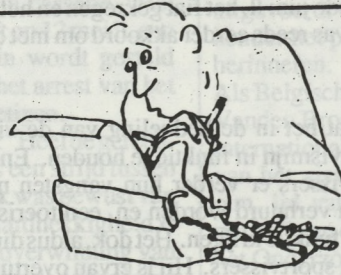
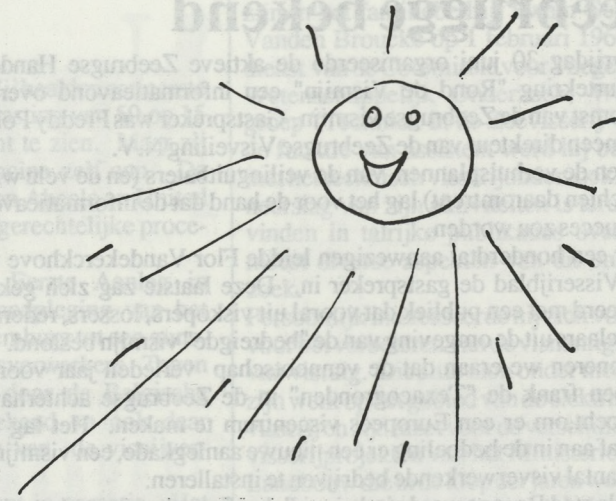
SEAPRINT c.v., met vermelding: abo HVB.

Steenabonnementen: 2 000,- B.F./jaar.



Omslagfoto: O.187 Sint Antonius
(foto: Guido Walters)

editoriaal



Een mooie zomer

Er is geen mens die weet wanneer de vissers met vakantie gaan. Hier op de kaaien is het nooit eens rustig. Het mag vriezen dat het kraakt, dan nog blijven die mannen in de weer. En 't mag snikheet zijn, ze doen hier alsmaar voort.

Daar nemen wij een voorbeeld aan. Het Visserijblad blijft verschijnen, ook gedurende de vakantiemaanden. Maar we doen het wél iets luchtiger. In juli en augustus produceren we artikels die niet allemàal met de "stiel" te maken hebben. We proberen het luchtig, zonnig en ontspannen te houden.

We doen dat omdat de avonden lang zijn en de visser dan iets wil lezen dat eens niet over het vak gaat. Maar we doen dat ook omdat de kusten nu bevolkt zijn met toeristen. We hopen dat zij het blad kopen en dat zij in de ban geraken van de visserij en van de vissers.

De visserij is méér dan werk. Er is geschiedenis en kunst aan verbonden, er zijn feesten en tradities. Ook daarover gaat dit blad.

We hopen dat de zomer mooi zal zijn en Het Visserijblad aangenaam om lezen.

Flor Vandekerckhove

Plannen nieuwe vismijn Zeebrugge bekend

Op vrijdag 30 juni organiseerde de actieve Zeebrugse Handelsgenootschap "Rond de Vismijn" een informatieavond over de toekomst van de Zeebrugse vismijn. Gastspreker was Freddy Pollet, algemeen directeur van de Zeebrugse Visveiling N.V.

Gezien de verhuisplannen van de veilinguitbaters (en de vele wilde geruchten daaromtrent) lag het voor de hand dat de informatieavond een succes zou worden.

Voor een honderdtal aanwezigen leidde Flor Vandekerckhove van Het Visserijblad de gastspreker in. Deze laatste zag zich gekonfronteerd met een publiek dat vooral uit viskopers, lossers, reders en handelaars uit de omgeving van de "bedreigde" vismijn bestond.

Herinneren we eraan dat de vennootschap verleden jaar voor 61 miljoen frank de "Texacogronde" in de Zeebrugse achterhaven aankocht, om er een Europees viscentrum te maken. Het lag van meetaf aan in de bedoeling er een nieuwe aanlegkade, een vismijn en een aantal visverwerkende bedrijven te installeren.

Van de stad Brugge werd einde juni II. het fiat gekregen en het ministerie van openbare werken was reeds eerder akkoord om met de Z.V. van start te gaan.

Huidige vismijn blijft

Vermeldenswaard is wel dat het in de bedoeling van de vismijnuitbaters ligt om de huidige vismijn in functie te houden. Enerzijds zullen de garnaal- en kustvissers er verder hun vangsten mijnen, anderzijds zullen de panden verhuurd worden en een toeristische, com-merciële en edukatieve functie krijgen. Het dok, aldus directeur Pollet, kan plaats bieden aan sportvissers. Hij is ervan overtuigd dat de "oude" vismijn zodoende een enorme trekpleister wordt.

Achterhaven

Voor de rest is de verhuis naar de achterhaven absoluut noodzakelijk, aldus de directeur. De Z.V. wil één der grootste Europese vismijnen worden. Daarom moeten er terreinen zijn voor visverwerkende industrieën, daarom ook moeten schepen met grotere diepgang de mijn kunnen bereiken.

Vragenuurtje

Na de uiteenzetting kreeg de gastspreker nog tientallen vragen te beantwoorden. We onthouden volgend antwoord: "De werken in de achterhaven starten in september-oktober. Ik denk dat de ruwbouw klaar is einde 1990. Op 1 januari 1991 moeten we daar kunnen veilen. Op 3 januari beginnen we de oude vismijn te restaureren en 6 à 12 maand later moet ook deze vismijn opnieuw functioneren."

Wijzen we er tenslotte op dat de directie van de Z.V. op 10 juli een perskonferentie i.v.m. de plannen geeft en dat op 11 en 13 juli voorlichtingsvergaderingen met respectievelijk de reders en viskopers gepland zijn.

Vissers opgelet !!!

Aangaande de vangstbeperkende maatregelen deelt de Dienst voor de Zeevisserij mede dat in alle ICES-gebieden vanaf 1 juli 1989 tot en met 30 september 1989 voor kabeljauw volgende aanvoerlengten van kracht zijn:

- 50 cm voor de boomkorvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk.
- 40 cm (i.p.v. 45 cm) voor alle andere vissersvaartuigen.

Vanaf 1 oktober 1989 gelden opnieuw de aanvoerlengten zoals vermeld in artikel 6 van het M.B. van 9 januari 1989 houdende tijdelijke aanvullende maatregelen tot het behoud van de visbestanden in zee (50 cm en 45 cm).

Vervolgens wijst de Dienst voor de Zeevisserij er nogmaals op dat:

- de TAC voor horismakreel in de gebieden VIII a, b, d, e uitgeput is.
- vanaf 9 juni 1989 in de gebieden VIII a, b, d een quotum van 160 ton zeeduivel beschikbaar is.

Vier bennen ondermaatse tong in beslag te Nieuwpoort

Een snelle en verrassende actie van de opsporingsdienst van de douane en de visserij-inspectie in Nieuwpoort bracht 192 kg ondermaatse tong aan het licht.

Vrijdagmorgen 16 juni omstreeks 4.30 uur werd de bestelwagen van Charles Beuckels uit Koksijde, eigenaar van het kustvaartuig N.575 "Francine", op de Nieuwpoortse kaai doorzocht. Vier bennen ondermaatse tong werden in beslag genomen, evenals de bestelwagen die nadien weer vrijgegeven werd. De 192 kg ondermaatse tong was een gedeelte van de vangst van de voorbije nacht. Tijdens de controle werd ook de aanvoer van enkele andere Nieuwpoortse vaartuigen onder ogen genomen, maar bij dat onderzoek werden geen onregelmatigheden vastgesteld.

Ondertussen beginnen sommige reders in te zien dat het vangen van ondermaatse tong een praktijk is die zich tegen henzelf zal keren. Het is inderdaad zo dat de winst die op korte tijd gerealiseerd wordt door het verhandelen van deze (te) kleine visjes, niet opweegt tegen de nadelen die eraan verbonden zijn. Een verdere vermindering van de hoeveelheid vis zal uiteraard vroeg of laat schadelijk zijn voor de hele sector, aldus deze reders, die dan ook bereid zijn zich een soort zelfdiscipline terzake op te leggen.

Tienduizenden verwacht op Visserijdagen in Breskens

Augustus is de maand van de haven- en visserijfeesten in tal van Zeeuwse havensteden. Breskens bijt de spits af op zaterdag 5 en zondag 6 augustus. Het volgende weekeinde wordt gevierd in de garnaalhaven van Colijnsplaat en daarna hangen de feestvlaggen uit in Zierikzee en Yerseke, waar alles rond de Zeeuwse mossel draait. Het Comité Visserijdagen Breskens

heeft opnieuw een overvol programma klaargestoomd voor de 36ste editie van de grootste visserijfeesten in West-Zeeuws-Vlaanderen.

Zaterdagmorgen om 8 uur start een non-stopprogramma vol attracties en animatie dat doorloopt tot zondagavond. Alle activiteiten opsommen zou ons te ver leiden. Dan maar een greep uit het aanbod. Op de openingsdag doorlopende rommelmarkt, een concert op een kotter, kindershow en de 50ste uitgave van de havenzwemwedstrijd. In de vismijn worden garnaalhapjes aangeboden en "platjes" van de Heistse visbakker. Er loopt ook een foto-, schilderij- en fossielententoonstelling.

Hoogtepunt van de dag blijft natuurlijk de vlootshow door de gepavoitaseerde kottervloot van Breskens. Wie een plaatsje kan veroveren op een van de vaartuigen kan een kosteloze rondvaart op de monding van de Westerschelde meemaken. De zaterdag kan rondgemaakt worden met een bezoekje aan de kermis of een kijkje op de New Magic Breeze, een maxi-boot voor de Whitbread Round the World Race. En dan is er nog de zondag. Een hele dag te veel om op te noemen, een dag die afsluit met een feestelijk vuurwerk om 22.30 uur.

(053) 23 07 23 - prive (053) 23 56 95

Visverwerkende nijverheid haalt slag thuis

In 1976 verscheen een KB waarin de keuring van vis in visbedrijven gereguleerd werd. Wanneer in 1982 opnieuw uitgepakt wordt met dit KB zijn het vooral de visverwerkende bedrijven die, alhoewel zij aanvankelijk positief stonden tegenover een eis van uiterste hygiëne, bezwaren hebben tegen enkele aspecten van dit KB. Bezwaren heeft men tegen het feit, dat de bedrijven de kosten van de keuring zullen moeten dragen; dat de vis, aangevoerd uit andere EEG landen en daar reeds gekeurd, bij invoer in België nogmaals moet gekeurd worden. Dat men 24 uur van tevoren invoer van vis aan de grens zou moeten melden; dat het aantal grensposten waarlangs vis zou kunnen ingevoerd worden, zou beperkt worden. Men vindt het onaanvaardbaar dat alle verpakkingen, tot de kleinste toe, zouden moeten afgeestempeld worden, kortom, allemaal maatregelen, die een snel vervoer van vis zouden tegenwerken. De heer Maurice Van Den Abeele van "Appetit" te Brugge, verklaarde ons hierover: "Pas bij het door nemen van de teksten werd duidelijk dat niet alles kon worden aanvaard, zo was onder meer voorzien dat de kosten van de hele operatie op de rug geschoven werden van de bedrijven. Is het niet ongewoon dat een controleur zal vergoed worden door de gecontroleerde? Gaat het hier niet om een dienst aan de gemeenschap, die dan ook voor de kosten dient in te staan? Bovendien was deze belasting vastgesteld op 50 centiem per kilo aangevoerde of ingevoerde vis: omgerekend was dat ongeveer tachtig miljoen. Dat bedrag was voldoende om de hele Europese Gemeenschap te controleren."

Het waren het toenmalige Ostendia/Excelsior, het huidige United Foods te Oostende met haar directeur de heer Victor Sampens en de n.v. Van den Abeele te Brugge met de heer Maurice Van den Abeele, daarbij gesteund door door de Groepering der Visverwerkende Nijverheden, die tegen de toepassing van het KB

verzet aantekenden. Zij haalden een eerste slag thuis door de belasting van 50 op 15 centiem teruggebracht te zien. Maar zij vochten ook het principe zelf aan. De beide firma's (Van den Abeele en United Foods), spanden een gerechtelijke procedure in.

De Rechtbank van Eerste Aanleg in Brugge, kwam na raadpleging van het Europese Hof te Luxemburg tot een gunstig vonnis voor de visverwerkers. Tegen die beslissing werd door de Belgische staat beroep aangetekend en ook daar werden de stellingen van de visnijverheid aangehouden.

Tenslotte ging de staat in cassatie. Het Hof van Verbreking heeft op 12 mei 11. een uitspraak gedaan. Daarin wordt gesteld dat er geen reden is om het arrest van het Hof van Beroep te vernietigen.

De heer Van Den Abeele: "Heel de gerechtelijke procedure was als een strijd tussen David en Goliath, maar ik was bewust van ons goed recht en onze hardnekkigheid is nu beloond. Hier is een overwinning van formaat voor de leden van de vereniging behaald. Hier zou nu immers een terugbetaling van ten onrechte geïnde gelden moeten volgen. Afwachten dus..."

In memoriam Gerard Vanden Broucke

Totaal onverwacht overleed op 24 juni 11. ingenieur Gerard Vanden Broucke. Als assistent aan het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende was de heer Vanden Broucke een gekend figuur in visserijmiddelen.

Gerard Vanden Broucke werd geboren op 1 februari 1941 te Ramskapelle bij Nieuwpoort. Na de humaniora aan het St. Amandus Instituut te Gent zette hij zijn studies verder aan de Rijksuniversiteit van dezelfde stad. Hij behaalde er het diploma van burgerlijk werktuig-

kundig ingenieur in 1967.

Na een korte tijd werkzaam geweest te zijn in het familiebedrijf kwam Gerard Vanden Broucke op 1 februari 1969 in dienst van de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek, Werkgroep "Techniek in de Zeevisserij". In de functie van assistent werd hij belast met het technisch visserijonderzoek. De neerslag van zijn activiteiten is terug te vinden in talrijke publikaties over de meest diverse aspecten van dit onderzoek.

Persoonlijk interesseerde hij zich vooral voor het verbeteren van de visnamigheid van vistuig. Dit uitte zich onder meer in zijn werk op het gebied van de elektrische visserijen zijn inzet voor de verschillende visserijprojecten van het Ministerie van Landbouw die in de loop der jaren werden uitgevoerd. Velen zullen zich in het bijzonder het project "Danish Pair Trawl" herinneren.

Als Belgisch vertegenwoordiger was G. Vanden Broucke actief in verschillende internationale organisaties op het vlak van het visserijonderzoek. Zo was hij o.m. lid van het "Fish Capture Committee" van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (IROZ). Tevens nam hij deel aan de activiteiten van de verschillende werkgroepen van dit comité. In 1975 was hij voorzitter van de werkgroep "Technische Aspecten van het Elektrisch Vis-sen". In dat jaar vergaderden de IROZ-werkgroepen trouwens te Oostende. Als lid van het "Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij" nam hij regelmatig deel aan de besprekingen van dit adviesorgaan van de Europese Gemeenschap.

Het te vroege heengaan van Gerard Vanden Broucke - hij was amper 48 - zal ongetwijfeld een grote leemte laten, niet enkel op het Rijksstation waar hij werkzaam was, maar zeker ook in het visserijbedrijf waarvoor hij zich ten volle heeft ingezet. Als geen ander sprak hij immers de taal van de visser...

Aan zijn vrouw en zijn drie kinderen en aan zijn familie bieden wij onze oprechte gevoelens van medeleven aan.

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

H. BAELSKAAI 6, 8400 OOSTENDE - TEL. (059) 32 28 25 FAX. (059) 33 01 48



- Erkend Service Station voor Reddingsvloten
- Nazicht brandblusapparaten

Reddingsvloten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - PLASTIMO

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

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

Nu ook: scheepselektriciteit en —koeling

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, VISLIEREN, POMPEN EN KEERKOPPELINGEN
- LAS- EN BRANDWERK
- PLAATSEN EN HERSTELLEN VAN **ALLE** DIESELMOTOREN
- OPSPUITEN VAN ASSEN

Zij hadden pech

De O.279 "Ramblers" kreeg kort na de afvaart uit Oostende af te rekenen met motordefekt. Een nazicht wees uit dat de distributieketen van de hoofdmotor gebroken was. Via Oostenderadio werd sleephulp ingeroepen van de sleepboot "Zeetijger" die de sleep naar Oostende verrichtte.

Toen de O.333 "Marco" de haven van Brixham binnen voer deed zich een kortsluiting voor in de startbatterijen aan stuurboordzijde waarop een ontploffing volgde. Hierbij liep motorist Freddy Petit kwetsuren op aan het gelaat en diende voor eerste verzorging overgebracht te worden naar een plaatselijk hospitaal. Na verzorging kon hij opnieuw aan boord komen.

Aan boord van de N.57 "Terry" werd een lek vastgesteld in de koelvloeistof van de ijsmachine. Hierdoor moest het vaartuig de haven van Brixham binnen lopen voor herstelling en het bunkeren van een nieuwe hoeveelheid ijs.

Tijdens het koers lopen werd aan boord van de Z.96 "Jan van Gent" vastgesteld dat er zich water in de winchkamer bevond. Dit water was afkomstig van een lek in de zoetwaterleiding. Ook de elektrische motor voor aandrijving van de vislier stond gedeeltelijk in het water. Het lek kon hersteld worden en de motor gedroogd, waarna de visserij werd voort gezet.

Tijdens de visserij kwam de Z.12 "Sabrina" met de netten vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Door pogingen om de netten weer vrij te krijgen is de trommel van de lier geblokkeerd, terwijl abnormale geluiden te horen waren in de lier. De visserij werd gestaakt en koers gezet naar Zeebrugge.

Na afvaart uit de haven van Brixham hoorde men aan boord van de Z.207 "Adamtje" een abnormaal geluid in de hulpmotor. Bij nazicht bleek dat een zuiger gebroken was, maar men slaagde er in de reis voort te zetten met behulp van de hulpmotor. Tijdens de terugreis bleek een flexibel van de brandstofleiding gescheurd, waardoor een aanzienlijke hoeveelheid gasolie in de bilge terecht kwam. Na het vernieuwen van de leiding werd vastgesteld dat er net genoeg brandstof voorradig was om Oostende of Zeebrugge te bereiken. Voor alle zekerheid werd via Oostenderadio brandstof gevraagd van de sleepboot "Zeetijger" waarna men veilig de haven van Zeebrugge kon binnen varen.

De N.36 "Donia" maakte een vrij turbulente reis mee. Tijdens werkzaamheden aan boord kreeg stuurman Bovenestier plots rugpijn waardoor hij

zich nog nauwelijks kon bewegen. Noodgedwongen werd de stuurman afgemonsterd. Nadien, tijdens de visserij, werd vastgesteld dat er water binnen kwam langs de bus van de schroefas. De schipper besloot de haven van Brixham binnen te lopen voor herstelling. Terug in de haven van Oostende kwam de "Donia" dan nog in aanvaring met de motortanker "Avanti" die geringe averij opliep.

Op de visgronden kwam het tot een aanvaring tussen de O.137 "Twylight" en de O.518. Hierdoor liepen beide vaartuigen averij op.

Terwijl de Z.60 "Blue Angel" gemeerd lag in Liverpool werd het vaartuig aangevaren door een andere treiler, met name de O.33 "Marbi", waarbij eerstgenoemd vaartuig schade opliep aan de stuurboord voorsteven, die werd ingedeukt.

De Z.84 kreeg af te rekenen met een defect dat met eigen middelen niet kon hersteld worden. Noodgedwongen werd sleephulp ingeroepen van de Z.526 "Flamingo II" die het onklaar geraakte vaartuig veilig de haven van Grimsby binnen sleepte.

Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de O.87 "Nele" af te rekenen met een verbrande hydrofoorpomp tengevolge van een lekke buis van het zoet water. Gezien herstellen onmogelijk was werd terug gekeerd naar de thuishaven. Tijdens dezelfde reis kreeg men slechte weersomstandigheden te verduren. Ingevolge een zware zee werden de antennes van de telefoon, de shipmate en de TV afgerukt.

In de haven van Zeebrugge werd de aldaar gemeerd liggende Z.60 aangevaren door de Z.47 "Saturnus" die manoeuvres bezig was om af te meren. Hierdoor werd de reling van de "Blue Angel" over een lengte van twee tot drie meter ingedeukt.

E.H.B.O.

Zonneslag

De voorbije maand heeft een aantal prachtige dagen opgeleverd. Op het weerbericht sprak men zelfs van hittegolven. Prachtig weer voor zonnekloppers, maar de vissers moeten werken...

Bij mooi weer komt het wel eens voor dat iemand slachtoffer wordt van de zon. Wie kent de zonneslag niet? En wie is er nooit eens het slachtoffer van geworden?

De huid wordt rood en kan 's avonds zeer pijnlijk aanvoelen, terwijl de brandblaren een echte lijdensweg betekenen voor het slachtoffer indien er niets wordt ondernomen.

We koelen elke brandwonde zo snel mogelijk af met koud stromend water en in de E.H.B.O. moet een middel zitten om brandwonden te verzorgen (vraag raad bij uw apotheek). Soms is echter tevens een dokter nodig wanneer de verbranding ernstige vormen (oppervlakte, diepte) aanneemt. De radiogeneeskundige dienst geeft altijd de nodige deskundige raad aan wie erom vraagt.

Langdurig in de zon blijven (werken) kan gevaarlijk zijn, zodat de gouden raad gegeven wordt regelmatig de frisse schaduw op te zoeken en zich, indien mogelijk, vooraf te beschermen (hoofddeksel, insmeren van pas blootgestelde huid).

Hopelijk is iedereen nog maar eens gewaarschuwd en worden de mooie dagen niet vergald door op de blaren te moeten zitten!

Edward BROUCKXON
Ondervoorzitter Rode Kruis
Oostende

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01



"Na het vertrek uit Matadi voer men zeven uur vooraleer open zee te bereiken. Na de monding van de Zaire was het nogmaals zeven uur vooraleer men kon vissen. Zonder de minste apparatuur zocht men de visgronden op. Al vlug werkten de kompassen niet meer juist..."

De kongovisserij: 1948-1978 Pemarco (I)

De laatste jaren is er in talloze publikaties geschreven over de grootsheid van de Vlaamse zeevisserij. Over de aanwezigheid voor de kusten van Spanje, Portugal, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, Skandinavië, Rusland, Groenland en Labrador. Het contactblad van de visserijschool 'Paster Pype' beschreef hun aanwezigheid voor de Griekse en Marokaanse kust. Het boek: Vlaanderen in de Wereld, deel 2' van Pater Verthé beschrijft hun aanwezigheid in Argentinië en Chili. Er is echter omzeggens niets geschreven over het werk van de tientallen Vlaamse vissers die, bijna 30 jaar lang, hun beroep uitoefenden in Afrikaanse wateren. Vanop kale oevers bouwden ze een bedrijf op dat bloeide en rendeerde, tot het door een beslissing van de plaatselijke autoriteiten, uit hun handen werd genomen.

Voor de meeste vissers die er werkzaam waren ligt dit hoofdstuk uit hun leven nu reeds vijftien jaar achter de rug. Ze worden een dagje ouder. De hoogste tijd dus om de gegevens over hun levenswerk te verzamelen en kenbaar te maken.

Een artikel samenstellen over iets, zonder er zelf ooit bij geweest te zijn, is moeilijk. Het kan best gelezen worden met een goede atlas in de buurt. Bij plaatsnamen mag men het me niet kwalijk nemen er een paar kilometer naast te zitten. De anekdotes zijn zo talrijk, dat het te veel wordt voor een maandblad en beter zou passen in een boek. Veel vissers zijn vlotte vertellers; andere willen niet praten: ze hebben schrik door de Mobotuperikelen van de laatste maanden.

Van sommige vissers kenden we de naam, doch niemand wist ze wonen. Hele straten hebben we afgelopen op zoek naar de juiste bel. Foto's lospeuteren is nog moeilijker. Iedereen koestert ze. Uitlenen betekent misschien: weg voor altijd.

De reeks bestaat uit twee afzonderlijke delen. Een eerste deel (gespreid over twee afleveringen) wordt gepubliceerd in HVB van juli en augustus e.k. en schetst een algemeen overzicht van dertig jaar Pemarco (Pêche Maritime du Congo). In dat deel wordt slechts sporadisch dieper ingegaan op de menselijke aspecten van de aanwezigheid van onze mensen in de voormalige kolonie. Een tweede deel bestaat uit een aantal getuigenissen van zowel vissers als mensen aan de wal, waarin dieper ingegaan wordt op het werk op zee, de ondersteuning aan wal, de sociale en familiale sfeer en de contacten met de omgeving. Deze getuigenissen worden in dit blad gepubliceerd vanaf september.

Eerste pogingen

De eigenlijke bedoeling, bij het opstarten van de verschillende visserijbedrijven in onze voormalige kolonie Belgisch-Kongo, was steeds, om zowel de blanke als de inlandse bevolking van beneden-Kongo van vers en proteïnerijk voedsel te voorzien. Daartoe zijn vier pogingen ondernomen, waarbij slechts de laatste een dertigtal jaren geduurd heeft en als gevolg van de afrikanisering tot een einde kwam.

Om te voorzien in voedsel voor het personeel van bedrijven en het personeel in dienst van de staat, werd reeds bij het begin van de kolonisatie door de 'Compagnie du Congo' geprobeerd om een visserijbedrijf op te richten. Een schoener met een Zweedse kapitein deed pogingen om geregeld vis aan te voeren. De resultaten bleven echter beneden de verwachtingen

en het project werd opgedoekt.

In 1912 probeerde de 'Société d'Etude des Pêcheries du Congo' het ook. De stoomtreiler O.130 "Jacqueline" werd ingehuurd bij de 'Pêcheries à Vapeur' te Oostende en vertrok met veertien man (onder bevel van Arsène Blondé en Henri Beuren, stuurman en later walkapitein bij de PV) naar Banana aan de monding van de Zaireestroom (toen Kongostroom). Na enkele jaren werd, deels door oorlogsomstandigheden, ook dit project opgegeven.

De vorige maatschappij probeerde het nogmaals in 1920 onder de naam 'Société Anonyme des Pêcheries à Vapeur au Congo Belge'. Een stoomtreiler werd aangekocht en als O.130 "Bula Matari" ingezet. Wegens slechte resultaten werd de treiler na twee jaar verhuurd aan de 'Société Industrielle de la Grande Pêche'

te Port Etienne in Mauretanië, die de gevangen vis langs Banana invoerde. In 1933 werd de maatschappij definitief ontbonden.

Het voedselprobleem bleef.

Vooronderzoek: expeditie Mbizi

Onder auspiciën van de heer Pierre Staner, koninklijk inspekteur van de kolonieën werd een expeditie georganiseerd. Deze begon in 1948, duurde twee jaar en alle handelingen werden uitgevoerd onder de verzamelnaam 'Mbizi'. Het doel van Mbizi was: de fauna en visserijmogelijkheden onderzoeken om eventueel de visserij te bedrijven, in de zuidelijke Atlantische Oceaan vanuit een basis langs de Zaireestroom. De O.320 "Noordende III" (bouwjaar 1946-35 meter lang - 350 pk) werd gehuurd. Een deel van het ruim bouwde men om tot laboratorium, een ander deel tot meteorologisch station. Op 1 juli 1948 vertrok het schip uit Oostende met de volgende bemanning: professor A. Capart, oceanograaf en expeditieleider; kommandant Lauwereins, oudloods; vijf wetenschappers, o.a. de heer Van Goethem, later directeur van de nog op te richten rederij; zes Vlaamse vissers. Te Banana werden nog zes inlanders aan boord genomen.

Het onderzoek greep plaats vanaf de evenaar tot de 25ste breedtegraad, d.w.z. tweeduizend km Afrikaanse kust vanaf de Zairemonding tot ter hoogte van Walvisbaai in Namibië (toen Zuidwest Afrika). De hiernavolgende opzoeken werden uitgevoerd:

- op welke plaatsen zijn er visconcentraties
 - welke soorten konsumptievij is er aanwezig
 - de migratie van de visscholen
 - het opmeten van stromingen
 - het bestuderen van de aard van de bodem
 - de reactie op de aanvoer van verse vis te Matadi en Kinshasa (toen Leopoldstad).
- De resultaten van de expeditie waren bevredigend en men kwam tot het besluit dat er veel rijke visgronden in dit gebied aanwezig waren. Indien een rederij zou

>

opgericht worden raadde men aan minstens drie treilers in te zetten om het geheel rendabel te houden. Om de loonkost te drukken gaf men de raad zo weinig mogelijk Europeanen in dienst te nemen. Verder diende een volledige infrastructuur ingericht: ijsfabriek, kaden, woningen. Na de expeditie kwam de O.320 terug naar Oostende.

Oprichting Pemarco

Op initiatief van het Ministerie van Koloniën werd onder voorzitterschap van de heer P. Staner de compagnie 'Pêche Maritime du Congo' (afgekort Pemarco) opgericht op 27 december 1950. Bij de oprichters behoorden heel wat belgische bedrijven, waaronder twee Oostendse rederijen: 'Noordende' en 'De Zee'. Samen brachten ze drie treilers in. De vaartuigen zouden de letters PMC voeren in hun schouw. De vissers zouden later deze letters, bij situaties van verplicht berusten, karjkaturaal misbruiken door te zeggen: 'Pas Moyen Chef'.

In oktober 1951 vertrok de O.320 terug naar Matadi om er de visserij te beoefenen. Bovendien de nodige matrozen maakten Raymond Duyck (schipper), Victor Janssens (stuurman) en Herman Asmus (machinist) de reis mee. Het visruim was nog niet uitgerust met een frigo-installatie. Het vaartuig was hoofdzakelijk geladen met vistuig en onderdelen van een hangar. De blanke bemanning bleef twee reizen aan boord om in de aangegeven visgebieden ervaring op te doen. Daarna werd er gevaren met een gemengde bemanning: twee à drie blanken aangevuld met zwarte matrozen. Als basis werd Matadi gebruikt en niet het beter gelegen Boma, omdat Matadi een rechtstreekse spoorlijn had naar het binnenland.

Op 1 december 1952 vertrok de O.319 "Noordende II" (bouwjaar 1947-35 meter - 350 pk) naar Matadi. Dit vaartuig, wel reeds uitgerust met een frigo-installatie, was volgestouwd met aluminium bakken om ter plaatse vis te sorteren. De bemanning bestond uit Isidore Engelbrecht (schipper), Marcel Vermoote (stuurman), Charel Aspeslagh (machinist), aangevuld met de nodige matrozen. Omer De Grijze was mee om in Matadi als walmachinist te fungeren. Op 24 december 1952 meerden ze af in Banana.

Isidore Enghelebrecht en Marcel Vermoote zouden ongeveer vijftienvintig jaar in dienst van de Pemarco blijven. Samen met de andere vissers van het eerste uur, zijn zij beginnen werken zoals geiten op de blote rotsen. Door hun inzet is de compagnie twintig jaar later op zijn hoogtepunt gekomen.

Moeilijke omstandigheden

In het begin gebruikte men de kade van

Matadi als basis. Bedrijfsgebouwen en uitrustingen waren er niet. De vaartuigen lagen altijd tussen twee grote koopvaardijsschepen en steeds was er gevaar voor een aanvaring. Uit de nabij gelegen ijsfabriek Profrigo werden grote brokken ijs aan boord gebracht. Door de hoge temperaturen was heel wat ijs gesmolten vooraleer het in het ruim neergelaten werd. Na het vertrek uit Matadi voer men zeven uur vooraleer open zee te bereiken. Na de monding van de Zaire was het nogmaals zeven uur varen vooraleer men, volgens de eerste gegevens van de expeditie, kon vissen.

Zonder de minste apparatuur (wat toen normaal was) zocht men visgronden op. Al vlug werkten de kompassen niet meer juist. Visgronden werden afgetast om ervaring op te doen. Bij het vinden van

of wat men ook probeerde, de haaien bleven grote vierkante stukken uit het net bijten. Ten einde raad hebben de vissers ze afgeschrikt door kippegaas rond de kuil te binden.

Op het einde van de reis diende men ervoor te zorgen ongeveer drie vierde bak ijs over te houden om de vis te verzenden. Wilde men in contact komen met de rederij, dan kon dat niet rechtstreeks. De berichten werden overgeseind naar Bananaradio, die ze onder vorm van telegram bestelde.

Na een zeereis moest men ervoor zorgen 's morgens bij de monding van de Zaire te liggen. De stroom was toen nog niet bekend of betond, zodat het gevaarlijk was om zonder apparatuur 's nachts de rivier op te varen. Men moest immers zijn weg zoeken langs een zeventigtal bochten.



De O.320 "Noordende III" onderzocht de Kongolese visgronden en was met dat doel ingericht als laboratorium en als meteorologisch station.

scholen vis plaatste men de boeien als bakens om van daaruit tijdens het trekken van het net de positie te kunnen handhaven. Tevens werd de positie bepaald door 's middags met de sextant de zon te schieten. Een trek duurde ongeveer anderhalf uur. Al zoekend zetten de vissers de visserijen op plan en pasten de verkregen visserijen van de expeditie Mbizi aan.

Een reis duurde vijf à zes dagen en dan ving men bijna niets anders dan 'doraden' (rode zeebaarzen), het enige trouwens dat de zwarte bevolking toen lustte. In het begin viste men dag en nacht. Al gauw bemerkten de vissers dat de vis 's nachts te hoog tegen het wateroppervlak zat en dus met de bodemtreil onbereikbaar. Men schakelde over op louter dagvisserij en liet het schip 's nachts stilliggen. De vissers hadden geweldig veel last van haaien. Zodra ze een gevulde kuil bemerkten beten de haaien het net stuk om de vis te verorberen. Hoe men ook de netten herstelde

Een snelheid van negen à tien mijl was nodig om, op de rivier, tegen de stroming in te varen. Was het zeven uur varen van Matadi naar zee, dan voer het schip een ganse dag stroomopwaarts. Tussen de zee en Boma zat het vol zandbanken, die volgens de seizoenen en de wisselwerking tussen droog- en regenseizoen, steeds van plaats veranderden. Het gebeurde wel eens dat een vaartuig op één van de banken vastzat. Tussen Boma en Matadi was de rivier bezaaid met rotsen.

Ter hoogte van de stroommonding lag Banana. Eens Banana voorbij voer men zes uur naar Boma. In Boma bleef men liggen tot 's anderendaags, waar 's morgens vroeg ongeveer 1 500 kilogram vis gelost en verkocht werd aan plaatselijke hotels, de zwarte bevolking en waar men aan andere bestellingen voldeed. De Vlaamse vissers moesten zelf de vis wegen en goed alle gegevens nopens

gewicht, verkochte partijen, bestellingen, orderbons, ontvangsten, enz... bijhouden. Na die klus was het middag en toen voer het schip verder naar Matadi, waar rond zeventien uur werd aangemeerd. Vooral Matadi te bereiken stoomden de vissers door het Duivelsgat: een stuk rivier vol rotsen en grote draaikolken. De blanken deden in de beginne beroep op zwarte leden van de bemanning (vroegere rivier vissers) om hen erdoor te loodsen. De wisselwerking tussen stroming en draaikolken was zo hevig dat het heel moeilijk varen was en de stroom de controle van het vaartuig bij momenten overnam, het scheef trok en heel dicht bij de oever voortstuwde.

Te Matadi begon het lossen; eerst op de kaai, later op een ponton. Ook hier werden alle handelingen door de vissers zelf uitgevoerd: lossen, wegen, inladen in treinwagons, controle op de wagons, opschrijven hoeveel kilo er gelost werd... De schipper hield toezicht bij het wegen, de stuurman hield algemeen toezicht op het ledigen van het ruim. Na het lossen en wegen van een partij vis werd het vangstgedeelte per vijfenveertig kilo in een bak gedeponeerd, afgeijsd met het overschot aan ijs dat men aan boord hield na de reis en ingeladen in de treinwagons.

Al naar gelang de vangst vulde men twee wagons per dag, die 's avonds rond zeven uur vertrokken, vierhonderd veertig kilometer ver naar Kinshasa, waar de vis op de markt kwam en steeds werd verkocht. Er werd natuurlijk een partij vis verkocht in Matadi zelf. Van zodra het schip leeg was en de vis verstuurd, werden de vaartuigen in een stille baai naast Matadi gelegd. Zoals hierboven reeds vermeld, durfde men door de hevigheid van de stroom en het verhalen van grote koopvaardij schepen het risico niet nemen de vissersvaartuigen zomaar aan de kade te laten liggen. Een vijftal kilometer verder stroomafwaarts van Matadi stonden mazouttanks, met een pier waar de koopvaardij schepen tankten. De vissers zorgden ervoor dat ze, tussen twee grote schepen in, aan mazout geraakten, terwijl ze een dag of vier op ijs dienden te wachten. Tussendoor was het dikwijls 'tchiepen' en schilderen om het vaartuig in goede staat te houden.

Het eerste jaar bleven de vissers aan boord. Later werden drie huizen gebouwd voor de bemanningen en lieten de vissers stilaan hun vrouw overkomen.

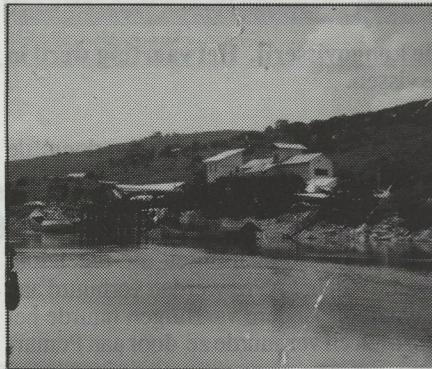
De vissers werkten er onder een kontrakt van drie jaar ter plaatse, gevolgd door zes maanden verlof. Later verkleinden die periodes tot zes maanden werken en één maand verlof. Ze werden betaald volgens een vast loonstelsel, aangevuld met premies volgens het vangstgewicht.

1953: bedrijfsgebouwen

Ongeveer anderhalf jaar na het toekomen

van het eerste vissend schip zagen de stichters van Pemarco dat het bedrijf lonend zou worden, mits men het uitbouwde als een op zichzelf draaiende rederij. Men vond de geschikte plaats om de rederij neer te poten, een tweetal kilometer stroomafwaarts van de opslag tanks voor mazout. Het terrein lag juist naast de grenslijn met Angola en had alleen een naam: Ango-Ango. Pemarco begon met de bouw van een ijsfabriek die in 1953 in gebruik genomen werd, een huis voor de walmachinist, een betonnen pier in 1954, een spoorweg en in de loop van de volgende jaren werden de installaties aangevuld met een opslagplaats, koelkamers, een sorteerzaal, een atelier, een administratief gebouw, transportbanden om ijs te lossen en de visbakken, na sorteren en afijzen, in de wagons te laden. Er kwam een ponton-aanlegsteiger om de schepen af te meren na het lossen of tijdens onderhoudswerken. Door het oprichten van de bedrijfsgebouwen te Ango-Ango hadden de vissers het voordeel niet meer door het Duivelsgat te moeten varen en een eigen plaats te hebben om te werken; ook waren ze ervan verzekerd dat er steeds genoeg ijs aanwezig was en dat de schepen op een veilige plaats lagen.

De rederij had nu zeven gekoelde spoor-



De ijsfabriek met links op de foto de O.328 "Pierre Staner" en rechts de O.319 "Noordende II"

wegwagons die 's avonds rond acht uur vertrokken en waarvan de inhoud 's anderendaags in Kinshana verkocht werd. Na het ingebruik nemen van de nieuwe installaties werd niet meer gestopt in Boma. Te Kinshasa werd de vis opgekocht door groothandelaars. Het bedrijf 'Congofrigo' nam vijfenzeventig procent van de vangsten op. Dit voedingsmiddelenbedrijf beschikte na verloop van tijd over 33 000 kubieke meter koel- en opslagruimten, honderd twintig koelvrachtwagens, twee gekoelde treinstellen, twee vrachtvliegtuigen en een koelzeeschip. De detailhandel verkocht de vis verder in de viswinkels en op de markt door visverkoopsters, 'Mamas' genoemd. Matadi en omstreken werd voorzien van vis door een

coöperatieve 'Sovépoma'. De prijs van de vis werd vastgelegd door het Ministerie van Economische Zaken en was steeds een vaste prijs. Wegens het tekort werd de vis in het binnenland echter aan woekerprijzen verkocht. Alle aangeboden vis werd onmiddellijk door de markt opgenomen en verhandeld. Voor de blanke bemanningen bleef er evenveel werk om alle handelingen te blijven controleren. Engelbrecht vertelde dat hij door het 'overal moeten bijzijn' en 'alles zelf te moeten organiseren', de eerste drie jaar, slechts éénmaal een bezoek van drie dagen heeft kunnen brengen aan Kinshasa (dat hij ervoer als een prachtige stad vol bloemen, brede lanen, een dierentuin...). Ondertussen werd de vloot langzaam uitgebreid. In september 1953 kwam de O.311 "Victor Billet" (bouwjaar 1946 - 30 meter - 250 pk), een zusterschip van de O.305 François Musin, te Matadi aan, terwijl de O.320 naar Oostende vertrok om aanpassingswerken te ondergaan: o.a. het inbouwen van een frigosysteem in het ruim. Op de O.311 bevonden zich o.a. Milo Rouzée (schipper) en André Vancraeynest. In 1955 bestelde Pemarco een grotere treiler bij de werf Belliard-Murdoch te Oostende. Het vaartuig O.322 "René Goeman" (bouwjaar 1956 - 40 meter - 400 pk) werd in 1956 door Isodore Engelbrecht overgebracht naar Matadi. Het vaartuig werd genoemd naar de toenmalige grote baas, die tevens directeur was van de Banque Congolaise en de naam had tijdens de tweede wereldoorlog het Belgisch geld gered te hebben. Zijn grootste betrachting was er steeds voor te zorgen dat de Belgische vissers en hun familie het er naar hun zin hadden. In 1958 werd bij dezelfde werf een zusterschip besteld: O.328 "Pierre Staner" (bouwjaar 1958 - 40 meter - 400 pk). Engelbrecht hield toezicht op de bouw en verdere uitreding van het vaartuig en vertrok er begin maart mee naar Belgisch-Kongo. Evenzo gebeurde het in mei 1961 met de grotere treiler O.310 "Mbizi" (bouwjaar 1961 - 46 meter - 900 pk). Naarmate het bedrijf zich uitbouwde werd de visserij er zeer lonend en werden de vaartuigen moderner. De visgronden en het gedrag van de vis waren gekend en de schepen kregen betere apparatuur aan boord. Een groot probleem bleven de netten. Na het probleem met de haaien kreeg men te maken met het feit dat de visnetten (nog gebreed met korregaren) heel vlug rotten. Men moest een regelmatige aanvoer van nieuwe korren bestendigen wilde men niet zonder vallen. Dikwijls scheurde de korre open bij het winden of scheurde heel de kuil eraf en zag men de zak wegdrijven van het schip. Had men korren te kort, dan lag een schip gemakkelijk twee maanden stil. De Vissersverbroedering uit Oostende maakte de korren.

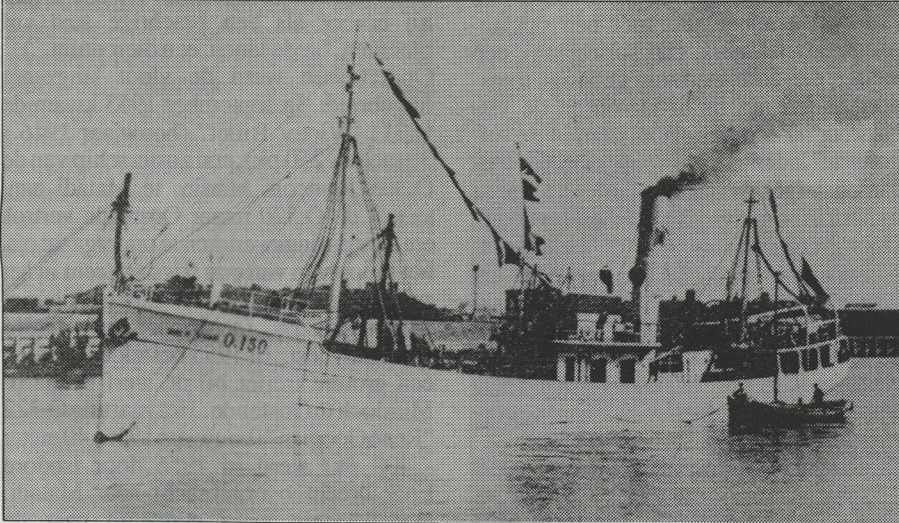
Door de komst van de nylonnetten werden deze problemen opgelost. Doch nu hadden de korren de neiging wegens de hitte aan de verschansingen te plakken. Bemanningsleden had men genoeg. De zwarten kwamen zichzelf aanmelden. In het begin poogden de schippers hoofdzakelijk rivier vissers aan te werven. Later monsterde men de betere leerlingen van de vakschool van Matadi aan. De besten onder de zwarte bemanningsleden werden opgeleid tot hulpmachinist, stuurman of 'capita', wat men hier bootsman noemt. De betere bemanningsleden bleven meestal niet lang: ze werden aangetrokken door

kelijk. De roes ging gepaard met de gekende moeilijkheden. Matadi was een bakermat van de mouterij. Alle blanken werden er verjaagd en kwamen terug naar België. Wegens de ontstane voedselschaarste in de omgeving en het achterland, mochten de blanken na een paar weken terugkeren. Gelukkig ontsnapten de installaties van Pemarco aan de vernielzucht en konden de activiteiten vlug hernomen worden. Om de bezittingen en de uitbating van de schepen veilig en juridisch in orde te stellen, splitsten de beheerders de maatschappij op in twee zustermaatschap-

O.310 respectievelijk één jaar en vijf maanden uit de vaart. Tijdens het oplossen en grondige herstellingswerken stelde het droogdokken van de vaartuigen problemen. Alhoewel er een droogdok was te Boma kreeg de rederij in het begin geen akkoord om daar te dokken. Men moest de vaartuigen overbrengen naar Pointe-Noire in Congo-Brazaville. Tijdens het dokken gebeurde het volledig toezicht door de blanke bemanning: alle handelingen dienden zelf georganiseerd wilde men één en ander niet laten om zeep brengen. De stad Pointe-Noire was een prachtige stad, maar na het vertrek van de Fransen, na de onafhankelijkheid van hun kolonie, volledig verlaten; een echte spookstad. Wat tijdens het dokken steeds opviel was dat alles onder de waterlijn van de vaartuigen proper bleef (in tegenstelling tot de aangroei van mos, algen en pokken in onze streken). De oorzaak van dit fenomeen was te vinden in het zoet water van de stroom dat door het tij voortdurend met veel zand tegen de huidplaten schuurde.

Daniël Pots

(Wordt vervolgd)



De O.130 "Bula Matari", een pionier van de kongovisserij. Het vaartuig werd in 1920 ingezet om in de Afrikaanse wateren te vissen.

de hogere lonen van de koopvaardijmaatschappijen.

Hoe men ook probeerde andere soorten vis aan te prijzen, de bevolking hield het bij doraden. Dit kwam omdat de bewoners, wegens gebrek aan kust (slechts dertig kilometer), de rijkdom van de zee niet kenden en hoofdzakelijk vleeseters waren. In tegenstelling tot Belgisch-Kongo aan de bevolking van Angola (met een lange kust en traditionele visserij) wél alle soorten vis.

Nadat de vis uit het net op dek viel, werd hij gewassen en zonder gutten in het ruim gestopt. Van de grotere vissen hakten de zwarten de kop af. Deze werden apart verkocht voor drinkgeld. In de monding van de Zaireestroom zat veel schone vis, o.a. tong. De zwarte bevolking weigerde echter lange tijd deze vissoort te eten. De vissers hielden alleen een beperkte vangst voor de blanke bevolking uit de omgeving van Matadi.

Om een regelmatige distributie te verzekeren spraken de schippers met elkaar af dat er maar één schip om beurt zijn vangst kwam lossen.

1960: onafhankelijkheid

Vanaf 30 juni 1960 werd Kongo onafhan-

pien, die nauwgezet samenwerkten: de Belgische Armement et Pêche Maritime (APM) en de Kongolese 'Société de Pêche Maritime du Congo'. De schepen bleven Belgisch. De vaartuigen die eigendom waren van het APM werden verhuurd aan Pemarco. Andere vaartuigen huurde het APM in en verhuurde ze door aan Pemarco. De eerste zwarte kaderleden deden hun intrede. Tijdens de krisisperiode na de onafhankelijkheid overleefden veel zwarte families op vis.

Vòdr de Angolese kust gingen de eerste visgronden verloren door het uitbreiden van de territoriale wateren. Nieuwe visgronden werden gezocht verder in zee. Meer en meer exploiteerden de vissers de rijke Tijgerbaai. De bevolking begon horsmakreel (pours) te eten, zodat ook deze soort kon meegebracht worden. De activiteiten van het bedrijf werden steeds intenser: er werd veel vis gevangen en er was een grote vraag. Een uitbreiding van de vloot drong zich op. De 'Pêcheries à Vapeur' uit Oostende deed zijn intrede in de compagnie. Respectievelijk in juni en oktober 1962 en februari 1963 voeren de zusterschepen O.86 "Edison", O.89 Marconi en O.88 "Curie" (bouwjaar 1947 - 38 meter - 400 pk) naar Matadi. Wegens herstellingswerken bleven de O.311 en

In Het Visserijblad van augustus gaan we door met de geschiedenis van Pemarco. Daarin wordt de groeiende ontwikkeling en de teleurgang van de maatschappij beschreven. Deze aflevering, die de periode tussen 1965 en 1978 zal omvatten, wordt later gevolgd door een aantal getuigenissen van Vlamingen die bij het opzet betrokken waren, maar reeds in augustus komen heel wat bekenden ter sprake: Seghers, Pol Arnoys, Julien Engelbrecht, Frans Pots, Donald Rijckewaert, André Dedrie, Henri Devos, Marcel Lahouter, Jef Delbol, Jean Michiels, Marcel Lahouter en Van Paemel, Paul Jolyt, Daniël De Corte, André (Bruggeling) Van Der Veen en vele, vele anderen.

Bronnen: Het eerste deel kwam hoofdzakelijk tot stand door gesprekken met I. Engelbrecht en F. Pots en door te speuren in 'Bedrijfseconomische studie van de Kongolese zeevisserij' door Eric Engelbrecht.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

Maand mei 1989.

(Medegedeeld door het Hoofdwaterschoutskantoor Oostende.)

Adresverandering & wijziging telefoonnummer: **O.62 "Seabird II"**. Eigendom: Bogaert Luc, Stroombanklaan 50, 8400 Oostende. Tel: 059/33 04 59.

Verandering van eigendom & naam: **O.32 "Roland"** wordt **O.32 "Vicky"**. Eigendom: B.V.B.A. Alco, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan. Tel: 059/23 49 34. Zeebrief: 24.5.1989.

N.52 "De Kottens II" wordt **N.52 "Sea Hunter"**. Eigendom: PVBA Rederij Jami, Meeuwenlaan 18 bus 4, 8400 Oostende. Tel: 059/80 62 07. Zeebrief: 31.5.1989.

Geschrap: **N.73 "L'Étaplois"**. Eigendom Calcoen Roger, Nieuwpoortlaan 58, 8440 Middelkerke en Calcoen Gino, Leopoldlaan 210, 8430 Middelkerke. Geschrap: 2.5.1989.

Verandering telefoonnummer: **O.520 "Manuela"**. Eigendom: Bogaert André-Schoonvaere, Prins Albertlaan 33, 8400 Oostende. Tel: 059/32 34 59.

Nieuwe meetwijze boomkorlengte

Vanaf 2 juli 1989 gelden, wat de lengte van de boomkor betreft, volgende maatregelen.

1. in alle communautaire wateren: maximum boomkorlengte 24 meter (2x12 m). De lengte van de boom wordt gemeten tussen de uiteinden met inbegrip van alle aangebrachte voorzieningen.

Het gebruik van uitschuifbare bomen, waarvan de totale langte langer kan gemaakt worden dan 24 meter is verboden.

2. in de 12 mijlszone van het Continent en in die van het Verenigd Koninkrijk en Ierland: **maximum boomkorlengte van 9 meter** (2x4,5 meter), eveneens gemeten tussen de uiteinden, met inbegrip van alle aangebrachte voorzieningen (dus niet meer gemeten tussen de binnenkanten van de aangebrachte sleden).

Het verbod om met boomkorren waarvan de totale lengte groter is dan 9 meter (2x4,5 meter), te vissen is niet van toepassing wanneer wordt gewerkt met vistuig dat is ontworpen en wordt gebruikt voor het vissen op garnaal. Ook mogen vaartuigen waarvan de voornaamste activiteit de garnalenvisserij is, bij het vissen op tong, bomen gebruiken waarvan de totale langte meer dan negen meter bedraagt, mits deze vaartuigen op een jaarlijkse op te stellen lijst voorkomen.

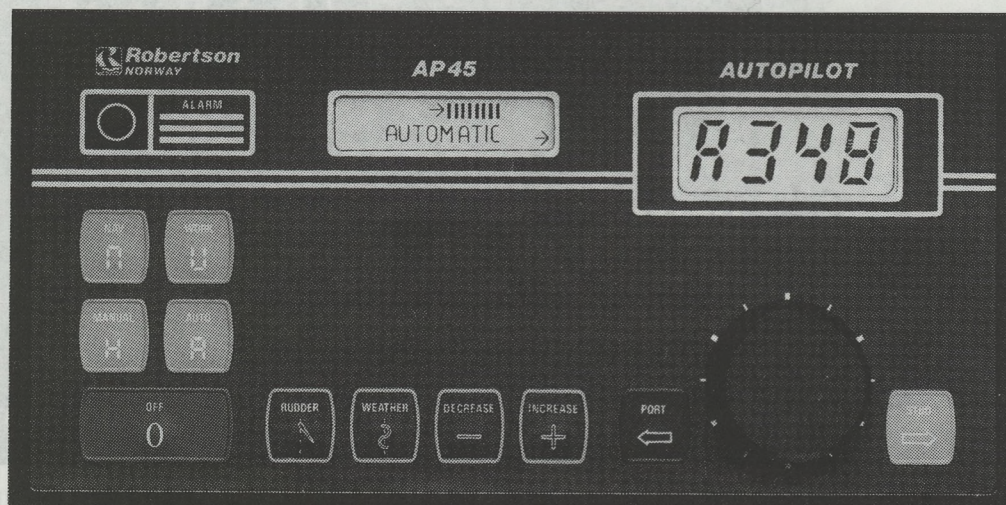
Trekkraft- en kabellengtemeetsysteem op Z.59 "Gudrun"

In de vissersvloot zijn er nog maar enkele vaartuigen uitgerust met een computer-gestuurd systeem dat de trekkraft van de netten en de kabellengte registreert en bijstuurt. Dat is reeds het geval op de O.124 "Fighter" en de nieuwe Z.510 "Albrecht Rodenbach". Ook de Z.59 "Gudrun" wordt binnenkort door een elektronisch bedrijf Marelec uit Nieuwpoort met het computersysteem uitgerust.

De registratie van de trekkraften door de computer laat een continue controle toe over het gedrag van de boomkor onder water. Het scheppen van zand, zeesterren of in de "rafels" vastlopen van de boomkor wordt gelijktijdig gedetecteerd, waardoor de schipper schade aan de boomkor of aan het net maximaal kan beperken. Bij het bereiken van een ingestelde maximale trekkraft of het met een ruk vastslaan van het net viert de lier automatisch uit, om zodoende de schade maximaal te beperken. Tegelijkertijd kan het schroefvermogen automatisch teruggenomen worden zodat het vaartuig stopt.

Ook de hektreilers O.316 "Aegir" en O.154 "Wilmar" beschikken reeds over een gelijkaardig systeem, waarmee de netten een konstante opening behouden en dat tevens beveiliging biedt bij overtraktie.

Robertson AP45 Autopilot

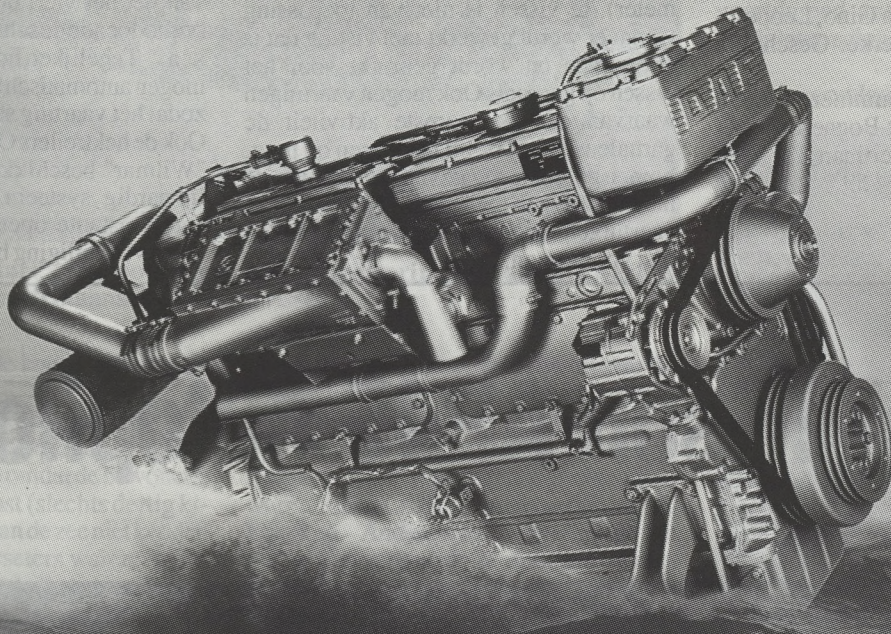


N.V. INES:

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

DAF DIESEL

**STERK
BETROUWBAAR
EN VOORTVAREND**



DAF

N.V. DAF BELGIË, ANTWERPSESTEENWEG 126, 2630 AARTSELAAR, TELEFOON 03-870.02.11

**Wij wensen reder en bemanning van de Z 510
"Albrecht Rodenbach" een behouden vaart en
goede besomming**



De Z.510 'Albrecht Rodenbach', zusterschip van de Z.59 'Gudrun' is nu volledig afgewerkt. De grote bokkentreiler van de PVBA Zeemansblik (Emiel Utterwulghe en Eric De Waegenaere) wordt bemand door schipper Emiel Utterwulghe, stuurman Jean-Pierre Selle en matrozen Ronny Delanghe, Michel Janssens, Etienne Van Billemont, Eric Couwijzer en Pierre Gevaert, op de foto samen met peter Albert Utterwulghe en zijn echtgenote Annie Groen. (foto's LV)

Z.510 Albrecht Rodenbach heeft maidentrip achter de rug

Na de doop en de tewaterlating van de Z.510 Albrecht Rodenbach is het schip nu volop in bedrijf gesteld. Op zaterdag 17 juni greep de officiële overdracht plaats en werd de tweede bokkentreiler van de rederij Zeemansblik ingezegend door pastoor Ben Gryson.

Na de proefreis trok het nieuwe vaartuig naar zijn eerste visgrond. Vorige woensdag 5 juli was de treiler voor het eerst aan de markt in Zeebrugge na een geslaagde maidentrip op Aberdeen. Afgezien van enkele kleine probleempjes, die door de bemanning werden opgelost, verliep de reis onder leiding van schipper-mede-eigenaar Emiel Utterwulghe rimpelloos. Bij het ter perse gaan, was nog niets bekend over de omvang van de vangst die de zvenkoppige bemanning bijeen viste. (g.w.)

Technische gegevens Z.510

Lengte: 36,25 m
 Breedte: 8,48 m
 Holte: 4,30 m
 Tonnage: 273 BRT
 Visruim: 192 m³
 Motor: ABC, 1 200 pk
 Schroef: vierbladschroef Promac in Hodi-
 straalbuis
 Hulpmotoren: Daf, 165 pk
 Keerkoppeling: Reintjes
 Vislier: Brusselle

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

Nieuwe Z.571 'Custos Deus' even te Zeebrugge

De nieuwe grote bokkentreiler Z.571 'Custos Deus' (38,90m, 1200 pk) maakte vorige vrijdag een proefvaart van Den Helder naar Zeebrugge. 's Anderendaags zette het nieuwe vaartuig van de rederij RUDO uit Knokke-Heist weer koers naar Den Helder om enkele zaken op punt te stellen. Ondertussen is het vaartuig wellicht al vertrokken ter visserij.

De bemanning bestaat hoofdzakelijk uit Nederlanders, behalve de Belgische schipper Arthur Rau.

De moderne bokkentreiler zal niet zo dikwijls te Zeebrugge te zien zijn. De Nederlandse zaakvoerders Jelle en Klaas Kramer uit Urk willen de vangsten hoofdzakelijk in Nederlandse veilingen afzetten.

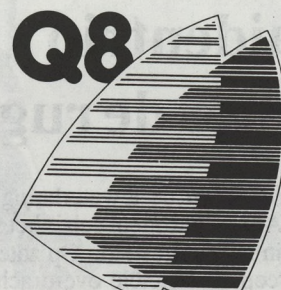
PROBELGAS N.V. en Q8 BELGIE N.V.

**danken de rederij
ZEEMANSBLIK
uit Knokke-Heist**

**voor het vertrouwen die zij stelde in beide
maatschappijen, ter bevoorrading van de diverse
smeermiddelen en brandstoffen, aan boord van
hun nieuwe visserseenheid
Z 510 Albrecht Rodenbach**



Wij wensen de Z 510 ALBRECHT RODENBACH en haar bemanning een goede vaart en vruchtbare vangsten toe



PROBELGAS N.V.

Stationsplein 4, 8000 Brugge. Tel: 050 / 38 37 58

Werfkaai 25 b, 8380 Zeebrugge. Tel: 050 / 54 77 27

H. Baelskaai 29, 8400 Oostende. Tel: 059 / 33 03 20

Vis, schelp- en schaaldieren

Wereldwijd komen vele duizenden eetbare soorten vis, schelp- en schaaldieren voor, terwijl de gemiddelde consument er misschien een twintigtal kan opnoemen. Daarom is er in de reeks "Spectrum Natuur-gidsen" een mooi geïllustreerd boek verschenen met de beschrijvingen, aanvoertijden en bereidingswijzen van ruim vierhonderd soorten uit zee en zoet water. Het boek wordt in België verdeeld door de Standaard Uitgeverij en is verkrijgbaar in de boekhandel.

Het 180 pagina's tellende werk werd samengesteld door Bas de Groot, een milieu-bioloog, door Renger Dijkema, hoofd van het veldlaboratorium te Yerseke en door Frank Redant, werkzaam bij de werkgroep Biologisch Zeonderzoek te Oostende.

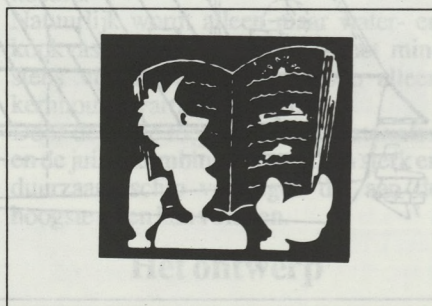
Het boek geeft vooraf een kort cultuur-historisch overzicht en bespreekt visserij-methodes, vangtechnieken en aquacultuur. In verschillende hoofdstukken wordt van vissen, week- en schaaldieren een inventaris gemaakt van wat in ons deel van Europa min of meer regelmatig voor consumptie op de markt komt.

Aan de hand van beschrijvingen en dank zij het fotomateriaal kunnen de verschillende soorten herkend worden en met elkaar vergeleken. De informatie is biologisch geordend en aangevuld met gegevens over vangst en aanvoer, gebruik en voe-

dingswaarde en industriële verwerking. Een kookboek is deze uitgave niet; al is achterin een aantal exclusieve recepten, voor de bereiding van een veertigtal soorten, opgenomen. Yves De Smedt, eigenaar en kok van het restaurant "De Kokkel" te Koksijde gaf een aantal van zijn recepten prijs, zoals bijvoorbeeld "rode poon met venkel op de manier van Anne".

Vermeldenswaardig is nog dat de zeedieren niet alleen met hun wetenschappelijke en Nederlandse naam genoemd worden, maar dat telkens ook de Duitse, Franse en Engelse benamingen voorkomen en voor de soorten die in de Middellandse Zee voorkomen werd ook de Spaanse en Italiaanse naam vermeld.

Vis, schelp- en schaaldieren, 180 ps. Illustraties: vierkleurenfoto's door Henze Boekhout. Prijs 795,- B.F.



De glorietijd van het zeilschip

Vorige maand verscheen "De glorietijd van het zeilschip", een opmerkelijk boek van Edward de Groot. Het boek beschrijft toestanden uit de 19de en begin 20ste eeuw toen zeelui, van kapitein tot lichtmatroos, door reders en slaapbazen uitgekleeft en beroofd werden van hun laatste cent (en van hun eigenwaarde). Het boek is niet alleen bijzonder omdat het aandacht besteedt aan de Nederlandse sociale toestanden in de "glorietijd" van de zeilvaart, maar ook vanwege de meer dan 300 foto's, vaak van uitstekende kwaliteit. De meeste werden bovendien nooit eerder gepubliceerd. Méér dan de bekende gravures roepen deze foto's herinneringen op van de tijd dat de schepen nog van hout en de zeelui van ijzer waren. Een aanrader voor wie belangstelling heeft voor (Nederlandse) windjammers en klippers uit de vorige eeuw.

"De glorietijd van het zeilschip", door E.P. de Groot werd uitgegeven door Uitgeverij De Alk in Alkmaar. Prijs: 49,90 gulden of ongeveer 900 B.F.

Het gouden boek van de Belgische kust

Vrijdag 9 juni 11. werd in de kelders van het Tillegemse kasteel, het huis van Westtoerisme, te Brugge "Het gouden boek van de Belgische kust" voorgesteld. Het werkje werd uitgegeven door Project en kwam tot stand in samenwerking met de Belgische brouwerijen, de Kustram, de Zonnlijn, de toeristische diensten van West-Vlaanderen en vele anderen.

U vindt er alle informatie in over de dertien badplaatsen, tips voor het uitgangsleven, wat te doen op regenachtige dagen, enz... Achteraan zijn nog een zestal Gouden Kustcheques: extra voordeelbons, die samen een waarde van meer dan 1 500 frank vertegenwoordigen. Voor het boek zelf betaal je 295,-.

Potvis

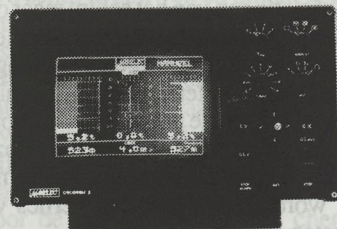
De potvis die op zondag 12 februari in Koksijde-Oostduinkerke aanspoelde blijft tot de verbeelding spreken. Van de hand van Rik Stekelorum verscheen onder de titel "Valentijn van St-André: van Potvis tot Aprilvis" een 75 bladzijden tellende uitgave waarin persartikels van binnen- en buitenland in verband met het aanspoelen zijn opgenomen.

De uitgave kwam tot stand in samenwerking met de Dienst voor Toerisme van Koksijde en met medewerking van het visserijmuseum. Het wordt ook verkocht bij voornoemde diensten aan de prijs van 150 B.F.

PROTEC

HET TREKKRACHT-VEILIGHEIDSSYSTEEM

voor de BOOMKORVISSERIJ



Aan de reder en de bemanning van de
Z.510
"Albrecht Rodenbach"
Van harte gefeliciteerd!

- 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

Een houten catamaran voor de kustvisserij

Van scheepsarchitect Peter Zaman kregen we onderstaand artikel toegestuurd. Hierin steekt de auteur de loftrompet over één van zijn ontwerpen. Hij doet het met brio en het geheel leek ons interessant om te publiceren. Zaman heeft duidelijk een eigen kijk op zijn vak en zijn stellingen zijn het weten waard.

Uiteraard dient het artikel met voorbehoud gelezen te worden. Hier spreekt iemand voor zijn eigen winkel. Het spreekt ook vanzelf dat al hetgene hieronder geschreven wordt voor rekening van de auteur valt en buiten de verantwoordelijkheid van de redactie. Maar de vissers zijn snugger genoeg om dat allemaal wel in te schatten in hun waardeoordeel over het artikel en ...het ontwerp van Peter Zaman.

(fv)

voor- en nadelen

Het woord "catamaran" komt uit de taal der Polynesiërs die het o.a. gebruikten voor hun tweedelige boten waarmee zij op de Indische Oceaan visten.

Tegenwoordig wordt het catamaran-principe veel toegepast in Australië, Nieuw Zeeland, Amerika en Japan bij passagiers- en vissersvaartuigen. Ook in België is recent een vissersschip gebouwd en vaart vanuit de thuishaven Nieuwpoort als N.95 "Jonas II".

Wat zijn nu de voor- en de nadelen van dit type schepen?

Eerste nadelen

1.1 Groter natoppervlak van de rompen, dus meer wrijvingsweerstand en dus meer benodigd vermogen.

1.2 Grotere breedte over alles, dus vraagt meer ligplaatsbreedte.

Nu de voordelen

2.1 Minder golfweerstand door de smalle rompen en daardoor dus een vermindering van het benodigd vermogen.

2.2 Groot dekoppervlak, dus meer werkoppervlak.

2.3 Zeer goede koersstabiliteit.

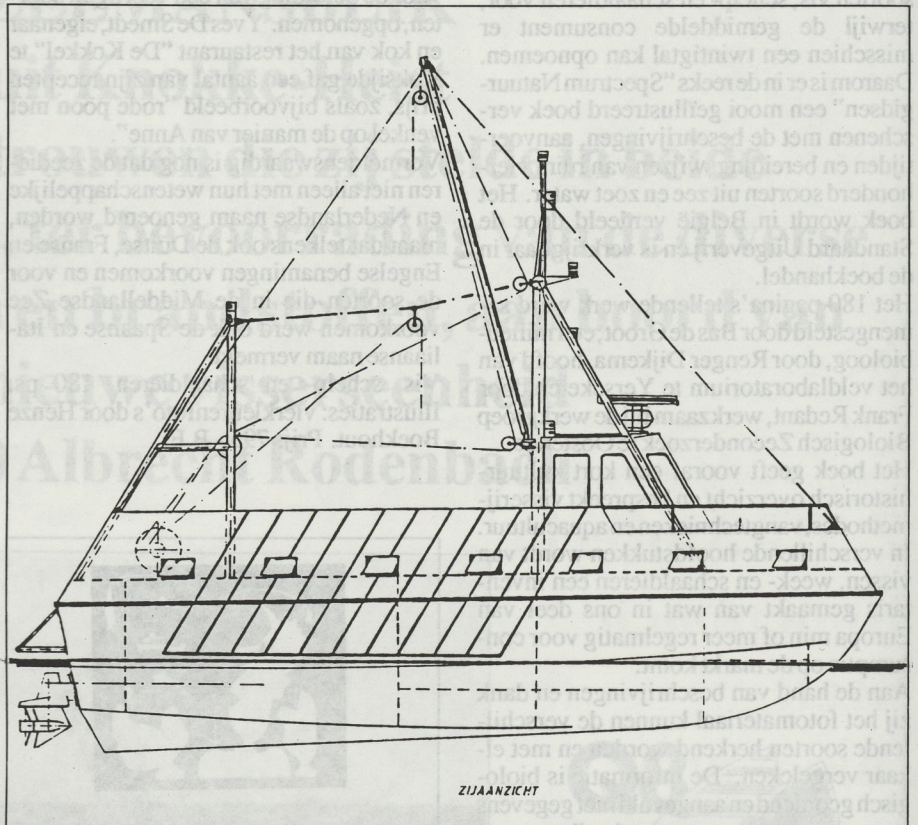
2.4 Zeer goede manoeuvreerbaarheid bij lage snelheid.

2.5 Grote dwarsscheepse stabiliteit.

Door nu de voor- en nadelen tegen elkaar af te wegen, komt men tot het volgende resultaat:

3.1 De punten 1.1 en 2.1 heffen elkaar praktisch op, dus normaal iets meer vermogen bij dezelfde snelheid en gelijke waterverplaatsing vergeleken met een rompsboot en dit bij een $V/L^{\wedge} .5$ verhouding* boven de 0.4. Een normale vissersboot heeft een $V/L^{\wedge} 5$ verhouding van 0.3 tot 0.35.

3.2 Wat het punt 1.2 t.a.v. 2.2 betreft is het duidelijk dat het laatste punt alleen maar



voordelen biedt, want bij een klein schip blijft het grote werkdek terwijl de totale ligplaatsoppervlakte eigenlijk niet groter wordt.

3.3 Een goede koersstabiliteit is altijd gunstig daar het schip dan goed in de hand ligt.

3.4 Door de tweeschroefs voortstuwing is de manoeuvreerbaarheid uitstekend, ook bij lage snelheden (trawlen). Ook geeft dit nog een grote zekerheid, daar bij het uitvallen van een motor men niet stuurloos is en ten alle tijde thuis kan komen.

3.5 De grote dwarsstabiliteit is gunstig voor de boomkorvisserij, daar praktisch geen helling ontstaat bij het binnenhalen van de netten en ook geen gevaar ontstaat indien een der netten vastslaat.

Het resultaat van de voor- en nadelen is dus dat een catamaran zeer gunstig afsteekt bij een normaal schip.

Met bovenstaande overwegingen in gedachten zijn er steeds meer scheepsarchitekten tot de konklusie gekomen dat catamarans zeer goed zijn voor de boomkorvisserij, daar deze schepen al stabiliteitseisen hebben die 20% hoger liggen dan een schip dat geen boomkorvisserij doet.

Na de voor- en nadelen te hebben bekeken, komt men aan het ontwerp en de konstruktie van zo'n schip. Daar de Belgische garnalen- en kustvissersvloot volgens kenners aan modernisering toe is, zal men moeten overwegen wat men gaat doen.

Door alle soorten van bepalingen, zowel nationale als E.E.G., is het niet mogelijk nieuwe schepen te bouwen zonder een bestaand schip te onttrekken aan de vissersvloot.

Natuurlijk kan men ook schepen verbouwen en moderniseren.

Dit is, in de meeste gevallen een kostbare geschiedenis die eigenlijk een oud type laat bestaan en door het oude type aan verschillende beperkingen is verbonden bv. de afmetingen van het schip, maar ook de indeling. Men kan over het algemeen alleen kleine verbeteringen aanbrengen die veel geld kosten en eigenlijk niets nieuws zijn. Ook de termijn van ombouw is een kostenfaktor die niet te verwaarlozen is. Want tijdens de ombouw kan er niet gevist worden, wat ook een verlies van inkomsten is.

Als men alles zo afweegt, dan is het beter een nieuw schip te bouwen tegen een redelijke prijs. Zo'n nieuw schip zal voldoen aan de laatste stand van de techniek en aangepast worden aan de eisen van het rationeel vissen. Men kan in de tijd van de nieuwbouw blijven vissen met het oude schip, waardoor men geen inkomensverlies heeft.

materialen

Nu komt de vraag van het type, de materialen, de konstruktie en de uitrusting. Nadat we al het voorgaande hebben

overwogen, kunnen we eigenlijk alleen maar tot de konklusie komen dat de catamaran het meest gunstige type is.

Wat betreft de materialen is men gebonden aan de afmetingen van het schip. Grote schepen -boven de twintig meter lengte - zijn het voordeligst te bouwen in een stalen constructie daar de waterverplaatsing het toelaat. Maar bij kleine schepen - met een lengte van minder dan twintig meter - ligt dat anders. Hun waterverplaatsing laat een hoog constructiegewicht niet toe, omdat er dan geen restgewicht overblijft voor de uitrusting en inrichtingen. Hier moet dus gezocht worden naar andere materialen.

Voor een schip van minder dan twintig meter komen alleen aluminium, gewapend polyester en hout in aanmerking.

Aluminium is duurzaam, licht, maar duur en men moet speciaal opgeleide mensen hebben om een goede constructie en een goed eindproduct te krijgen.

Polyester, glasvezel (versterkt koolstofvezel) heeft veel nadelen:

Ten eerste is de mal om zo'n schip te bouwen zo duur, dat men minstens tien dezelfde casco's moet bouwen om enigszins uit de kosten te komen. Ten tweede is er het probleem van de osmosewerking. Polyester is poreus en de osmose gaat na een aantal jaren de buitenlaag aantasten en dure reparaties zijn daar het gevolg van. Ten derde is er het feit dat mechanische beschadigingen niet altijd direct te repareren zijn, daar men een temperatuur van minstens 18 graden Celcius nodig heeft voor het uitharden.

De werkelijk goede bouwstof voor een schip, kleiner dan twintig meter, is hout. Het eerste argument dat daartegen kan ingebracht worden is, dat men van hout afgestapt is omdat men speciale scheepstimmerlieden moet hebben om zo'n schip te bouwen en omdat het goede hout niet meer beschikbaar is.

Als men de klassieke houten scheepsbouw beschouwt, heeft men gelijk, doch in de laatste tien, vijftien jaar is er op dit gebied zoveel veranderd, dat men het kan vergelijken met de overgang van de geklonken naar de gelaste stalen schepen.

Door de ontwikkeling in de chemische industrie zijn lijmen en produkten ontstaan die het "lassen" en conserveren van hout mogelijk maken en toelaten een duurzaam en degelijk schip te bouwen tegen lage kosten.

Het lijmen van hout lijkt tegenwoordig meer op het lassen, daar het produkt waarmee gelijmd wordt praktisch dezelfde eigenschappen heeft als hout. Het betreft hier ook een kunststof zoals polyester, maar dan niet poreus en dus zonder gevaar voor osmose.

De naam van het produkt is "Epoxy". Epoxyverven, bestaande uit twee componenten, zijn reeds lang bekend. De, sinds jaren, ontwikkelde lijm op basis van

epoxy bestaat ook uit twee componenten, meestal nog voorzien van een derde component "vulmassa". Door menging van de drie componenten, natuurlijk in de juiste verhouding, verkrijgt men een pasta, waarmee men lagen kan leggen. Deze lagen zien eruit als een hoeklas in een stalen verbinding en hebben ook dezelfde functie. Door het hout, na het schaven, en de multiplex direkt van een laag Epoxy te voorzien blijft de vochtigheid $\pm 16\%$ behouden, daar het produkt het vocht, zowel van binnenuit als van buitenuit, tegenhoudt. Hierdoor blijven de mechanische eigenschappen van het hout en de multiplex behouden.

De gebruikte houtsoorten zijn van oorsprong tropisch en jarenlang in de scheepsbouw bekend. Voor multiplex is dit mahonie of ocumee, volgens de toepassing, en voor het massieve hout is dit Iroko, ook wel Afrikaans teakhout genoemd.

Natuurlijk wordt alleen maar water- en kookvaste multiplex gebruikt met minstens vijf lagen en voor Iroko alleen kernhout, kwartier gezaagd.

Door de juiste toepassing van materialen en de juiste combinatie wordt een sterk en duurzaam schip verkregen dat aan de hoogste eisen kan voldoen.

Het ontwerp

Bij het ontwerpen van de catamaranvissersboot "CV 12-4" zijn alle bovengenoemde voor- en nadelen in overweging genomen en is als resultaat een catamaran ontstaan met de volgende afmetingen:

Lengte over alles: 12,70 meter
Breedte over alles: 5,90 meter
Holte in de zijde op 1/2 L.: 2,25 meter
Diepgang achter: 1,50 meter
Waterverplaatsing bij vertrek haven: 22.00 ton

Totale inhoud visruim: 7.20 m³
Motorvermogen: 2x120 kW (2 x 163 pk)
Totale capaciteit brandstof: 2900 liter
Aktieradius bij 2x120 kW: 70 uren
Snelheid bij 22.00 ton waterverplaatsing: 12 knopen

De "CV 12-4" is speciaal bedoeld als garnalenvisser voor de Europese kustwateren en is voorzien van twee maststellen met aan de voormast twee bommen voor korrestokken van acht meter.

De vislier kan een 4- of 6-trommellier zijn, die op het achterdek geplaatst is, met bediening vanuit de stuurhut.

Er is voor een hydraulische aandrijving van de lier gekozen om plaats te besparen en omdat een soepele regeling mogelijk is.

Elke hoofdmotor drijft een hydraulische pomp aan, zodat bij het uitvallen van een der motoren nog met halve snelheid, maar met volle trekkracht de netten binnengehaald kunnen worden.

In een der motorkamers is een generatorset

geplaatst en in de andere een hydrophoorgroep en een elektrisch gedreven compressorgroep. In beide motorkamers is een elektrischgedreven lenspomp voorzien.

De voorstuwing wordt verzorgd door twee hoofdieselmotoren van elk 120 kW die d.m.v. cardanassen elk een Z-drive aandrijven. Deze Z-drives zijn geschikt voor een vermogen van 240 kW elk, maar aangepast aan het werkelijk over te brengen vermogen van 120 kW.

De Z-drives worden bestuurd door een dubbele handhydraulische stuurmachine met een stuurrad.

De motoren en de keerkoppelingen worden bediend met Morse- of Teleflexkabels.

De keerkoppelingen worden elk voorzien van een "Trolling-valve" om bij een constant toerental van de motor de schroeven een ander toerental te laten draaien. Dit is vooral van belang bij het inhalen van de netten, waarbij het volle vermogen van de hydraulische pompen gevraagd wordt en maar een klein aantal toeren van de schroef voor de voortstuwing. Deze methode is al op vele vissersvaartuigen en sleepboten toegepast. De inrichting moet ook aan moderne vereisten voldoen en daarom is in de opbouw een stuurhut/dagverblijf voorzien met een kookhoek, een zithoek en een ruime stuurstand.

In de berging zijn twee klappkooien voorzien en het toilet is voorzien van een onderwater W.C. en een wastafel.

De verblijven worden elektrisch verwarmd, hetgeen (d.m.v. een elektrische walaansluiting) ook mogelijk is als het schip aan de kade ligt.

De elektronische uitrusting kan volgens de wensen van de rederij worden uitgevoerd. In ieder geval is voorzien: een radar, een V.H.F. en een dieptemeter.

Als basis vangstverwerking is voorzien: een vangstsorteerbak, een transportband, een garnalen/vis sorteer- en wasmachine en een oliegestookte kookketel.

Verder kan nog een garnalenas-, ont-smettings- en verpakingsinstallatie geplaatst worden.

Uit al het voorgaande blijkt dat de "CV12-4" catamaranvissersboot een vooruitstrevend type schip is dat aan alle eisen voldoet en voor een redelijke prijs gebouwd kan worden.

Peter Zaman

*"V/L[^].5 verhouding" duidt op de lengte/breedte verhouding van een vaartuig, maatgevend voor de stabiliteit ervan.

**Visser sloep 7,92 x 2,35 m
15 pk Lister, dieptemeter,
visklaar. 220 000 fr. Tel:
050/51 54 04**

VAN DEALER TOT SERVICE-SPECIALIST

De Padmos service-monteurs zijn de mensen voor het onderhoud en de service van uw Mitsubishi dieselmotoren. De speciaal opgeleide monteurs opereren dagelijks in 15 service-auto's van Duinkerken tot aan Hvidesande, in Denemarken. Zij beschikken over elektronische brandstof-meetsystemen om een optimaal rendement van de dieselmotoren te garanderen. Verder wordt ook gebruik gemaakt van: mobiele brandstofverbruiksmeter en een elektronische inspuitsysteemtester.

Machiniefabriek Padmos Stellendam heeft daarnaast een uitgebreid leveringsprogramma: Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, generator- en havensets, aggregaten. De magazijn-service voorziet in voor maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen, nieuw of gereviseerd, die uit voorraad leverbaar zijn, voor de motortypes: DQ/



• een service-dienst op maat gesneden



SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/
SB/SA/SN.

Uniek is tenslotte het ruilsysteem; onderdelen of gehele Mitsubishi-dieselmotoren vervangen wij door volledig gereviseerde exemplaren; een systeem dat tijd en geld bespaart.


**pasklare service
in een handomdraai.**



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIIJ

Stellendam: Postbus 23, 3250 AA
Deilthaven 18. Tel.: 01879-1766/1792
Fax: 01879-1623. Dok tel.: 01879-1933
Bruinisse: Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12. Tel.: 01113-1551/1488
Fax: 01113-1317.

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

nv. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium 

**„NV NORTH
SEA BUNKERS“**

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

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

VUURTORENS

Nu ook de laatste Nederlandse vuurtorenwachters moeten uitkijken naar een andere betrekking, nu de vuurtorens zowat overal in de wereld geautomatiseerd worden, is het hoog tijd dat dit blad voor eens en voor altijd de geschiedenis van het fenomeen vuurtoren neerschrijft.

Door de vele technologische snufjes, die de vaartuigen vandaag aan boord hebben, hebben die torens veel van hun nut verloren. Het is niet denkbeeldig dat de vuurtorens binnen afzienbare tijd museumstukken zullen worden. Maar tot nader order blijven zij hun licht uitstralen.

Geschiedenis

Er is een lange weg afgelegd sinds de zeevarende mens ontdekte dat het gevaarlijkste deel van de tocht vaak aanbrak als de reis bijna ten einde was. Vele schepen die de gevaarlijkste stormen hadden doorstaan, leden vlak voor de eigen kust schipbreuk.

Dus kwam de mens op het idee op de kust bij valavond vuren aan te steken. Uiteraard ging dat er allemaal erg primitief aan toe. Bij stormweer (dus, wanneer men dat het hardst nodig had) bleek het erg moeilijk dat vuur laaiende te houden, maar stilaan ging men het systeem verbeteren. De vuren werden nu op vaste plaatsen aangelegd, ze werden in speciale ijzeren manden gestookt en er werd iemand aangesteld om de boel brandend te houden.

Uiteraard besefte men al vlug dat een vuur dat aangebracht werd op een hooggelegen punt het voordeel had dat het verder in zee te zien was en er werden torens gebouwd waarop men het bakenvuur ontstak. (Dat was dus de eerste vuurtoren en de man die daar het vuur ontstak was de eerste vuurtorenwachter.)

Zij die denken dat die primitieve toestanden tot het begin van de moderne tijden voortduurden, hebben het mis. Rond de Middellandse Zee schakelde men al vlug over op lantaarns en om het licht tegen het gure weer te beschermen werd al in het jaar 100 (!) glas gebruikt.

De eerste grote vuurtoren werd in het jaar 300 voor Christus gebouwd in Alexandrië. Het bouwwerk was 130 meter hoog (en dat is nogal wat; de Oostendse vuurtoren steekt 65 meter boven de zeespiegel) en hij werd tot de zeven wereldwonderen gerekend. (Zie kaderstukje.)

Hij raakte bekend onder de naam Pharos, naar het eilandje waarop hij gebouwd was. Het Franse woord "phare" (vuurtoren) herinnert daar nog aan. En in Italië en Spanje wordt het woord "faro" gebruikt. Ook de grote lichten van een wagen



Eén van de zeven

In de derde eeuw voor onze tijdrekening stelde de schrijver Philo van Byzantium een lijst op van de zaken die toen als "de zeven wereldwonderen" werden beschouwd. Dat waren het graf van koning Mausolus, de hangende tuinen in Babylon, de tempel van Artemis in Ephesus, het standbeeld van Zeus in Olympia, de colossus van Rhodos, de grote piramide van Cheops en ook de vuurtoren van Alexandrië. Sommigen zeggen dat de toren 300 el (150 meter) hoog was, anderen beweren dat het slechts 130 meter was. In elk geval betreft het hier een staaltje van gedurfde architectuur.

De "Pharos" was de eerste vuurtoren in de moderne betekenis van het woord: een landingsvuurtoren die zeevarenden in staat stelt hun positie te controleren, nog voor dat de kust waarneembaar is.

Geschiedschrijvers leren ons niet waarmee het licht in stand gehouden werd, maar wel dat het een draagwijdte had van 300 stadiën (meer dan 50 km !)

Sommigen beweren dat de toren voorzien was van spiegels die overdag de zonnestralen opvingen en ze in zee weerkaatsten. Daarmee konden dan vijandelijke vloten in brand gestoken worden.

(phares) worden nog naar Pharos genoemd. De toren was zo stevig gebouwd dat hij vijftienhonderd jaar standhield. Uiteindelijk werd hij geveld door een zware aardbeving.

Later verenigde het Romeinse volk in zich een aantal kwaliteiten die ervoor zorgden dat de vuurtorens ook in onze regionen verspreid werden. De Romeinen waren slimme bouwmeesters, stoutmoedige zeevaarders en grote veroveraars. Overal waar zij de kustten veroverden lieten zij bakens achter.

Zo stonden er aan de kustten van Het Kanaal twee Romeinse vuurtorens tegenover elkaar; eentje in Boulogne, de andere in Dover. Die op de Franse kust werd gebouwd door de (overigens compleet gekke) keizer Caligula. In het jaar 40 na Christus bereikte hij de kust van Boulogne. De man had zojuist een minder geslaagde veldtocht achter de rug. Om toch maar iets te kunnen vieren besloot hij de overwinning over de zee uit te roepen. Ten teken van triomf liet hij zijn soldaten een toren bouwen en er bovenop een groot vuur ontsteken. Hoewel het hier dus een zotte inval betrof, bleef het bouwsel vele jaren lang een belangrijk baken voor de zeelieden.

Deze vuurtoren werd acht eeuwen later op bevel van Karel de Grote gerestaureerd. Uiteindelijk bleek de rots, waarop het bouwsel stond, door de zee ondermijnd en in 1664 stortte hij in zee.

De enige nog in werking zijnde vuurtoren uit die tijd (en dus meteen de oudste ter wereld) staat in La Coruna, in Spanje. Tot 1682 bleef hij in zijn oorspronkelijke staat. In 1791 werd hij voor de eerste keer gerestaureerd.

In de vroege middeleeuwen hielpen de kloosters mee aan het onderhouden van signaalvuren. Het waren vervaarlijke tijden. In Nederland waren de "schiere monniken" de bewakers van de kust in de Waddenzee bij Schiermonnikoog, maar terwijl die mensen hun best deden om schipbreuken te voorkomen, waren er dan weer anderen die juist probeerden schepen te laten vergaan. Want een schipbreuk leverde meestal veel goederen, soms goud en zilver, op. Daarom werden soms ook vuren ontstoken op plaatsen waar dat niet hoorde en als er dan een schip vergaan was, tegen de snoodaards aan het plunderen.

Het zou tot in de middeleeuwen duren vooraleer in nagenoeg alle bewoonde plaatsen aan de Noordzeekust vuurtorens ("vierboeten" is het oude woord voor vuurbaken: vier=vuur en boete=baken) opgericht waren. Voor België was dat in Nieuwpoort, Blankenberge en Heist. Voor Nederland was dat in Schouwen, Goedereede, Scheveningen, Katwijk, Texel, Vlieland en Terschelling.

Vandaag

Sedert het elektrisch licht zijn intrede heeft gedaan, zijn de vuurtorenwachters stilaan van het toneel verdwenen. Maar in Nederland zijn acht van de elf torens nog bemand. Dat levert nu nog werk op voor vijftig mensen. In 1990 zullen ook die torens geautomatiseerd zijn en verdwijnen ook daar de laatste wachters. Onterecht, volgens sommigen, want vuurtorenwachters hebben nogal wat te doen tijdens de werkuren. Zij volgen de scheepvaartbewegingen en overtredingen worden geneeerd. In het logboek worden alle meldingen opgeschreven. Op de befaamde Brandaris gebeurde dat verleden jaar vierduizend keer.

Uiteraard zullen die vuurtorenwachters niet kunnen ontsnappen aan de modernisering die dergelijke beroepen vernietigt. Momenteel wordt het elektrisch licht door middel van een magnetische cel automatisch ontstoken bij het vallen van de nacht en staakt zijn werk bij zonsopgang.

Overigens zijn de vuurtorens slechts een schakel in het geheel van lichten die 's nachts op de kust branden om de scheepvaart in goede banen te leiden. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de primaire en de sekundaire kustverlichting. Bij de eerste groep behoren de lichtschepen en de vuurtorens, bij de tweede de kleine lichttorens, havenlichten, sektorenlichten en lichtboeien.

Soorten

De Fransman Fresnel ontwierp in 1819 een nieuw lenzenstelsel, de zogenaamde getrapte vuurtorenlens. Zij was samengesteld uit een gewone lens met daarrond concentrische prismatische ringen. Hierdoor was het mogelijk de lichtstraal te bundelen, waardoor ze ook een grotere sterkte kreeg. Het is trouwens hieruit dat de grote draioptieken van de vuurtorens zijn ontwikkeld.

Het is echter niet voldoende dat de vuurtoren licht uitstraalt, de zeelieden moeten ze ook van elkaar kunnen onderscheiden. Overdag zijn ze herkenbaar aan hun kleur en vorm, en 's nachts heeft het licht van de verschillende vuurtorens een specifiek karakter. De vaartuigen hebben een lichtenlijst aan boord. Dit is een boek waarin alle lichten zijn opgenomen die voor de navigatie van belang zijn. Deze lijst vermeldt de plaats en de naam van een licht, de geografische ligging, de afstand waarop de vuurtoren kan waargenomen worden, de hoogte van de lichtbron en het karakter van het licht, waarmee men de kleur en het aantal flitsen per periode aangeeft. Zo wordt ervoor gezorgd dat meerdere lichtbundels met dezelfde kenmerken binnen een afstand van zestig mijl niet

voorkomen.

België

De Belgische kust telt nog vijf werkende vuurtorens: Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge, Zeebrugge en Heist.

De Nieuwpoortse vuurtoren straalt een rood licht uit op zesentwintig meter hoogte, dat zichtbaar is op 14,9 mijl. Elke veertien seconden zijn er twee schitteringen van 0,4 seconden. Oostende geeft elke tien seconden drie schitteringen wit licht op 63 meter hoogte en is reeds op 21 mijl zichtbaar. De Blankenbergse vuurtoren straalt eveneens wit licht uit, maar dan op dertig meter en kan waargenomen worden op 13,7 mijl. Zeebrugge is weer iets totaal anders: een wit licht op twintig meter hoogte schittert twaalf van de vijftien seconden, daarnaast is er in een hoek van 145 tot 200° (zuid) een rood licht zichtbaar, de rest is wit. De Zeebrugse lichtbron kan gezien worden op 13,7 mijl. Iets gelijkaardigs vinden we tenslotte in Heist. Het wit licht dat zichtbaar is van 120 tot 134° en van 139 tot 159° schittert elke vier seconden van de periode van vijf seconden, het rood licht kan men zien van 139 tot 159°, de rest is volledig duister.

Het duurde tot de negentiende eeuw vooraleer Oostende een stenen vuurtoren kreeg. In 1815 liet minister Van der Hoop van het Koninkrijk der Nederlanden er een bouwen, een kolom van dorische orde. Tijdens de eerste wereldoorlog werd deze vuurtoren vernield.

In augustus 1920 besliste men aan de "Halve Maan", ten noordoosten van de havengeul een voorlopige vuurtoren te bouwen. Het was een houten toren, voorzien van een zwaailicht. In 1926 werd hij terug afgebroken en vervangen door de huidige toren. Die prijkt, zoals gezegd, vijftenzestig meter boven de zeespiegel en schittert drie maal per tien seconden.

Blankenberge beschikte over zijn eerste "vierpanne" in het jaar 1394. Ze stond opgesteld ten oosten van de huidige Kerkstraat.

Het was niet meer dan een lantaarn, gevuld met een mengsel van olie en reuzel, die bovenop een houten paal stond.

Pas in 1460 werd de "vierpanne" vervangen door een stenen toren, waarin, zoals in vele "vierboeten", stro gebruikt werd om licht te geven.

In 1810 werd op bevel van Napoleon, in de duinen, ter hoogte van het huidige casino, een versterkte toren gebouwd. Nadat de keizer in Waterloo verslagen werd, deed hij (de toren uiteraard, niet de keizer!) tot in 1870 dienst als vuurtoren.

In datzelfde jaar werd een nieuwe, zeventien meter hoge toren in Boomse baksteen gebouwd, aan de westkant van de zeedijk. Deze deed dienst tot hij door de Duitsers op het einde van de tweede wereldoorlog

vernield werd.

De huidige toren werd in 1954 in gebruik genomen. Zijn licht is zichtbaar tot op 15,8 mijl. Hij werkt automatisch en kan bij een elektriciteitspanne omgeschakeld worden op gas.

De haven van Zeebrugge ontstond pas begin deze eeuw. Een oude vuurtoren mag je er dus niet verwachten. De Zeebrugse toren werd gebouwd tussen 1897

twee wereldoorlogen werd het bouwsel erg beschadigd, maar achteraf telkens weer gerestaureerd.

Vanaf de havenmuur berekend is de Zeebrugse vuurtoren 17,70 meter hoog. Net als de vuurtoren van Oostende, maar in tegenstelling tot deze in Blankenberge, Heist en nagenoeg alle Nederlandse vuurtorens, is de Zeebrugse vuurtoren niet beschilderd.



De vuurtoren van het Waddeneiland Ameland, 58 meter hoog (232 trappen) is een van de lichtsterkste bakens ter wereld.

en 1905, op het einde van de oude haven-dam, zo'n 2,5 kilometer in zee. Tijdens de

De huidige vuurtoren werd in 1907 gebouwd. Dat gebeurde in het kader van

Heist bestond al in de dertiende eeuw als vissersdorp. Het lag ten noorden van het dorp Koudekerke. Toen al beschikte de vissersbevolking er over een houten vuurtoren.

Nog voor 1400 werd de houten "vierboete" vervangen door een stenen toren, gebouwd in de duinen. Zij diende als baken voor de handelsschepen die Het Zwin opzochten en voor de terugkerende Heistse vissers.

Tijdens de 80-jarige oorlog ontstapte Heist ook niet aan de plunderende watergeuzen, die vanuit Vlissingen binnenvielen. Heist en zijn toren werden verwoest.

Later werd een nieuwe vuurtoren gebouwd in de duinen in de actuele Vuurtorenstraat. Vermoedelijk daar waar de eerste "vierboete" stond. Hij deed dienst tot het einde der negentiende eeuw.

de expansie van de Zeebrugse haven. Het werd de eerste betonnen constructie langs de Belgische kust. In Heist staat overigens nog een tweede toren. Het betreft een klein torentje op de dijk. De grote toren geeft een hoog licht en de kleine een laag licht. Wanneer een schip de Zeebrugse haven binnenvaart weet de schipper dat, wanneer de lichtbundels van twee torens in elkaar verlengde liggen, hij de juiste koers heeft.

De eerste bakstenen vuurtoren aan de Belgische kust werd gebouwd in Nieuwpoort. In 1284 gaf de Graaf van Vlaanderen, Gwijde van Dampiere, de opdracht een "vierboete" op te richten.

Op de zeventig centimeter dikke wand stond een spitse toren, bedekt met schaliën. Enkel bij duistere nachten werd er voor deze ramen stro of riet gebrand.

Hij was gebouwd op tweehonderd zestig meter van de zee, op het schiereiland "De Kromme Hoek", waar nu de Koninklijke Yacht Club Nieuwpoort is gevestigd. Dat doet ons vermoeden dat de zee toen veel dichter kwam. Dat bleef echter niet zo, want in 1414 bouwde men een houten stelling met lantaarn dicht bij de zee.

De kleine vierboete sneuvelde toen de stad in 1794 stukgeschoten werd door de Fransen en ook de grote vuurtoren was erg beschadigd. Omdat het stadsbestuur op zwart zaad zat, was er geen sprake van de torens te hernieuwen en tot 1855 namen "vierschepen" het karwei over.

In datzelfde jaar werd besloten de grote toren op te knappen. Er kwam een grote lantaarn in. De werken kwamen klaar in 1863.

Twintig jaar later besloot men dan een nieuwe toren te bouwen, op 100 meter van de zee. Het bouwsel bevatte ook twee woningen (één voor elke vuurtorenwachter), maar het gebouw werd vernietigd tijdens de eerste wereldoorlog.

Het duurde dan tot 1923 vooraleer een nieuwe toren verrees, die nu met een bliksemlicht werd uitgerust. Ook deze werd door het oorlogsgeweld (1944) vernietigd.

Vijf jaar later werd de huidige toren gebouwd. De laatste Nieuwpoortse vuurtorenwachter is in 1963 met pensioen gegaan.

Flor Vandekerckhove

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:

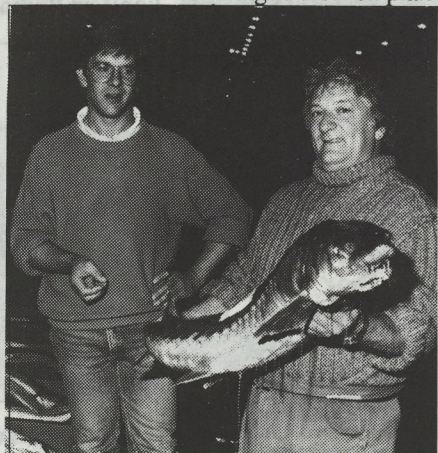
Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

Steur van O.35 wordt museumstuk

Het is beslist niet de eerste keer dat Belgische vissers een steur in de netten krijgen. Het vlees ervan is voortreffelijk. Een koper laat dan ook niet lang op zich wachten. Toen de O.35 'Torbay' van reder Filip Corneille zondagnacht van 5 op 6 juni een kaviaardrager van 12,5 kg aanvoerde verheugde de bemanning zich reeds in de extra-opbrengst. Maar veterinaire keurder-veearts Vanthuynen was blijkbaar goed op de hoogte van de beschermde vissoorten. De gewone steur komt immers voor op de lijst. Hij liet de zeldzame vangst afvoeren tot grote verbazing van iedereen en verbolgenheid van de eigenaar. De vis werd voor verder onderzoek overgebracht naar het Rijksstation voor vissersrij, dat nooit eerder een lid van de familie "acipenseridae" onder handen kreeg. Naast de gewone steur behoort ook de kortsnuisteur (acipenser brevirostris) tot de beschermde steursoorten.

Ons land heeft zich aangesloten bij de Konventie van Washington, die de internationale handel in bedreigde dier- en plan-



tensoorten beschermt. Ook een reeks uitstervende vissoorten vallen onder de konventie.

Volgens de wet van 28 juli 1981 is het verboden "gemakkelijk" (zo staat het in de wet, maar zonder aanhalingstekens) identificeerbare levende of dode specimen van de in bijlage opgesomde diersoorten en planten in bezit te hebben of te verkopen. De diergeneeskundige dienst en de dienst plantenbescherming van het ministerie van landbouw moeten hierop toezien. Als strafmaat voor overtredingen leert het Belgisch Staatsblad van 30 december 1983 (het heeft dus een tijdje geduurd vooraleer de wet van kracht werd) dat er een gevangenis van 15 dagen tot 3 maanden en een boete van 1 000 tot 10 000 frank

voorzien is voor diegene die bedoelde specimen invoert, uitvoert en vanuit de zee inbrengt. De dieren of planten worden ofwel teruggezonden naar de staat van uitvoer ofwel in beslag genomen en desnoods geslacht of vernietigd. In geval een niet-levend specimen in beslag genomen wordt, moeten de aangestelde beheersorganen zorgen voor bewaring of overgaan tot vernietiging. Inspecteurs van de diergeneeskundige inspectie en veeartsen van de kontrolediensten zijn gemachtigd om over te gaan tot het opmaken van PV's met bewijskracht. Zij mogen monsters

nemen en ze in een erkend laboratorium laten onderzoeken om de identiteit van de specimen te bepalen. In de uitoefening van hun functie hebben zij vrije toegang tot ondernemingen, koelinstallaties, opslagplaatsen enz...

Het Rijksstation voor Zeevisserij heeft dan ook beroep gedaan op specialisten van het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen in Brussel. Zij hebben de steur meegenomen met het oog op verder onderzoek. Wellicht eindigt de zeldzame vangst van de O.35 als een opgezet exemplaar in het museum. (gw)



Rederij, Schipper en bemanning van de nieuwe O 187 «St.-Antonius»

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

Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabiloroeren, boegschroeven, koel- en scherfijsinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst. Telefoon 00-31-4180-12654

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL

Vorige maand hebt u in Het Visserijblad de reportage over de doopplechtigheid van de O.187 'St.-Antonius' kunnen lezen.

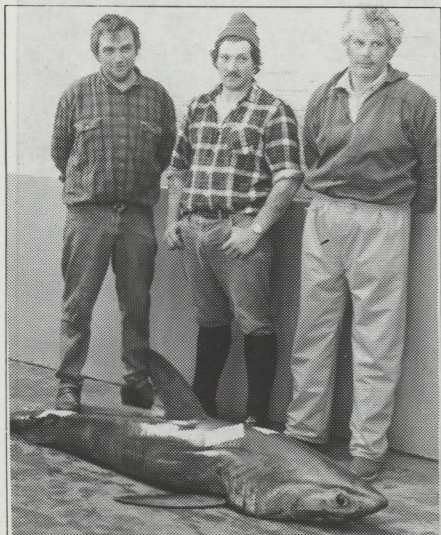
VAN VOORDEN GROEP leverde:

- * 1 VAN VOORDEN bronial scheepsschroef, diam. 1 700 mm.
- * 1 HODI straalbuis, met geheel roestvrijstalen binnenmantel, diam. 1 700 mm
- * 1 PROMAC losse ijsmachine, type rve 2510, capaciteit: 1 800 kg/24 h.

de maand in beeld



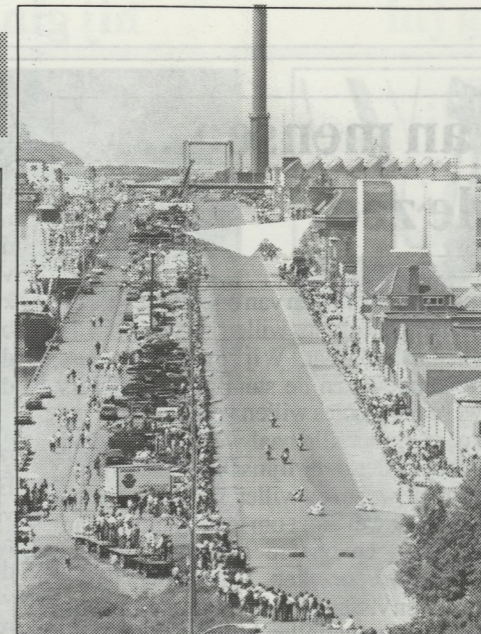
In minder dan twee weken werden in Nieuwpoort twee latours aangevoerd. Merkwaardig genoeg geraakten de gepeerde vissen telkens in de warrelnetten van de catamaran N.95 'Jonas II'.



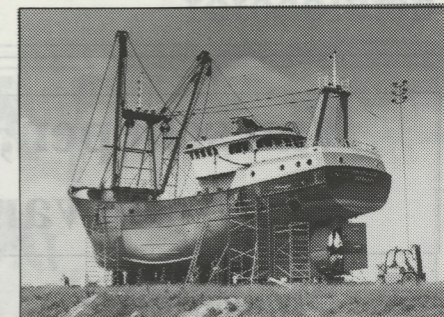
De latours (ook neushaai genoemd en vaak als kalfsvis of zeesteur verkocht) werden opgevist door schipper-eigenaar Luc Louwagie en de matrozen Geert Huyghebaert en Freddy Legein in de buurt van de Sandetiebank. Het eerste exemplaar haalde 90 kg en de tweede 137 kg en werden tegen 100 en 116 frank het kilo verkocht. (foto's boven en links: gw).



Het einde van het schooljaar van het Koninklijk Werk Ibis stond in het teken van het afscheid van directeur Hubert Caestecker en zijn echtgenote. Na 30 jaar actieve dienst gaat de 61-jarige directeur met pensioen, maar werd ondertussen benoemd tot lid van het directiecomité. Het personeel van de kwekelingschool overhandigde een mooi geschenk aan de toegewijde directeur die in '59 de heer David opvolgde en die nu op zijn beurt opgevolgd wordt door de Antwerpse kapitein Philippe Buysens. (foto's gw)



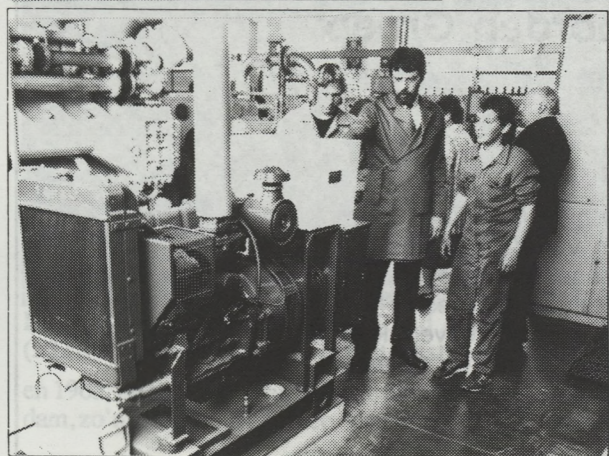
De Oostendse Baelskaai was voor de vijfde keer de aankomstplaats voor de snelheidswedstrijden in het havengebied. (foto gw)



De grootste bokkentreiler van de Belgische vloot, de Z.96 'Jan van Gent' van Roger Casier kreeg een flinke onderhoudsbeurt op de Polyschipwerf in de Oostendse achterhaven. (gw)



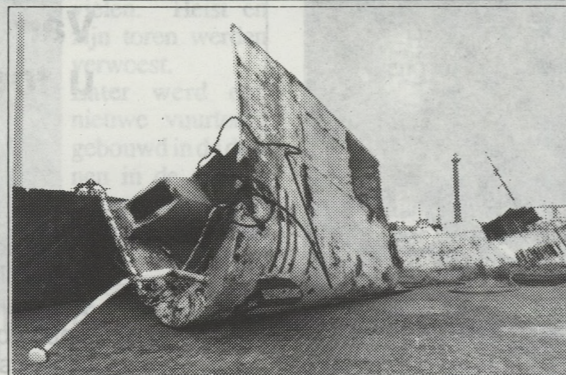
Ook de Z.15 'Stephanie' (ex N.15 'De kottens') werd onder handen gepakt. Louis Vantorre liet aanzienlijke veranderingswerken uitvoeren en stak de treiler in een nieuw kleedje. (gw)



De jaarlijkse opendeurdag in de Stedelijke Visserijschool van Oostende bracht opnieuw heel wat bezoekers naar de Mercatorlaan. Als laatste aanwinst werd de nieuwe elektrogeengroep voorgesteld. De watergekoelde alternator (220/380 V - 31.5 KVA) produceert driefasige wisselstroom, waarmee alle werktuigmachines en de verlichting kunnen gevoed worden. (foto gw)



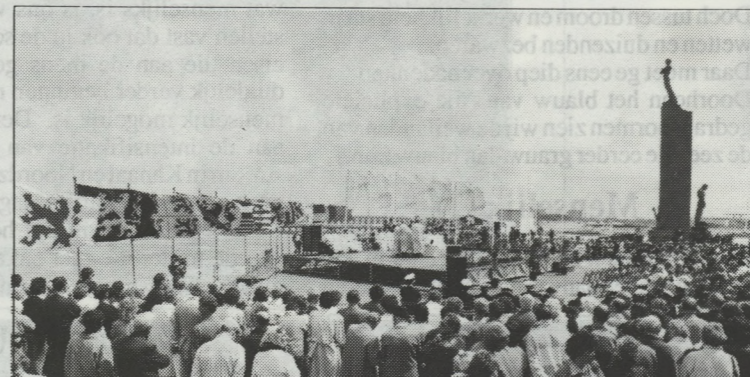
< De Oostendse Caviarclub voerde samen met Gerard Dangreau promotie voor de volkse maagdelijke haring, beter bekend als "Hollandse Nieuwe" of "maatjes". Op het Wapenplein werden de zonnekloppers vergast met een voorsmaakje. (foto gw)



De Fjordsolstory is afgelopen. Na het bezwarend beslag door het Oostendse stadsbestuur en de dure lichte wordt het wrak nu tot schroot herleid (foto gw)



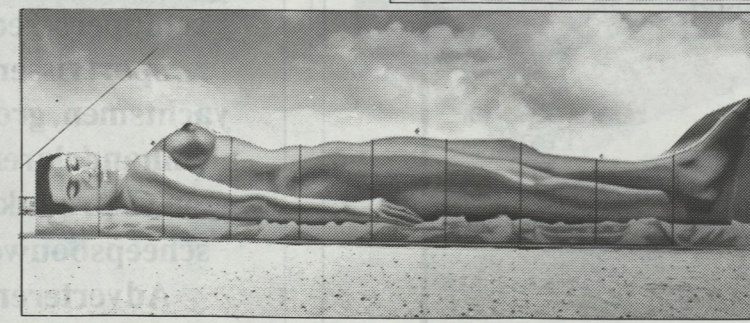
Oostende: Ter gelegenheid van de jaarlijkse hulde aan het graf van de "vaders der vissers" Paster Pype werd een bloemenhulde gehouden. (foto gw)



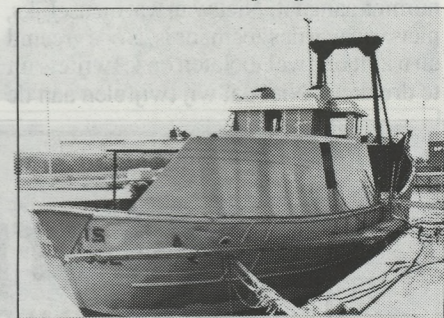
Oostende beleefde weer een hoogtedag, ingezet met een vlootshow waaraan talrijke vaartuigen deelnamen. De visserij was vertegenwoordigd door de O.154, O.142, O.100, O.101, O.349 en O.64; (foto rechts). Ook voor de Zeewijding aan het nationaal monument der zeelieden was veel belangstelling. Na de middag trok de "Ommegank" door de voornaamste straten van de badstad. Talrijke taferelen herinnerden aan het kapers- en vissersverleden van Oostende. (foto's gw)



Voor de bouw van de Z.30 'Westhinder' (41 m) werd ook de rijweg ingenomen. (foto gw)



Nieuw pronkstuk op het Klein Strand te Oostende: ze noemt Sigma, is 22 meter lang en verbergt onder haar naaktheid tien strandkabinen. (foto gw)



De N.402 'Yvette' (ex-Z.402 Atlantis) ziet er al een stuk anders uit dan de "lege schelp" die we in ons vorig nummer afdrukten. De bovenbouw en het gesloten achterdek worden in aluminiumplaten uitgevoerd. (gw)



De IJslander O.129 'Amandine' heeft vast nog niet uitgediend. De eigenaars lieten een nieuwe brug bouwen, die vorige maand geplaatst werd. (gw)

Van schepen, van mensen... en van de zee

Menselijk (1)

Hoeveel rampen, aanvaringen en andere scheepsongevallen zijn er eigenlijk terug te voeren tot het onjuist verkeersgedrag? Hebben al deze gebeurtenissen als oorzaak overtreding van een voorgeschreven wettelijke norm? De uitspraken van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart zouden allicht kunnen worden opgedeeld in verschillende categorieën waaruit zou kunnen afgeleid, hoeveel ongevallen wel het gevolg zijn van gewoon menselijk handelen.

Scheepsongevallen zijn mogelijk te voorkomen door het voorschrijven van expliciete gedragsnormen. Dat hebben we met de aandacht die ons kenmerkt gelezen in een Nederlands vakblad. En inderdaad, alle middelen moeten te baat genomen worden om het varen veiliger te maken. We blijven evenwel sceptisch voor wat het voorschrijven van expliciete gedragsnormen aangaat. Niets van wat menselijks, niets van wat des zee'mans is, is ons vreemd en u zult ons wel toelaten onze twijfels uit te drukken. Niet dat wij twijfelen aan de

goede bedoelingen van onze collega's die de wereld wel eens willen zeggen waar het allemaal op staat. Wij zouden de reders, de kapiteins en de stuurman, alle vissers, wel eens precies willen vertellen hoe verkeer zij het allemaal wel doen...! Wij zouden met dat vlijmscherpe schrijftuig van ons wel even willen vertellen hoe het eigenlijk wel moet om geen rampen, aanvaringen en andere scheepsongevallen meer te veroorzaken. Wij zouden al onze reders en vissers, gezagvoerders en stuurman eens willen vertellen hoe ze de zee veilig kunnen maken, hoe ze zich moeten gedragen om de weilanden van de oceaan bewoonbaar te maken.

Doch tussen droom en werkelijkheid staan wetten en duizenden bezwaren.

Daar moet ge eens diep over nadenken. Doorheen het blauw van die expliciete gedragsnormen zien wij de weilanden van de zee, die eerder grauw dan blauw zijn.

Menselijk (2)

Toch komt men tot het oordeel dat in een aantal gevallen aanvaringen terug te voeren

zijn tot volgende oorzaken: onvoldoende instructies van de kapitein aan het personeel van de wacht, onvoldoende communicatie tussen dienstdoende bemanning, nl bij het overgeven van de wacht op de brug. Beoordelingsfouten. In slaap vallen tijdens de wacht. Onvoldoende kennis en ervaring of het onvoldoende gebruik van kennis en ervaring. Onvoldoende gericht op de primaire taak. Onvoldoende controle op de gevoerde navigatie.

Menselijk (3)

En rijst de vraag: wanneer heeft de kapitein voldoende instructies gegeven aan de mannen van wacht? Zij zullen steeds onvoldoende zijn als tijdens de vaart als op de visgrond, het ongeluk wacht. Het is een rekbaar begrip. En die kapitein kan toch ook niet alles weten, alles voorzien? Hij kan ook niet zichtbaar maken wat in de onmiddellijke toekomst ligt. Niets van wat menselijks is, is ons vreemd en wij stellen vast dat ook in de scheepvaart, de eisen die aan de mens gesteld worden duidelijk verder beginnen reiken dan wat menselijk mogelijk is. Denken we maar aan de intensifikatie van de goederenstroom in Kanaal en Noordzee, op zichzelf geen onoverkomelijk vraagstuk. Dat niet. Maar daar tussen in ligt het arbeidsveld van de trailer die niet enkel moet varen, maar ook nog moet...vissen!

Menselijk (4)

De zee bewaart evenwel haar lokroep, haar aantrekkingskracht blijft boeien. We horen er de lokroep van de vrijheid in. L'eau c'est la liberté. Het varen is de lichtheid van het bestaan, het luchtige leven. Mens en zee, zwijgende samenzweerders. Met mijn boot moet ik op zee
Of ik de rijke haven vinden zal weet geen;
de sterren niet
Doch steeds zingen de baren, kom met ons mee,
kom met ons mee.
(zoals Van Ostayen zong)

LIN

Interprime

multi-purpose primer

CPA 099

Een uitzonderlijke "onboard" primer met vele sterke punten:

- Op bijna iedere onderlaag aan te brengen.
 - Op ieder oppervlak toepasbaar.
 - Antiroest bescherming in één laag.
 - Sneldrogend.
 - Overschilderbaar met alkyd- en chloorrubberverf.

Voor eenvoudig en kostenbesparend onderhoud

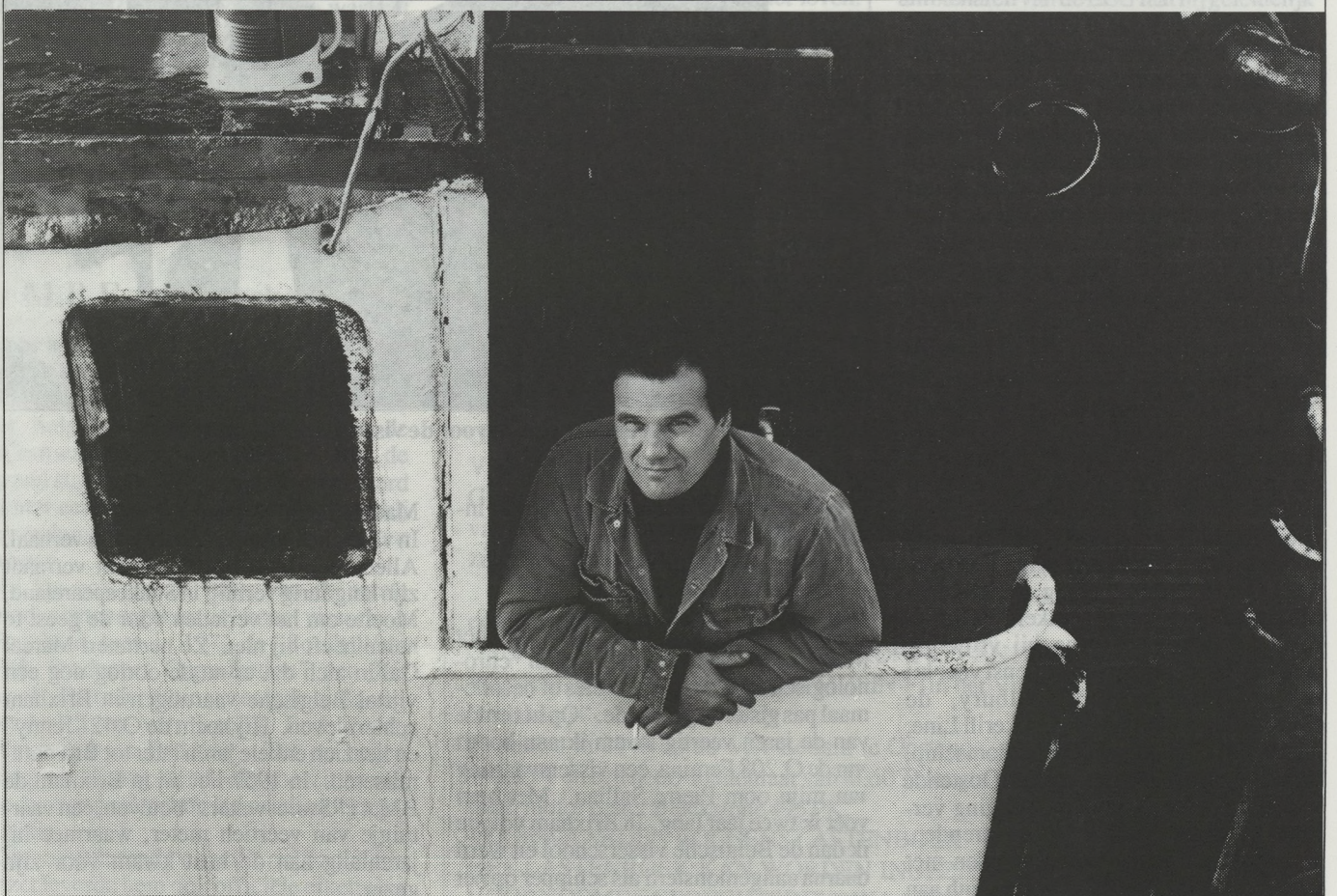
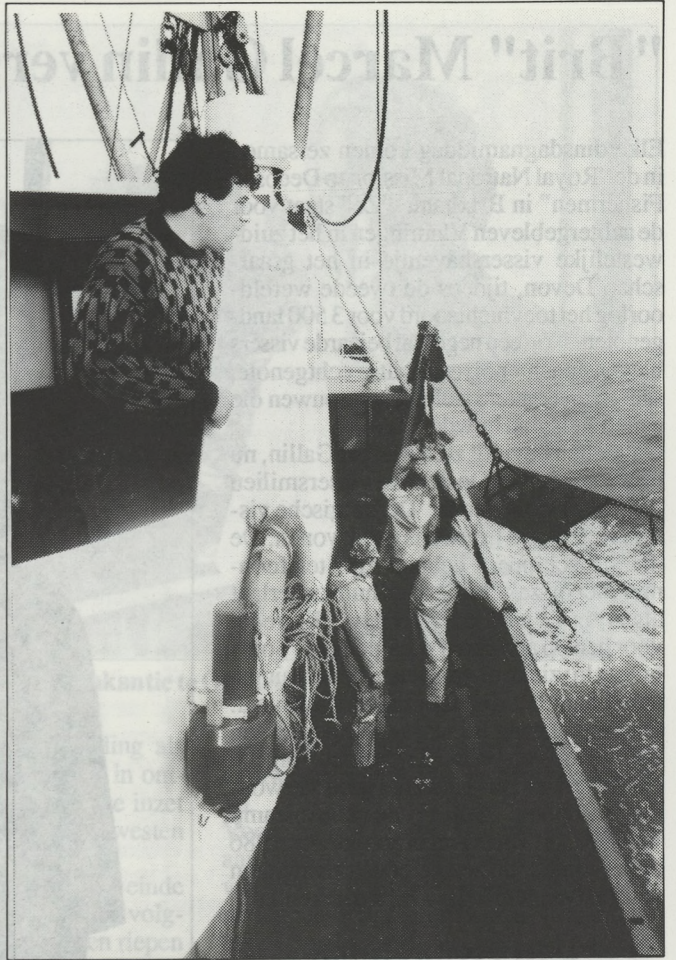
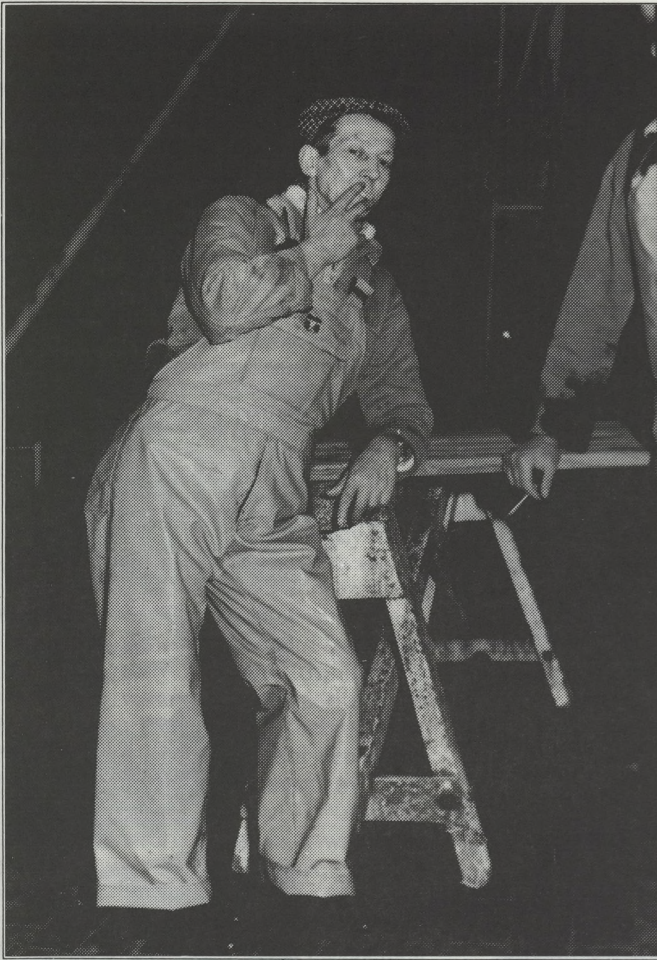


Voor meer informatie:

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
Tel. 03/644.00.66, Fax 03/644.00.06

HET VISSERIJBLAD
bereikt vissers,
schippers, reders,
sportvissers,
yachtsmen, groot- en
kleinhandelaren in vis
en visproducten,
scheepsbouwers...
Adverteren?
059/32.55.59



Wachten op de vis.

(Met dank aan het Stedelijk Kunstinstituut Gent.)

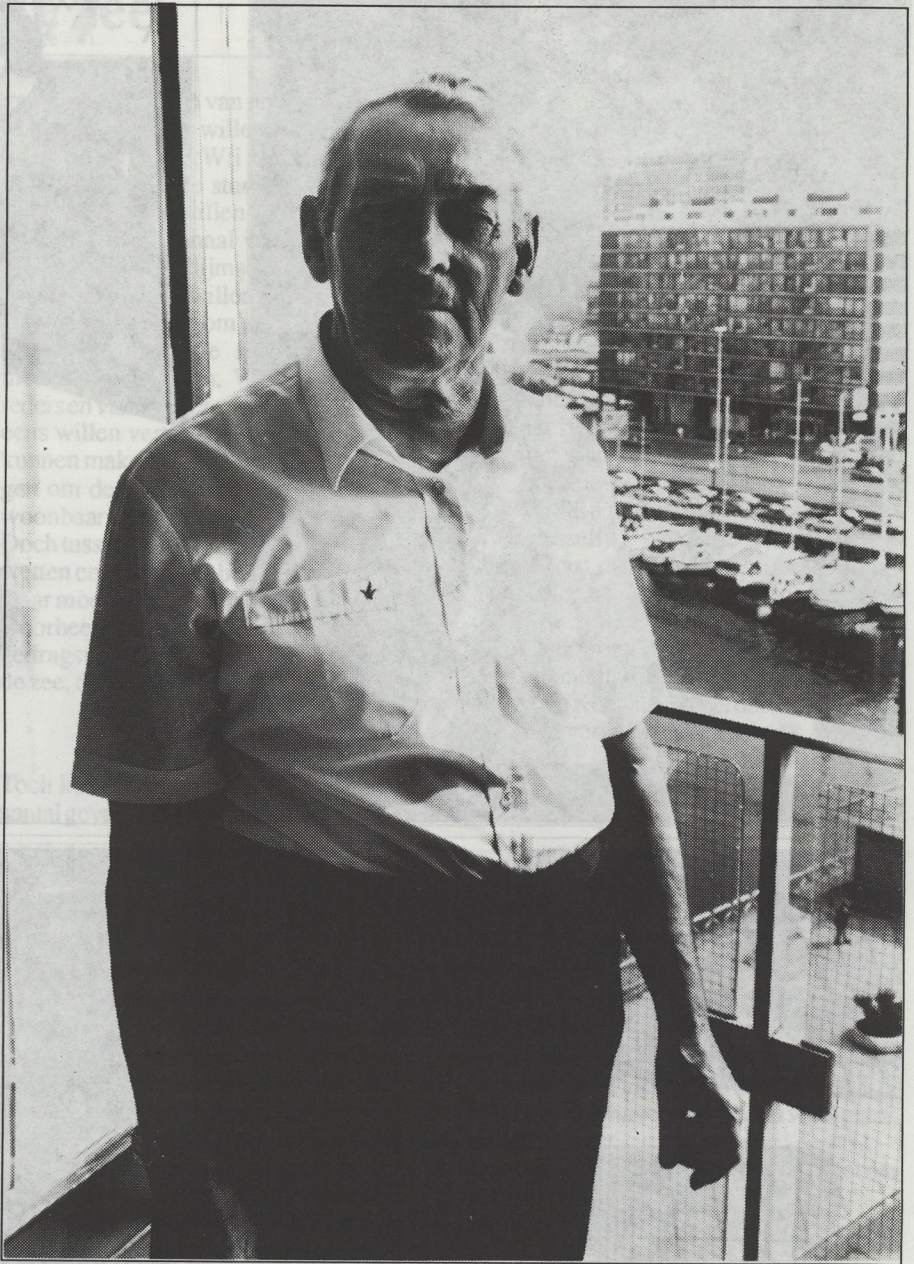
"Brit" Marcel Gallin vergeet Oostende niet

Elke dinsdagnamiddag komen ze samen in de "Royal National Mission to Deepsea Fishermen" in Brixham. "Ze" staat voor de achtergebleven Vlamingen in het zuidwestelijke vissershaventje in het graafschap Devon, tijdens de tweede wereldoorlog het toevluchtsoord voor 3 500 landgenoten. Nog een negental bejaarde vissers bleven er achter bij een Britse echtgenote, samen met enkele Belgische vrouwen die een Engelsman huwden.

Onder hen bevindt zich Marcel Gallin, nu bijna 73. In het Oostendse vissersmilieu is hij geen onbekende. De Belgische vissers weten hem trouwens goed wonen. De meeste schippers hebben zijn telefoonnummer op zak. Hij is vaak hun toeverlaat als zij in Lyme Bay afmeren. Hij treedt voor hen op als tolk of bemiddelaar. Soms brengt hij zieke of gekwetste bemanningsleden naar het dichtstbijzijnde hospitaal. Onlangs sprong hij nog ter hulp toen een opvarende van de O.333 "Marco" bij een explosie van een batterij zware verwondingen opliep. Ook bij de scheepsramp van de Z.60 Blue Angel in oktober 1986 ondervonden de zes geredde opvarenden wat gastvrijheid in Brixham betekent.

"Den beenhouwer"

Marcel werd weliswaar in Diepe geboren (januari 1917), maar zijn jeugd jaren speelden zich in Oostende af. Voorbestemd voor de visserij was hij niet. "Mijn ouders waren er zelfs niet voor te vinden" vertelt hij tijdens zijn jongste bezoek aan Oostende. Zijn vader werkte aan de spoorwegen, terwijl moeders oom eigenaar was van de belangrijke rederij Aspeslagh (gesticht in 1906 en in 1923 opgeslorpt door de Pêcheries Ostendaises). In Oostende woonde het gezin in bij een tante, die een beenhouwerij openhield. De herkomst van de lapnaam "den beenhouwer" die Marcel van jongsaf opgekleefd kreeg, was dus niet ver te zoeken. Hij volgde de Albertschool en het atheneum en kwam uiteindelijk toch in de Paster Pypeschool terecht, waar hij deelnam aan het examen voor leerling-schipper. Als 15-jarige kwam hij als scheepjongen op de motorsmek O.118. Niet voor lang, want om aan een staatsbetrekking te geraken, het liefste bij het loodswezen, ging hij vrijwillig naar het leger. Na zijn legerdienst voer hij op de lijn Antwerpen-Tilbury, de expressdienst van de John Cockerill Line, met het SS "Diamant". Het stoomschip, trouwens het laatste schip dat Oostende verliet na de kapitulatie in '40, ging verloren nabij St.-Malo. De opvarenden, waaronder de jonge Gallin, werden met een Nederlands "kofje" in Weymouth aan wal gebracht. Van daar belandde hij in



Marcel Gallin: "Mijn ouders waren voor de visserij niet te vinden."

Brixham, een havenstadje van 8 000 inwoners op Land's End.

Genationaliseerd

Op zijn hotelkamer met zicht op het Mercatordok zet hij de feiten chronologisch op een rijtje. Precies of het allemaal pas gisteren gebeurde. "Op heteinde van de jaren veertig kwam ik aan boord van de O.208 Femina, een vissersvaartuig van mijn oom Pierre Salliau. Met hem voer ik twee jaar lang. In Brixham volgde ik dan de Belgische vissersschool en werd daarna aangemonsterd als schipper op het Heistse vaartuig H.27. Na een jaartje stapte ik over op de O.255 'Blanche-

Madeleine' in Milford Haven."

In vloeiend Oostends doet hij zijn verhaal. Alleen een licht Engels accent verraadt zijn langdurig verblijf in Shakespeareland. Moeite om het verleden voor de geest te halen heeft hij niet. Zo herinnert Marcel Gallin zich dat er na de oorlog nog een vijftal Belgische vaartuigen in Brixham achterbleven. Hij kocht de O.42 "Jenny" en liet zich enkele jaren later tot Brit naturaliseren. In 1957 liet hij in Brixham de BM.41 "Sweet waters" bouwen, een vaartuigje van veertien meter, waarmee hij jarenlang aan de kost kwam voor zijn gezin.

Eerste coöperatieve

In de jaren zestig verging het de kleine vissers minder goed in Brixham. De markt werd gemonopoliseerd door de rederij Torbay Trawlers, die de veiling naar haar hand zette. Marcel Gallin bleef echter niet bij de pakken zitten. In '62 trok hij naar Oostende en kocht de O.125 "François-Hélène" die hij bij Deweert volledig liet overtimmeren tot een zeewaardig vissersvaartuig. Het jaar daarop verwierf hij ook de O.208 "Femina" van "Pier van Battens" Salliau waarop hij vroeger gevaren had. Brixham telde toen veertien vaartuigen, waaronder drie van de Oostendse Brit. In 1965 nam Gallin het initiatief om een rederscoöperatieve te stichten. De "Brixham and Torbay Fish" verenigde de plaatselijke vissers die de gewezen Belg tot voorzitter verkozen.

Hij keerde naar België terug en kocht de O.126 "Mascotte" van Eduard Deckmyn op. Hij keerde terug met drieëntwintig Brixhamse vissers om schepen aan de haak te slaan in Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort. In totaal verhuisden in die periode zestien vaartuigen naar de overkant van Het Kanaal. De O.191 "Angèle-Emilie van Georges Derycker" was er de grootste van. De coöperatieve geraakte van de grond, zorgde voor scheepsbevoorrading en brandstofleveringen. Werd het eerste jaar afgesloten met een bescheiden omzet van 230 000 pond, dan was het zakencijfer in '70 al gegroeid tot 1,5 miljoen pond en in '87, het jaar waarin Marcel Gallin zich als voorzitter terugtrok, werd al 23 miljoen gerealiseerd.

Door de vlootuitbreiding was de vissershaven van Brixham uit haar voegen gegroeid. Onder impuls van "de Belg" werden de installaties tot twee maal toe uitgebreid.

M.B.E.-onderscheiding

Voor Marcel Gallin hield het daarbij niet op. Ook in Newlyn gingen de zaken minder goed. Marcel werd voor een week ter hulp geroepen. Hij hielp er de "Cornwall Fishermen Limited" uit de grond stampen. De voorziene week werd echter een maand en uiteindelijk ging hij er gedurende een periode van drie jaar wonen.

Hij lag ook aan de basis van de eerste producentenorganisatie voor vissers in Engeland, toen in 1971 de "South West Fish Producers Organisation" een feit werd. De redersunie verenigde al de vissersbedrijven van Land's End tussen Weymouth en Padstow. Tot op heden fungeert hij nog steeds als voorzitter van de driehonderd tachtig leden tellende organisatie.

Zijn voortdurende en vaak onbezoldigde inzet leverde hem ook officiële erkenning op. In 1976 mocht hij vanwege de Britse



Marcel Gallin voor een korte vakantie te Oostende

koningin de M.B.E.-onderscheiding als "Member of the British Empire" in ontvangst nemen voor zijn vrijwillige inzet ten bate van de visserij in het Zuidwesten van Engeland.

Voor Marcel Gallin was dit nog het einde niet. Talrijke Engelse vissershavens volgden het voorbeeld van Brixham en riepen een producentenorganisatie in het leven. Dat leidde tot de oprichting van de beroepsorganisatie "The Fishermen Organisation Society" (FOS) die in '79 werd opgericht. Onder voorzitterschap van Gallin hebben alle voorzitters van de diverse producentenorganisaties zitting in de FOS.

In 1982 deed de ondernemende Belg er nog een schepje bij. Het sailorshome van de Royal National Mission to Deepsea Fishermen, gesloten sinds 1947, werd

opnieuw geopend. Het leverde Gallin opnieuw een (onbezoldigde) presidentszetel op.

Voortaan wil hij het echter wat rustiger aan gaan doen. Vandaar wellicht de korte vakantie in Oostende. Het over en weer reizen naar Londen en Brussel voor ontelbare vergaderingen met ministers en topambtenaren van de EEG laat hij geleidelijk aan anderen over. Maar al of niet in nood, iedereen is welkom in de "Pipers Ash" in Brixham. De vissershaven beleeft er een ongekende bloei. De vloot van 168 vaartuigen, waaronder 65 bokkentreibers, kon in het jaar van het afscheid van de voorzitter zestien miljoen pond besommen. Om dit resultaat te bereiken moest er wel een Vlaamse visser op de Britse kust achterblijven. (g.w.)

Kantoor van gerechtsdeurwaarder Paul De Smedt, Langestraat 149, 8000 Brugge Tel: 050/ 33 95 81

Op zaterdag vijftien juli negenentachtig in de haven van Oostende, vanaf negen uur in de voormiddag

OPENBARE GERECHTELIJKE VERKOPING VAN HET ALDAAR GEMEERD VAARTUIG EX O.124 "DE HEILIGE FAMILIE" (langsij de Werfbankkai)

Gebouwd in 1936 op de werf Boel & Zonen te Temse, met een brutotonnemaat van 125,59 T, en een netto-tonnemaat van 53,84 T, lengte 6,55 m, romp in staal, zonder motor (voorheen MAK, 390 PK) en met uitgebrande stuurhut.

en vanaf negen uur vijftien in de voormiddag

OPENBARE GERECHTELIJKE VERKOPING VAN HET ALDAAR GEMEERD VAARTUIG EX O.305 "FRANS MUSIN" (in het Vuurtorendok West, einde H. Baelskai)

Gebouwd in 1948 op de werf Beliard te Oostende, met een brutotonnemaat van 145,45 T en een netto-tonnemaat van 60,60 T, lengte 35 m, breedte 6,92 m, romp in staal, motor Lister Blackstone 495 PK.

VOORWAARDEN VOLGENS LASTENBOEK

HET LASTENBOEK KAN WORDEN INGEZIEN OP HET KANTOOR VAN VOORNOEMDE GERECHTSDEURWAARDER

Philippe De Moor

Vandaag komt in de reeks "Mannen met baarden" de derde telg van het geslacht De Moor aan de beurt. Het betreft dus duidelijk een familie, waar het "kaperschap" in het bloed zat.

De levensbeschrijving van deze De Moor werd voorafgegaan door die van Mathieu De Moor (HVB nr 6, 2 juni) en van Passchier De Moor (HVB nr 5, 5 mei).

I. Tot het beleg van Oostende (1706)

De tweede zoon van Mathieu De Moor, Philippe, geboren te Oostende op 3 januari 1672, broeder van Mathieu De Moor jr., kreeg reeds in 1695 het bevel op een koopvaarder, de "Onze Lieve Vrouwe van de Potric". Later zal hij in konvooidienst gaan.

Maar op 26 februari 1703 bkomt hij nog een patente ter kaapvaart voor het fregat "Ste Marie Magdalena", gewapend met acht stukken kanon en dragende een ton-

enz.

Deze patente werd hernieuwd en bevestigd op 5 maart 1704, met dezelfde reders.

Op 28 juli bekomt Philippe patente voor een fregat "Ste Pieter", gewapend met zestien stukken, dragende zestig last (honderd twintig ton) en met steeds dezelfde reders.

Deze diverse schepen waren koopvaarders die, zoals vaak het geval was, ook met een kaperspatente voeren, om eventueel een slagje te slaan...

Dit wordt duidelijk bevestigd door een volgende patente van 17 oktober 1705, verleend aan kapitein Pieter Valckenier, die Philippe De Moor opvolgt op de "Ste Pieter" en voor wie men duidelijk vermeldt "te caep en te coopvaert". Bij een vorige patente voor Valckenier werd trouwens reeds vermeld dat hij deze kreeg "soo om coopmanschappen als omme daer mede te exploiteren op de vijanden van beede croonen".

De vaart in de koopvaardij is ook de reden

konvooischip "De Koninghinne" (van Spanje nl.) gecommandeerd door Paulus Bestenbustel.

Samen met Vroome liep De Moor achter Bestenbustel aan en ze groetten hem met vijf schoten die, als dank, beantwoord werden met eveneens vijf schoten vanwege Bestenbustel.

De Moor sloot daarop "compagnie" (d.i. elk zijn deel ingeval van buit) met Vroome, terwijl Valckenier weigerde mee te doen. Ze ontmoetten verder vier Franse oorlogsschepen "ende ghesalueert met vijf mael vive le Roy, ende hij bedanckte met drie"... Die Fransen behoorden tot de vloot van admiraal de Saint-Pol.

Op 20 april veroverde Vroome een Portugees met wol en brandewijn, nadat ze een visser hadden genomen met hun "sloupe" en hem gerantsoeneerd hadden voor honderd pattacons.

Op 22 april trouwens haalde de loodsboot van Oostende de rantsouder en de prijs binnen de haven van Oostende op.

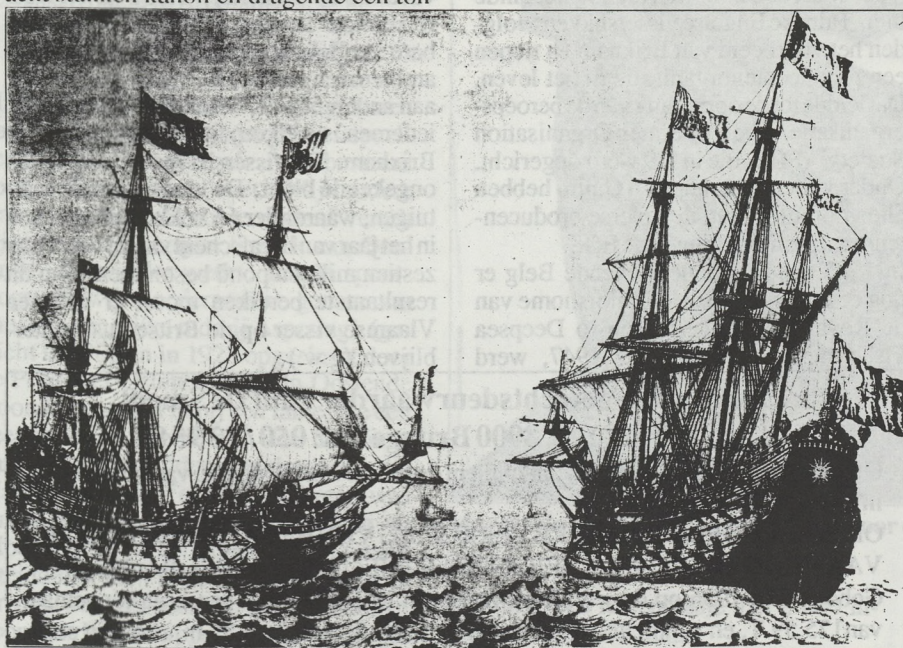
Op 25 april waren ze het spelletje van kat en muis beu en besloten De Moor, Vroome en Valckenier samen naar Bordeaux te varen. Onderweg ontmoetten ze een konvooi van wel zestig schepen, begeleid door drie konvooiers van Camaret. In deze vloot voeren drie Vlaamse bodems mee, waaronder de Oostendse konvooiër Francke.

Rond Groix, op 6 mei, verliet Valckenier het gezelschap en op 8 mei arriveerden De Moor en Vroome te Bordeaux, waar ze een lading wijn en brandewijn opnamen. Ze vertrokken uit Bordeaux op 30 mei met achttien andere koopvaarders en een Frans oorlogsschip. Met heel wat tegenwind geraakten ze voor de Engelse kust, waar ze gejaagd werden door de vijand en moesten vluchten; om sneller te ontkomen "smijten ons combuss met een partie leghe fustage over bort"...

Op 2 juli geraakten ze dan uiteindelijk behouden binnen Oostende. Het boordjournaal van Vroome bevestigt dit relaas. Philippe De Moor voer nog uit op 8 maart 1704, eveneens samen met Vroome en met kapitein Andreas Courne, een koopvaarder die op Nantes koers zette.

Een ander boordjournaal van De Moor leert ons hoe hij op 24 maart 1705, met de "Ste Pieter" uit Oostende liep met als doel Cadiz, steeds in gezelschap van Vroome. Onderweg rantsouneerden ze een Engelse pink, maar werden ze enkele dagen later zelf verjaagd door twee Engelse oorlogsschepen van respectievelijk vijftig en veertig stukken.

De prijzenlijst van de Oostendse Admi-



Reproductie van een schilderij van Willem van de Velde de Oude, verbeeldende een fregat, voorgesteld onder twee hoeken, zodat het kon in zijn geheel worden weergegeven. Het fregat is "De vergulde Sonne", waarschijnlijk van de Vlaamse admiraliteit. (Uit J. van Beylen, "Schepen van de Nederlanden", Amsterdam, 1970).

nage van 30 last (60 ton).

Op dat ogenblik was zijn broeder Mathieu opperreder van dit schip, terwijl een andere bekende in de scheepvaartmiddens, Anthone Lansweert, borg stond voor de som van de vereiste 6 000 gulden, typische borgtocht voor een lange reis, doorgaans naar het Zuiden, vaak Cadiz, Nantes, Bordeaux,

van het geringe aantal prijzen dat te dien tijde op naam van Philippe De Moor kwam staan.

We bezitten echter een boordjournaal van het fregat "Ste Marie Magdalena", waarmee De Moor op 19 april 1703 uit Oostende gezeild is in gezelschap van de kapiteins Pieter Vroome, Pieter Valckenier en het

raliteit vermeldt trouwens deze pink als zijnde de "Susanna" van Dublin, geladen met 390 zakken tarwe, en vrijgegeven voor 240 pond. De kapitein werd als borg voor die som meegevoerd naar Cadiz, "den hostagie tot Cadiz opgebracht" (hostagie=otage=onderpand).

Het is wel merkwaardig aan te stippen dat de borgsom slechts werd vereffend op 19 juni 1708! Dit is een der illustraties voor de zeer betwistbare wijze waarop bij de kaapvaart, de vaak door de reders aangeklaagde, misbruiken bij geldverhandelingen en schuldvereffeningen, werden begaan. Verder vernemen we nog de vangst van een visser van Scheveningen, wiens rantsoen slechts in juli 1710 werd uitbetaald! De prijzenlijst vermeldt bovendien dat de buit werd veroverd "te coopvaerde", d.i. door een De Moor die in de koopvaardij zat.

Enkele dagen later werden ze dus, zoals reeds hierboven vermeld, zelf gejaagd door twee Engelsen, waarbij Vroome zelfs allerlei "rommelinghe over boort" moest smijten en "cappen" om sneller te kunnen ontsnappen, wat ook De Moor uiteindelijk verplicht was te doen.

Op 5 april arriveerden ze toch met hun "hostagie" te Cadiz, waaruit ze later vertrokken op 19 mei. De weg terug spreekt wel van jagen en gejaagd worden, maar was toch zonder andere ongelukken, want op 11 juni kwamen ze veilig en wel aan te Oostende.

Maar, op 24 september 1705 werd Philippe De Moor opgenomen in de Vlaamse konvooidienst met het fregat "Onze Lieve Vrouwe van Scherpenheuvel", waarop hij in zijn jeugd matroos was geweest en waarop hij commandant bleef tot 1719. Voortaan begeleidde hij, vaak samen met zijn collega Eblet, konvooiën en koopvaardij-schepen. Na de val van Oostende, in juli 1706, bleef hij te Oostende in dienst, onder de nieuwe meesters, de Anglo-Bavaren.

We horen een tijdje niets van hem: het is tamelijk kalm op de Noordelijke zeeën en de Fransen, thans de vijanden, zijn praktisch verdwenen uit het Kanaal. Af en toe kan men een schip van Nieuwpoort, dat Frans is gebleven, in handen krijgen, maar dat betekent niet veel.

II. Na 1706

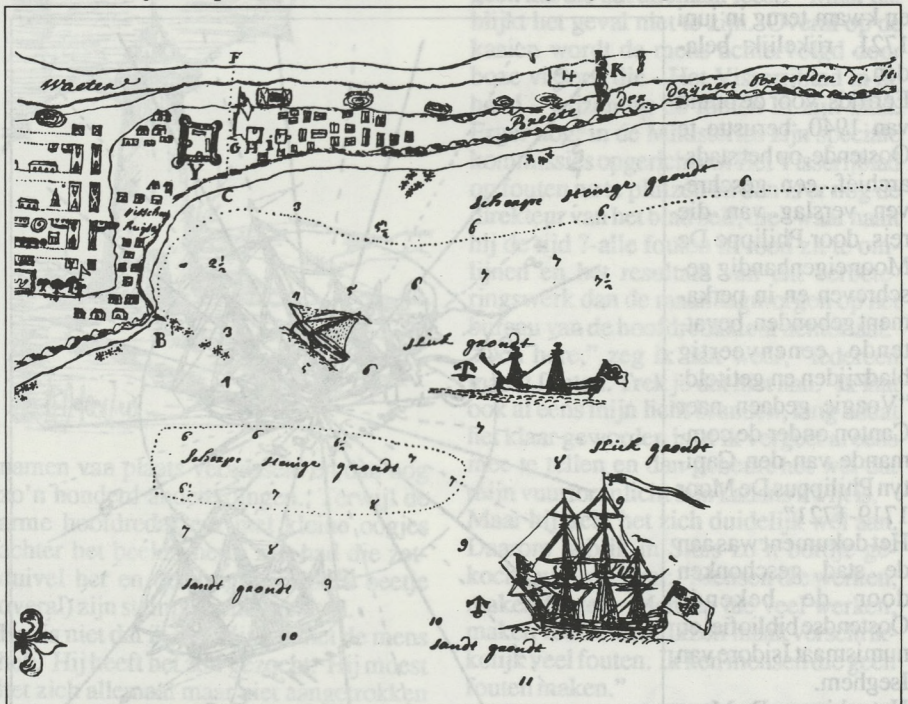
Oostende is aan de herbouw bezig, na het wrede beleg van 1706, en op 1 maart 1708 werd op "eene woeste plaets", 't Cazzant, de vismijn ingesteld.

En enkele dagen nadien werd de Hollandse schout-bij-nacht, Baker, belast met een militaire expeditie om Schotland, dat bedreigd werd door de Franse vlootvoogd Forbin, ter hulp te komen. Philippe De Moor is erbij, doch de aanval van Forbin mislukte en de vloot van Baker kon terug naar Oostende komen zonder schade te

hebben opgelopen.

Er wordt in de pers van die tijd herhaaldelijk gesproken van de buit gemaakt door De Mooren zijn kompaan Eblet, konvooiër

Bij de terugkeer uit Londen, waarheen De Moor een koopvaardijvloot had begeleid, werd hij op 8 februari 1711 aangevallen door vijf vijandelijke oorlogsbodems die



Naar China: een andere tekening met drie vaartuigen van Cabelon of Sabatpatnam (Indische kust), met op het voorplan een Oostindiëvaarder, op het volgende plan een ontuigde brigantijn en verder een sloop onder zeil.

zoals hij. Men vermeldt aldus de verovering van vier Franse kapers, tussen 1710 en 1712.

Het ging hem om "Le Gaillard goùteux" en de "Manice", allebei van Kales, de "Hertog van Cambridge" en "La Perle" van Duinkerke.

Er zijn enkele belangrijke koopvaardij-schepen, o.a. de "Damschutte" van Amsterdam, geladen met zout, de "Juffrouw Cornelia", gewapend met tien stukken kanon en geladen met buskruit, de "Karel XII, Koning van Zweden", met een lading ter waarde van honderd duizend gulden, alle hernomen op de Fransen. Het laatste schip werd zelf heroverd op de reeds geciteerde "Gaillard goùteux", na een zwaar zeegevecht waaraan De Moor en Eblet deelnamen. Het veroverde schip gaf trouwens aanleiding tot een ingewikkelde procedure vanwege Zweden, maar werd uiteindelijk toch geveild voor tachtigduizend zeshonderd achtenzestig gulden.

Kaperkapitein Anthone Lefevre, uit Oostende gevaren op 13 oktober 1710, met een sloop "de Juffrouwe van Oostende", signaleert De Moor bij het verlaten van de haven en meldt tevens het veroveren van een prijs, terwijl De Moor zich "in een mosquetschoote" in zijn buurt bevindt. Lefevre had de prijs, een "boeyerschepe", heroverd op Bertel Jansen van Nieuwpoort (Nieuwpoort zijnde onder Frans en dus vijandig bewind!).

er echter niet in slaagden hem te kapen.

Kortom, Philippe De Moor bleef als konvooiër zeer actief tot aan de vrede van 1713, bevestigd door het Barrièretraktaat van 1715, waarbij ons land weer andere vorsten kreeg en tot Oostenrijkse Nederlanden werd gepromoveerd.

III Naar China

Het was dus ook het einde van de georganiseerde en massale kaperij. Oostende zal dus niet meer het beruchte kapersnest zijn, maar zal al haar pogingen gaan richten op de koopvaardij naar de Oost, vnl. China en Indië

De Indische Compagnie van Oostende zal in 1724 haar eerste schepen naar China sturen.

Maar stoutmoedige reders en kooplui hadden reeds vroeger, in 1714, een begin gemaakt met de Chinavaart, ondanks de openlijke vijandigheid van de Hollanders en Engelsen, die de concurrentie duchtten. Zo reedden de rijke Gentse kooplieden Ch. en J. Maelcamp en ene J.B. Soenens, de "St. Franciscus Xaverius" uit, een schip van vierhonderd ton, dertig kanonnen, tien officieren, vijfentwintig stielmannen en vierendertig matrozen, evenals een aalmoezener, E.H. H. Van Hende, belast door de paus met een onderzoek naar de riten in China.

Kapitein op dat schip was onze Philippe De Moor, met patente van 29 september

Bij de terugkeer uit Londen, waarheen De

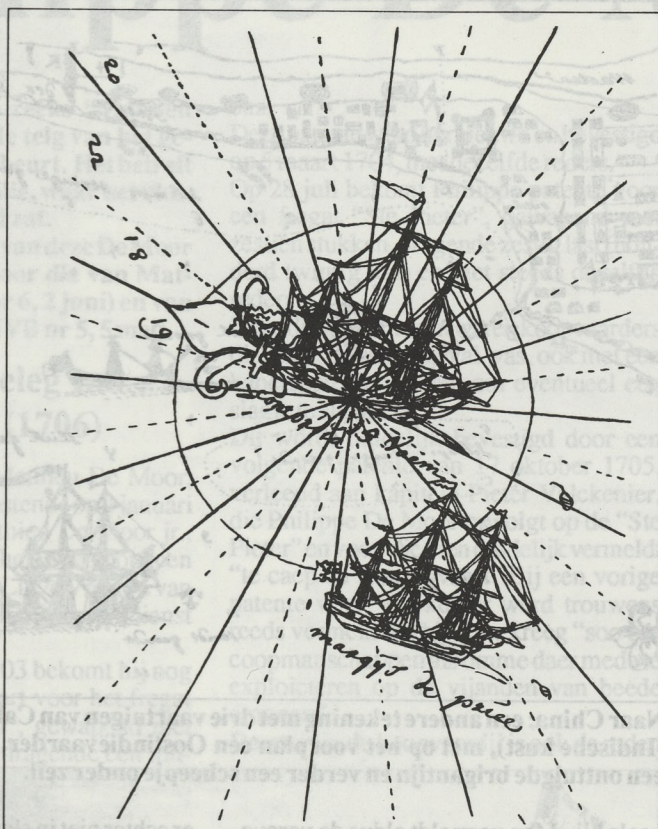
1719.
Het schip zette koers naar Kanton in 1719 en kwam terug in juni 1721, rijkelijk beladen.

Eertijds, vòòr de brand van 1940, beruiste te Oostende, op het stadsarchief, een geschreven verslag van die reis, door Philippe De Moor eigenhandig geschreven en in perkament gebonden, bevattende eenenveertig bladzijden en getiteld: "Voagie gedaen naer Canton onder de commande van den Capityn Philippus De Moor 1719-1721".

Het dokument was aan de stad geschonken door de bekende Oostendse bibliofiel en numismaat Isidore van Iseghem.

Het schip van De Moor was de vroegere "Emerantia", gekocht te Amsterdam in 1719. Bij het schriftelijk ver-

slag van kapitein De Moor waren, als bijlagen, ettelijke dokumenten gevoegd (in



het Latijn), w.o. een brief van kardinaal De Tournon, pauselijk legaat in China, gericht aan de paters Jesuïeten verblijvende aan het Hof te Peking.

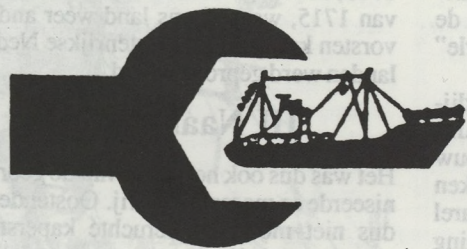
De "Sint Franciscus Xaverius" zal later, in 1724, herdoopt als "Saint Charles", varen voor de Oostendse Compagnie. Philippe De Moor overleed kort na zijn terugkeer, op 9 november 1722.

Walter Debrock
Marine Academie

Het Visserijblad van augustus vervolgt de reeks kapers met de vervaarlijke Lindersen

Tekening die behoort tot het journaal gehouden door Pieter Valckenier, stuurman op de Concordia, uit Oostende vertrokken op 24 januari 1727. Deze kaart verbeeldt een baai van het eiland Ferdinande, waarin twee schepen ankerd liggen: de "Concordia en de "Marquis de Prié, van de Oostendse compagnie.

De Concordia vertrok in gezelschap van de "St.-Carolus" of "Saint Charles", de vroegere St.-Franciscus Xaverius", waarop De Moor het bevel had gevoerd in 1719.



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

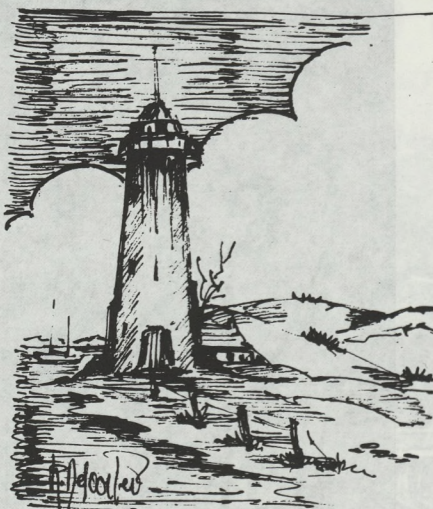
– HERSTELLING EN REVISIE
VAN ALLE DIESELMOTOREN

De laatste vuurtorenwachter

De hoofdredakteur van Het Visserijblad zat er verleden maand weer eens goed naast. De man schreef in zijn editio dat het blad die maand van fouten gespaard zou blijven. En hop, zijn inkt was nog niet goed droog en daar kwam Robert Coelus in zeven haasten aandraven met een verslag van de Onderzoeksraad; in zijn zog liep de man die de rubriek "zij hadden pech" verzorgt en een paar dagen later kwam Guido Walters (42 jaar) binnen-gestormd met twintig bladzijden tekst, "die er zeker nog in moesten".

De hoofdredakteur, die eigenlijk ook de zetter en de vormgever van het blad is (en ook zijn eigen bureau moet kuisen, vandaar dat het er altijd zo smerig is), begon aan een paar uitermate vermoeiende nachten. De asbakken vulden zich zienderogen; op de Baelskaai - waar de redaktielokalen van Het Visserijblad zijn - ontwikkelde zich een dikke plaatselijke mist en dat als gevolg van de sigarettenrook die uit voor-noemde lokalen naar buiten drong; de cafébazen hadden die nachten alvast één klant minder en de hoofdredakteur dacht al die tijd niet aan vertier en jolijt. En kijk, hij kreeg het blad stipt op tijd bij de drukker.

Maar... De zetduivel had ondertussen zijn slag geslagen. Overal in de artikels had het beest behoorlijk huisgehouden. Hij had er een dt-fout achtergelaten en enige



namen van plaats verwisseld en dan nog zo'n honderd andere dingen. Terwijl de arme hoofdredakteur met kleine oogjes achter het beeldscherm zat, had die zetduivel her en der (eigenlijk zo'n beetje overal) zijn stempel achtergelaten. Het is niet dat ik medelijden met de mens heb. Hij heeft het zelf gezocht. Hij moest het zich allemaal maar niet aangetrokken hebben, maar ik wil hem dat niet zo recht in zijn gezicht zeggen, want als hij kwaad wordt smijt hij me eruit en dan geraak ik mijn cursiefje zelfs aan de straatstenen niet meer kwijt.

Dus doe ik maar alsof ik aan zijn kant sta. "Ach jongen," zo zeg ik dan, "er is toch geen kat die dat allemaal leest." Maar dat blijkt het geval niet te zijn. Overal op de kaaien wordt de mens achtervolgd door boze vissers, die - Het Visserijblad in de hand - wijzen op de fouten in zijn blad. Erger nog: in de Ministeries zijn speciale commissies opgericht om Het Visserijblad op fouten na te pluizen en dan is er nog de directeur van het blad zelf, die - waar haalt hij de tijd? - alle fouten in rood zit te omlijnen en het resultaat van dat verbeteringswerk dan de maandagmorgen op het bureau van de hoofdredakteur achterlaat. "Och here," zeg ik dan weer, "iedereen maakt fouten. Trek je dat niet aan. Ik laat ook al eens mijn licht branden, lang nadat het klaar geworden is of ik vergeet al eens mee te tellen en dan gebeurt het wel dat mijn vuurtorenlicht zijn kadans kwijt is." Maar hij trekt het zich duidelijk wél aan. Daarom heb ik in Sluis zo'n bordje gekocht, waarop staat: "Mensen die werken, maken fouten. Mensen die veel werken, maken veel fouten. Ikzelf maak verschrikkelijk veel fouten. Ik ken mensen die geen fouten maken."

Ik heb het hem kado willen geven (vader-tjesdag, weet je wel), maar ik heb het dan toch maar niet gedaan. Dat hij er eerst eens voor zorgt dat mijn cursiefje foutloos gezet wordt. Dan zien we wel.

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

moderne kopieën

...van oude schepen



Replica van Columbus' schip in Barcelona.

De jongste jaren zijn een aantal oeroude scheepstypen volkomen getrouw en op schaal nagebouwd en in de vaart genomen. Zij hebben de zeewaardigheid van deze oude schepen afdoende bewezen en ons ook veel over oude scheepsbouw en scheepvaarttechnieken bijgeleerd.

Zo werd verleden jaar in Dublin, n.a.v. het duizendjarig bestaan van de stad, een vikingboot gebouwd (HVB nr 5 van 1 juni 1988). Vikingschepen werden er overigens al eerder nagebouwd. In 1950 werden er bij onderwateropgravingen, door het Deens Nationaal Museum, vijf wrakken ontdekt die 900 jaar geleden door de eigen bemanning werden tot zinken gebracht. In 1962 werd rondom de vindplaats een damwand geplaatst waarbinnen vervolgens het water werd weggepompt om de wrakken gewoon als te land te kunnen opgraven. Na langdurige behandeling zijn de schepen nauwgezet gereconstrueerd. Het zijn twee oorlogsschepen van verschillende afmetingen, twee koopvaardijsschepen en nog een kleiner schip dat misschien als veerboot of vissersschuit diende. Het grootste oorlogsschip was tenminste dertig meter lang en werd door

26 paar roeiers voortbewogen. Zo'n lang schip, dat op snelheid en wendbaarheid gebouwd was, bood naast haar bemanning plaats voor misschien wel 60 krijgslieden en was daarmee zo'n 1 000 jaar geleden een geduchte steunpilaar van de Deense zeemacht.

Maar er zijn meer dergelijke initiatieven. Voor het eerst sinds 2 000 jaar doorkliefde



Nabouw op ware grootte van een van de vikingschepen uit de Roskildefjord te Denemarken

een trireme de golven van de Middellandse Zee. De trireme was een snel en wendbaar schip met drie rijen roeiers aan elke kant, gold als onoverwinnelijk en vormde de ruggegraat van de oudgriekse vloot. De eigentijdse nabouw, 'Olympia' genaamd, werd verleden jaar naar een ontwerp van een ploeg Britse onderzoekers op een Griekse scheepswerf gebouwd. Aangezien er nooit resten van een trireme zijn gevonden, gingen de ontwerpers uit van beschrijvingen en oude afbeeldingen. Het 37 meter lange en meer dan 5 meter brede oorlogsschip heeft een diepgang van 1,5 meter, een gewicht van 45 ton, een bronzen stootram aan de boeg en een bemanning van nagenoeg 200 roeiers. Al bij de eerste proefvaarten werd een snelheid van 7 knopen bereikt.

Met de 'Sohar', een nabouw van een Arabisch vrachtscheepstype (de boom) uit de achtste eeuw maakte een negenkoppige bemanning in zeven maanden een bijna 10 000 kilometer lange reis van Muscat naar Kanton, daarbij de weg volgend van de legendarische zeeman Sindbad uit de vertellingen van Duizend-en-één-nacht. De Kyremia II, een nauwkeurige nabouw



van een Grieks vrachtschip dat 2 300 jaar geleden is gezonken, is het resultaat van een 20 jaar durend onderzoek van dit scheepswrak door een instituut voor scheepsarcheologie. Het wrak werd gevonden door een sponzenvisser nabij de Griekse haven Kyrenia in 30 meter diep water. In 1968 begonnen de opmetingen en opgravingen. Het schip was zo goed bewaard dat het zelfs mogelijk bleek het getrouw op schaal na te bootsen. Ongeveer 60% van het geheel en 75% van de kenmerkende onderdelen konden tot in de details worden opgemeten. Vijf jaar duurde het om de romp stukje voor stukje boven water te halen, hem in polyethyleenglycol te bewaren en tenslotte ter bezichtiging op te stellen in een passende zandstenen gang van het kruisvaarderskasteel van Kyrenia. Het schip was, toen het zonk, geladen met zo'n 400 amfora's (kruiken waarin bepaalde ladingen vervoerd werden) alsmede met aardewerk, molenstenen, ijzeren baren en bijna 10 000 amandelnoten. De copij van het schip heeft al verschillende succesvolle reizen achter de rug.
(f.v.)

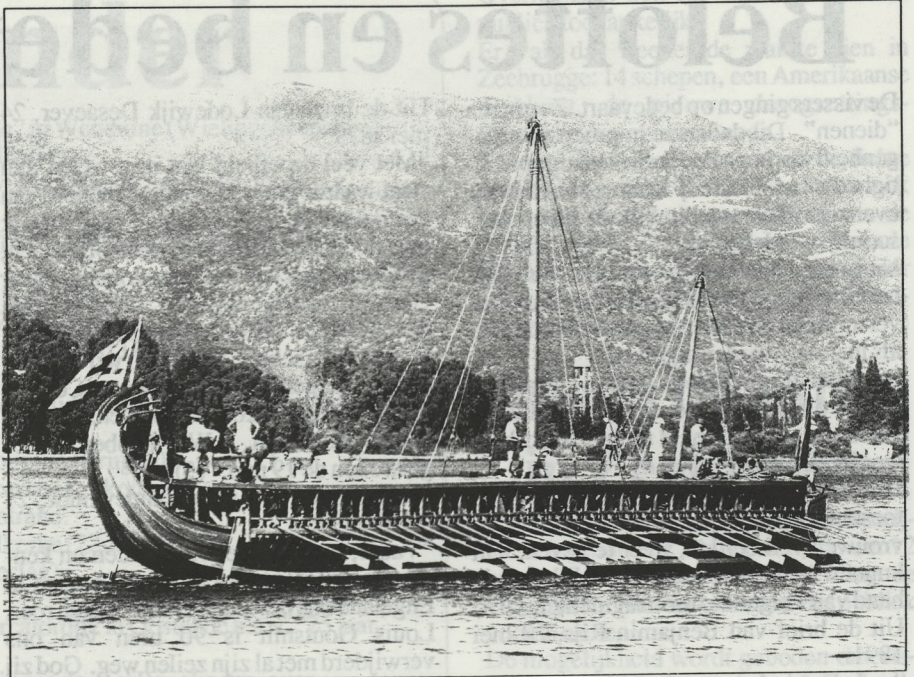


Foto boven: De 'Olympia': drie rijen roeiers aan elke kant.

Foto hiernaast: De 14 meter lange 'Kyrenia II. Perfekte kopij.



SPAARKREDIET

DIRKLAGA,
Kantoorhouder
Aartshertoginnestraat 45
8400 Oostende
kantoor 059/70 37 46
Fax 059/80.81.45 Privé 059/32 59 08

Kredieten

Financiering (vb auto aan 0,38%)

100 000 BEF = 42 m x 2 760 BEF

200 000 BEF = 42 m x 5 522 BEF

300 000 BEF = 42 m x 8 283 BEF

persoonlijke leningen aan 0,58%

100 001 BEF = 30 m x 3 913 BEF

200 001 BEF = 36 m x 6 715 BEF

300 001 BEF = 48 m x 7 990 BEF

Hypothecaire leningen

-Woonkrediet tot 125%

-2de rangslening

-kaskredieten

-SERVICE krediet

-leningen alle doeleinden

-voorafbetaling belastingen

DELTAFLX BELGIUM N.V.

Kielbankstraat 1 A,

8380 Zeebrugge

* industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie * Facom kwaliteitsgereedschappen * Lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels
SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN

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

Privé: 050/41 76 19

Fax: 050/54 68 02

Beloftes en bedevaarten

De vissers gingen op bedevaart. Ze gingen "dienen". Dit deden ze in groep ter gelegenheid van bepaalde godsdienstige plechtigheden of feesten, maar ze deden dit evenzeer alleen en dit voor de meest persoonlijke redenen.

Naast die bedevaarten waren er verschillende beloften. Beloften die om zeer veel verschillende redenen, zowel individueel als in groep werden afgelegd.

Beloften die veelal ook veel te zwaar waren en die vrijwel steeds in ogenblikken van angst, onzekerheid en hulpeloosheid werden afgelegd.

Het is ontzettend moeilijk de gemoedstoestand waarin de vissers en vissersvrouwen verkeerden, weer te geven. Dit kunnen we misschien gedeeltelijk aan de hand van volgende brieffragmenten.

Uit de brief van Benjamin Rijs, 20 mei 1891:

"... Ja beminde vrouw en kinderen dit was lastig voor mij van alzo tegen U den lasten vaart wel te zeggen, en sitoe als ik moeste gaan naar mijn Louwijsche, die ik toch zoo lief hadde, en Gaspertje die zoo kloek en gezond was, zij zijn van ons gelijk weg gestolen geweest, en tot nuw toe zijn zij geen ure uit mijn gedagt, mij dunkt dat zij nog op mijn knie zitten, en dat ik hun die lastige dood zien sterven, menigen traan zijn mij al ontflongen, ik hadde liever tien jaar geleefd met droogen brood als hun te zien sterven,..." (1)

"Zeer beminde vrouw wij zijn gekomen op Island den 17 Maart, veel slegt weeder hebben wij gehad op de traverse, altijd de wind van het noordoosten, in Maart hebben we ook veel slegt weeder gehad, in de maand van Mei hebben wij maar 4 dagen kunnen visschen van den klaren storm den 5den en 6 Mei was het een weeder gelijk over drie jaar..." (2)

"...doet ook den goeden dag aan Frans Collier, van Hanrie hij heeft aan boord geweest van ons den 28 Maerte zij kwamen van een man te begraven die gestorven was, het was een van Mardieke, en wederom in zee komende met hun boot, vonden zij hun schip niet - zij waren met 5 man, en zonder ons waren zij verloren, want het was een benauwelijk weder,..." (3)

Uit de brief van Karel Desaever, 5 juni 1880:

"...maar wij hebben wel staen horcken als hij gezeyd heeft dat Jowanna Boeydens deed was van de pokken. Wij hebben verschoeten als wij hebben hoeren zeggen dat Charles Haelyk begraven was in Popeye, wij hebben zijn kruys gezien. Ge ziet ons al te gaere gezoend vordgaen en zied, daer zijn er altijd die hun leeven laeten, hetzij door ongelukken of door ziekte, is het niet pienelijk voor eene vrouwe van noyd meer haeren man te zien of kinders hunnen vaeder." (4)

Uit de brief van Lodewijk Desaever, 24 mei 1879:

"Met veel droefheid laat ik u weten den staat waar wij ons bevonden hebben, van zeder den tijd dat ik op Island vaart, heb ik nog nooit geen zoo een weer ofgestaen, gelijk van paschen tot palmezondag. Maar God zij gedankt wij zijn allen in volle gezondheid... Maar helaas met de tranen in de ogen schrijf ik U dat wij hebben hoeren zeggen dat er zijn die naar Coxyde niet meer zullen komen. Ik wenst dat het anders zou zijn. Wij hebben vader gestroken de 19 mei." (5)

Uit de brief van Victor Vandewoude, 21 maart 1892:

"Vader, moeder, peter, vrienden en kennissen, ik laat u weten dat wij tansch in Engeland ons bevinden met gebroken roer. Louis Goutsmit is 90 uren van ons verwijderd met al zijn zeilen weg. God zij gedank, wij zijn nog allen frisch en gezond bij malkander en van visch, ik en wil er niet van schrijven. Als ik nog zoo een weer moet passeren met de galatée, ik en ga 't naaste jaar op IJland niet." (6)

De bezorgdheid, de onzekerheid en de angstgevoelens zijn tussen elke regel van bovenstaande brieffragmenten voelbaar. Het waren inderdaad dergelijke toestanden die de hulpeloze mens zijn vertrouwen deed stellen in geloof en godsdienst.

Er waren de gewone godsdienstige handelingen. Zo werd een nieuw vaartuig steeds gewijd. Er werd een mis gelezen ter gelegenheid van de bescheppingsdag. In het logies werd een kapelletje geplaatst. Een palmtakje of een stukje paasnagel werd in een zakje aan de mast gebonden. Er was een gewijde kaars aan boord; enz.

Maar het zijn vooral de beloften die hier onze aandacht weerhouden.

Wanneer we via de bovenstaande brieffragmenten de gemoedstoestand probeerden weer te geven, vonden we tevens brieven waarin tot gebed wordt opgeroepen.

Uit de brief van E. Daems:

Bemide vrouw, laat niet van zoohaast gij dezen brief zult ontvangen van naar Lombartzijde te gaan om God en Onze Lieve Vrouw te bedanken voor onze gelukkige redding."

"Den 1 april hebben wij niet anders gehad dan slecht weder, den 6 April hebben wij zoo eene geweldige zee gekregen dat geheel het schip over eind geslegen was en ons groot zeil gescheurt, maar gelukkig hebben wij geen menschenlevens te betreuren, maar wij hebben er afgezien, wij konden zwemmen in ons bad, maar God zij gedankt het zal ook passeeren,..."

...Nu bemide Vrouw het is al gepasseerd, waarvoor wij den heer te bedanken hebben, ik denk ook dat gij U gebeden met de onze zult vervoegen en den heer bedanken voor

onze gelukkige redding."

En de vrouwen gingen bidden. Zij baden niet alleen op verzoek van hun man. Zij gingen bidden voor het beeld van Onze Lieve Vrouw, voor het beeld Nood Gods te Nieuwpoort, voor de Zalige Idesbaldes, enz.

In momenten van klemmende angst deden ze beloften.

Zo beloofden ze onder meer:

- kaarsen te laten branden
- op vastgestelde dagen een hele rozenkrans te bidden of de kruisweg te doen
- een jaarlijkse mis aan Onze Lieve Vrouw
- te vasten op hoogdagen
- jaren na elkaar op bedevaart te gaan
- zieken te helpen
- bevallen moeders bij te staan.

Als misdienaar zag Juul Filliaert een oud vrouwtje elke zaterdag vijf kaarsjes aansteken en met uitgestrekte armen een paternoster bidden voor het beeld van de "Nood Gods". Toen hij daarover de koster aansprak, zei deze: "Ze zal dat doen zolang ze zal buiten kunnen gaan. Haar man was IJlandvaarder. Ze heeft voor hem een belofte gedaan."

Ook de mannen baden vurig en zochten troost en hulp bij het aanroepen van heiligen.

(Vervolgt.)

Bronnen:

- De laatste Vlaamsche IJlandvaarders, Juul Filliaert
- De IJlandvaarders van de Westkust, Bert Bijnes
- Wat IJlandvaarders vertelden..., Willem Lanzsweert

* De brieffragmenten 2, 3, 4 en 5 werden geput uit de IJlandvaarders van de Westkust; brieffragmenten 1 en 6 uit het archief van het Nationaal Visserijmuseum. Wordverklaring:

De brieven bevatten enkele woorden die in de gewone omgangstaal werden gebruikt en waarvan gepoogd werd ze in het algemeen Nederlands weer te geven.

1. sitoe: vooral, van het Frans "surtout"; ontflongen: ontvallen.
2. traverse: oversteek (traverser), de reis naar de kusten van IJland.
4. horcken: horen; verschoeten: geschrokken; vordgoan: vertrekken; pienelijk: pijnlijk; noyd: nooit
5. zeder: sedert; afgestaan: doorstaan; gestroken: een zeemansgraf geven, het lijk aan de zee toevertrouwen
6. tansch: nu; bij malkander: bij elkaar; passeren: in deze betekenis: doormaken, meemaken; galatée: van het Frans goëlette, IJlandschoener.

Willem Lanzsweert

Kalender

JULI

- Tot 16: Tentoonstelling "Het Badgetijde" in Wenduine (Wielingencentrum)
- 9: Garnaalkruierswedstrijd in Middelkerke.
- 9: Vissers hulde in Zeebrugge en wijding van de zee en de vloot t.g.v. de "dag van de Zeebrugse Vis".
16.30 u, op de Zeedijk te Nieuwpoort, gratis visproevertjes door de Nieuwpoortse visbakkers
Visserijfeesten rond de vismijn te Zeebrugge.
Herdenkingstentoonstelling te Zierikzee (NI).
- 10: Garnaalkruien voor kinderen in De Panne (14 uur).
- 14-16 Vloeddagen, marinebasis Zeebrugge
- 15: 22ste Noordzeeschaal, zwemwedstrijd in zee, van Zeebrugge naar Blankenberge (6 km).
- 20-23 Vloeddagen in de jachthaven Coupure (Brugge)
- 22: Zeehengelwedstrijd in Middelkerke (Krokodiel)
- 22-23: Surfhappening op St.-Laureinsstrand.
- 28: Noordzeefakkeltocht te Middelkerke (22uur)
- 29: Garnaalfeest in De Haan (Vosseslag).

AUGUSTUS

- 5-6: Animatieprogramma in het Mercatordok in Oostende n.a.v. "25 jaar Mercator in Oostende".
Heist: herdenkingstentoonstelling in de zaal Ravelingen, over opvang oorlogsvluchtelingen in Zierikzee, 75 jaar geleden.
Zeewijding Heist.
- 5-6: Visserijdagen in Breskens (NI).
- 6: Zeehengelwedstrijd in Middelkerke (Krokodiel)
- 6: Beachfestival in De Panne.
- 11: Garnaalkruien voor kinderen (14 uur) in De Panne.
- 11-12: Visserijdagen in Colijnsplaat (NI).
- 12: Waterfeest in Nieuwpoort (vanaf 9 uur tot vuurwerk om 22 uur).
- 15 Visserijfeesten te Zeebrugge, door de handelaarsbond "Rond de Vismijn".
- 12-19: Visserijdagen in Katwijk (NI).
- 20: Garnaalkruierswedstrijd in Middelkerke

SEPTEMBER

- 13-17: Internationale visserijbeurs in Nantes (Frankrijk).

OKTOBER

- 10-13: "Fishtec '89": vakbeurs voor visserij en visverwerking in Cuxhaven (BRD).
- 18-21: "Fish Expo '89" in Seattle, Washington (VS), een van de grootste visserijbeurzen ter wereld, met vertegenwoordigers uit 40 landen.

NOVEMBER

- 14-18: "Europort '89" in de RAI te Amsterdam (NI).

8ste vloeddagen op marinebasis

OPNIEUW OVERROMPELING IN ZEEBRUGGE?

Drie dagen lang kan jan publiek een kijkje komen nemen op de marinebasis die de andere dagen van het jaar hermetisch van de buitenwereld afgesloten is. Zonder overdrijving waren de vloeddagen tijdens de voorbije jaren een succes. Meer dan 50 000 bezoekers vorig jaar noopten de Zeemachtstaf ertoe de opendeur over drie dagen te spreiden. Dit jaar is dat van vrijdag 14 tot en met zondag 16 juli, telkens van 10 tot 18 uur.

Om het publiek beter vertrouwd te maken met de activiteiten van de Zeemacht werd het initiatief van de jaarlijkse vloeddagen genomen. De belangstelling van het publiek was enorm. Ook dit jaar valt er heel wat te bekijken. naast eenheden van de Belgische vloot liggen er op de basis Duitse, Franse, Nederlandse en Britse schepen afgemeerd. Ze zijn voor het pub-

liek toegankelijk tussen 14 en 17 uur. Daarnaast zijn er tal van demonstraties door de duikers-ontmijners, reddingsakties met een alouette III-helikopter en weersvoorspellingen. De muziekkapel van de Zeemacht en het zangkoor 'La Royale Malmedienne' zorgen voor het muzikale gedeelte, terwijl er her en der tentoonstellingen en infostands te bezoeken zijn.

Amerikaanse blikvanger

Wie op de rondvaarten met de zeeslepers Valcke of Zeemeeuw of het overzetveer Spin een plaatsje aan boord kan bemachtigen zal aan de Muur de Amerikaanse de Amerikaanse geleidewapencruiser (met nucleaire voortstuwing) 'Bainbridge' ontwaren. Wegens zijn enorme diepgang kan het schip de basis niet binnen.

Overigens is ook dat vaartuig voor het publiek toegankelijk.

Er valt dat weekeinde wat te zien in Zeebrugge: 14 schepen, een Amerikaanse duikboot, de nieuwe droogzettingsinstallatie met enorme loods.

Behalve de versnaperingen en de lichte maaltijden is alles kosteloos. Dat is ook het geval voor de ruime parking aan de Zweedse kaai. Of die parking voldoende plaats biedt, valt te betwijfelen, want naar verwacht komen er tienduizenden bezoekers op de vloeddagen af. (gw)

Visserijfeesten in Zeebrugge

Op 9 juli worden te Zeebrugge visserijfeesten gehouden. De feesten, die om 12 uur beginnen, hebben als bedoeling de visserij in al haar facetten aan het publiek voor te stellen.

De mogelijkheid wordt geboden om vissersboten te bezoeken en i.s.m. de Zeebrugse Visveiling wordt een garnaalwedstrijd georganiseerd aan de ingang van de vismijn. Bij de firma Huysseune is dan weer een tentoonstelling rond vele soorten vis.

Gedurende de ganse dag zullen alle plaatselijke handelaars in typische visserskleedij u de gelegenheid bieden de delicatessen die de vissers aan wal brengen te degusteren.

In de Vismijnstraat wordt doorlopend een demonstratie gehouden door de modelbouwclub, die er haar miniaturen zal laten varen.

Er is kinderanimatie, een muzikale omlijsting en een tentoonstelling rond het bergen van vaartuigen.

De hele opzet is in handen van de Handelsgebuurtekring "Rond de Vismijn", die deze feesten organiseert i.s.m. het Feestkomitee Zeebrugge en de Generale Bank.

Wie deze Visserijfeesten mist, hoeft daarom niet te treuren, want de organisatoren herhalen het hele gebeuren op 15 augustus.

Vismijntram naar Nieuwpoort

Elke maandag, woensdag en vrijdag, behalve op 21 juli, legt de Buurtspoorwegen een ochtendtram in naar de Nieuwpoortse vismijn. De rit wordt begeleid door een gids die ook de nodige toelichting verstrekt tijdens het bezoek aan de vismijn. Bovendien kunnen de deelnemers genieten van de voordeelkaart bij de aankoop van verse vis. De vismijntram vertrekt in De Panne om 7,39 u en in Oostende om 7,25 u om omstreeks 8 uur in Nieuwpoort af te remmen.

Eetbare messen

Bij extreem laag tij heb ik eens een wandeltochtje ondernomen naar het bleekgele strand bij St. Michel en Grève in de baai van Lannion (Fr). Bij ebbe van springtij trekt het zeewater er zich een drietal kilometer terug en komt een enorme zandoppervlakte bloot te liggen. Dicht bij de laagwaterlijn zag ik in de verte de silhouetten van een wemelende mensengroep. Ik was benieuwd en trok er stapvoets naartoe. Naarmate ik naderde zag ik dat de meesten voorovergebogen achteruit liepen. Het was nog een heel eindweegs eer ik bij hen was en mijn nieuwsgierigheid groeide bij iedere stap.

Wat naderbij gekomen zag ik dat sommigen een rieten koffertje bij zich hadden en anderen een zeildoeken tas. In de rechterhand hielden ze een ijzeren staafje van ongeveer 70 cm met een haakje aan het uiteinde.

Het meest eigenaardige was dat die strandlopers achteruitliepen, soms plots bleven staan, iets uit het zand graaiden, dat prompt in het korfje of de tas verdween. Ik ging nog wat dichterbij en keek verbaasd naar dat eigenaardige gedoe, terwijl de laatste restjes van de kabbelende branding bij mijn voeten wegebden.

Een jongen, die blijkbaar totaal opgeslorpt was door die rare bezigheid liep tegen me aan. Zonder naar me te kijken, stak hij vlak voor mijn voet een ijzeren staafje in een putje waaruit een klein waterstraaltje spoot. Nu merkte ik dat het staafje een regenschermbalein was. Toen het staafje een eind in de bodem zat voelde hij waarschijnlijk enige weerstand en aarzelde even, maar dan stak hij bruusk verder, draaide de balein, trok ze dan in volle kracht omhoog en hop...daar kwam een messchelp van wel twintig centimeter lang uit de bodem. Ik nam vlug de gelegenheid te baat om die Bretoense zwarte krullebol aan te spreken met: "Vous en avez déjà beaucoup?" Triomfantelijk liet hij zijn rieten korf zien. Ze was bijna boordensvol gevuld met grote tafelmessheften. Ik vroeg hem nog: "ça ce mange?" en de jongen antwoordde: "Oui Monsieur, ma mère les hache et les gratine au four," waarop hij prompt verder zocht.

Ik had bij ons op het strand al dikwijls lege messchelpen gevonden, maar ik wist niet dat het vlees ervan ook gegeten werd.

Het getij keerde en de vloed begon snel aan te komen. De messchelpvissers staakten hun eigenaardige bezigheid en trokken naar de westkant van de baai, waar vele auto's op een parkeerplaats stonden. Nu zag ik - dwaze toerist - dat men van daaruit veel korter de laagwaterlijn bereikte.

Al mijmerend keerde ik de lange weg

terug naar de dijk van St. Michel en Grève met in mijn hand een lege tafelmessheft, die door één van de jutters als waardeloos was weggeworpen.

De schelp van de tafelmessheft

De oppervlaktesculptuur bestaat uit fijne groeilijnen die op het onderste gedeelte van de schelp in lengterichting lopen, op het bovenste gedeelte in dwarsrichting, gescheiden door een diagonale lijn over de gehele lengte van de schelp. Ze is gedeeltelijk met een geelbruin vlies of opperhuid (periostracum) bedekt. De buitenzijde is witachtig met bruinrode tot paarsblauwe strepen volgens de groeilijnen. De binnenzijde is wit tot paarsachtig en licht glanzend. In de binnenzijde zijn de spierindrucksels goed zichtbaar.

Leefwijze en anatomie

Messchelpen behoren tot de tweekleppigen of bivalven en zijn van de familie van de Solendidae.

Ze leven ingegraven in de zandbodem en de schelpen zijn zeer glad. Ze hebben een sterk gespierde voet die ze ver buiten de schelp kunnen uitsteken. Door middel van deze voet kunnen ze zich in het zand inboren en alleen de siphonen eventjes aan de oppervlakte laten komen om te ademen en voedsel op te nemen.

Het voedsel van messchelpen bestaat hoofdzakelijk uit eencellig plankton, dat met het ademwater in de instroomsiphon komt.

De maag van het dier heeft een zeer speciaal bijorgaan, de kristalsteel, die enzymen afscheidt om het voedsel te verteren.

Het sterk ontwikkeld zenuwstelsel wordt bevolen vanuit twee zenuwknopen of cerebraal ganglia.

De bloedsomloop is open en stroomt vrij in de holten van het weefsel. Het hart ligt in het midden van het dier en telt twee boezems en een kamer en wordt door de darm doorboord.

Het bloed stroomt door de twee kieuwplaten, zuurstof wordt uit het zeewater gehaald en het koolzuur wordt erin afgescheiden.

De voortplanting gebeurt door minuskule eitjes, waaruit zich larven ontwikkelen. De eerste schelpaanleg is maar 0,1 mm groot.

Soorten

De systematiek van de messchelpen is volgens verschillende wetenschappelijke

auteurs nogal controversieel.

De tafelmessheft of *Ensis siliqua* (L. 1758) is wel de grootste van de familie. Komt niet voor aan onze kust, maar wel op de Waddeneilanden en de Franse kust. Sedert de jaren twintig leeft er een kleinere soort tafelmessheft (*Ensis minor*) voor de kust van De Panne.

De zwaardschede of *Ensis arcuatis* (Jeffreys 1865) is duidelijk te onderscheiden door de gebogen vorm en spoelde in het



Twee levende exemplaren van *Ensis siliqua* (L.) - Tafelmessheft. Het linkerexemplaar heeft de voet uitgestrekt en maakt daarmee een begin van het ingraven.

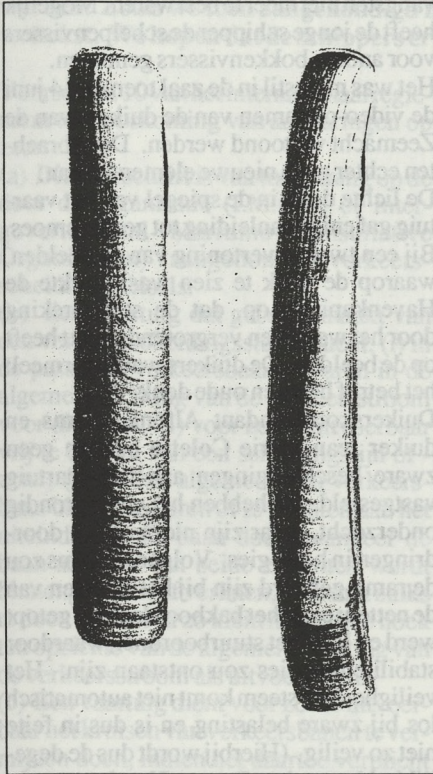
voorjaar van 1967 met duizenden aan op het strand van de westkust.

De eigenlijke messchede of *Solen marginatus* (Montagu 1803) is geelachtig van kleur. Het is een meer zuidelijke soort die ook gegeten wordt.

De kleinste broer in de reeks, die maar tot drie centimeter groot wordt, is de sabelschede of *Phaxas pellucidus* (Pennant 1777). Hij is eerder zeldzaam, maar komt wel bij ons voor en kan gevonden worden in afzettingen van licht materiaal na oostenwind.



Een grotere sabelschede van de Bretoense kusten is de Pharus legumen (L). De slotband is in het midden en de opperhuid is olijfgroen. De schelpeloften die tot 12 cm lang kunnen worden zijn nogal teer. Een immigrant voor onze kust



De rechte schelp is de messchede (solen marginatus), de gebogen schelp heet zwaardschede (ensis arcuatus)

Op onze stranden en vooral op de oostkust van Oostende tot Knokke spoelden dit voorjaar duizenden niet al te grote messchelpen aan. Ze zijn wat gebogen en tamelijk donker gekleurd. Het betreft hier de Amerikaanse zwaardschede of Ensis directus (Conrad 1843). De eerste melding van deze soort in de Noordzee is van 1979 in de Duitse bocht. Er zijn vermoedens dat de pelagische larve in het ballastwater van een transatlantiek van de oostkust van Noord-Amerika werd meegebracht.

Vanuit de Duitse bocht heeft de populatie van deze inwijkeling zich steeds meer uitgebreid, tegen de stroomrichting in, in zuidelijke richting.

Gastronomie

De officiële aanvoer van messchelpen in Europa bedraagt jaarlijks rond de twintig ton. We mogen aannemen dat de werkelijke aanvoer veel groter is, gezien de klandestiene vangsten van de strand vissers.

Het smakelijke, maar toch wel taaie vlees wordt gevormd door de spieren van de lange, sterke voet van het dier.

Sommigen die niet bang zijn van veel kauwen, lusten wel het messchelpvlees rauw.

In Spanje, Portugal en Italië worden messchelpen te koop aangeboden op sommige vismarkten, ook in Zuid-Frankrijk.

Bij ons is de messchelp als consumptie-artikel nog niet gekend.

De levende schelpen worden gekookt of gestoomd en dan gegeten met een vinaigrettesaus.

Je kan ook het vlees in stukjes snijden, er een St. Jakobsschelp mee vullen, bedekken met lookboter en gemalen kaas, wat chapelure erover strooien en gratineren in de oven.

Als ingrediënt in een visbouillabaise is de messchelp eveneens gewaardeerd en wordt ook verwerkt in vissoepen.

In Amerika wordt het vlees van messchelpen ook in gedroogde vorm in de handel gebracht.

Vergeten we niet dat de messchelp, zoals alle weekdieren, een eiwitrijk voedsel is.

Zo... wie dit artikel heeft gelezen zal zeker niet vreemd opkijken wanneer één van zijn vrienden, die tijdens de vakantie naar het zuiden reisde, met het verhaal aankomt dat hij daar messen heeft gegeten.

Robert Coelus.



100 miljoen jaar oud zeewater

Het "Supergat van Riesenhuber" wordt de boorput in Oberpfalz genoemd. Heinz Riesenhuber is de minister van wetenschappen die onderzoekers toestemming gaf en geld beschikbaar stelde om in de buurt van Aken een zo diep mogelijk gat te boren. Nauwelijks vier kilo-meter diep stuitten de wetenschappers op een verrassing. Zij troffen een gloeiend heet pekewater aan dat afkomstig moet zijn van de zee die 100 tot 200 miljoen jaar geleden zover reikte. In het gat stroomt tien liter pekewater per minuut voorbij. De kokende pekewater heeft een temperatuur van 120 graden celsius en bevat vooral zouten als calcium- en natriumchloride, alsook methaangas, helium en waterstof. Uit een eerste onderzoek is gebleken dat de pekewater vrijwel zeker uit zee-water is ontstaan. Het zou afkomstig zijn uit de zee die daar in de Jura- of Krijtperiode, 100 tot 200 miljoen jaar geleden, moet gelegen hebben. Dat betekent dat het gevonden water uit een tijd stamt waarin er van de mens nog geen spoor op aarde was.

Viswinkel-traiteur (opp: 150 m2) over te nemen in het centrum van Kortrijk. Nieuwe installatie. Woonst inbegrepen.

Wegens familiale redenen. Meer inlichtingen: Arlette Six, Leiestraat 36, 8500 Kortrijk. Tel: 056 / 21 74 14

VOOR DE VISSERIJ

- Koeltechniek
- Frigo en diepvries
- Onderhoud koelcompressors en verdamers
- 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



Het onderzoek naar het vergaan van de Z.200

Tijdens de zittingen van 7 en 14 juni 1989 werd het onderzoek naar het vergaan van de Z.200 verder gezet.

Schipper Emmanuel Vantorre van de Z.19 "Sonja" kwam getuigen dat de Z.200 hem opbelde in de nacht van zaterdag 4 op zondag 5 maart '89 met de melding dat de Tijn Uilenspiegel van visgrond zou veranderen. De zondagmiddag om 13 uur belde Vantorre zelf de Z.200 op, maar kreeg geen antwoord.

Kapitein Marc Danneels van de Zeevaart-inspectie getuigde onder eed, dat de Z.200 beantwoordde aan alle veiligheidsnormen. In '87 heeft hij het inspectieonderzoek geleid, ter gelegenheid van de verbouwingswerken aan boord van het vaartuig.

De kapitein verklaarde dat bij een slingerproef de bokken getopt zijn, maar dat er dan verder verrekend wordt. Ook verklaarde hij dat een belasting van 8 à 9 ton bij zulk vaartuig met een uitstaande bok kapseizen tot gevolg heeft en wanneer de bok getopt is, dit nog sneller gebeurt.

De Rijkskommissaris vroeg de Zeevaart-inspectie een studie te maken over de stabiliteit van het vaartuig bij verschillende netinhouden.

Reder François Bonny, zaakvoerder van "Carpe Diem", eigenares van de Z.200, getuigde dat zijn vaartuig zo gaaf was als nieuw. Tijdens de reis roept Bonny iedere avond zijn schipper op en dat was nog gebeurd op 4 maart. Op 5 maart kreeg hij echter geen antwoord. Later op de avond kreeg hij via Oostende Radio het nieuws dat er met de Z.200 iets gebeurd was. De Voorzitter van de Raad informeerde nog of het schip goed verzekerd was, waarop Bonny antwoordde met "voldoende", zonder een cijfer te noemen.

Ronny Snauwaert, vorige schipper van de Z.200, die ook gevaren heeft met Eddy Vanderveen als metgezel, getuigt dat het een bekwame schipper was, maar, naar zijn mening, met te weinig ervaring in het gebied.

Alhoewel Snauwaert niets dan goed weet te vertellen over de stabiliteit van de Z.200, verklaarde hij toch dat het schip kort slingerde.

Op een vraag van raadslid G. Savels of de Z.200 op de schelpenvissers die in de zgn. kobbenzone aan het vissen waren kon toegelopen zijn, opperde Snauwaert de mening dat dit best zou kunnen, gezien de

vangsten niet meer te best waren. Mogelijk heeft de jonge schipper de schelpenvissers voor andere bokkenvissers genomen.

Het was muisstil in de zaal toen op 14 juni de video-opnamen van de duikers van de Zeemacht vertoond werden. Deze brachten echter geen nieuwe elementen aan.

De lichte deuk in de spiegel van het vaartuig gaf enige aanleiding tot geroezemoes. Bij een tweede vertoning van de beelden, waarop de deuk te zien was, merkte de Havenkapitein op, dat de straalbreking door het water een vergrotend effect heeft op de beelden. De duikers waren formeel: het betrof hier een oude deuk.

Duikerskommandant Alfons Daems en duiker Jean-Marie Colette hebben geen zware beschadigingen aan het vaartuig vastgesteld. Ze hebben het wrak grondig onderzocht, maar zijn niet kunnen doordringen in het logies. Volgens Daems zou de ramp gebeurd zijn bij het ophalen van de netten; eerst het bakboordnet dat getopt werd en later het stuurboordnet, waardoor stabiliteitsverlies zou ontstaan zijn. Het veiligheidssysteem komt niet automatisch los bij zware belasting en is dus in feite niet zo veilig. (Hierbij wordt dus de dege-lijkheid van het Patent Vandamme in vraag gesteld.)

Verder getuigde Daems dat de vier handgrepen van de vislier in achterwaartse stand stonden, wat winden van de korretouwen en inhalen van de bokken betekent. Dit is geen normale situatie. Als hypothese stelde men dat iemand zich aan de handgrepen vastklampt heeft of er tegen geduwd tijdens het kapseizen.

Snauwaert had ook gesteld dat de handgrepen misschien op neutraal stonden en de duikers het verschil van ongeveer 15° tussen neutraal en halen niet bemerkt hebben.

De voorzitter feliciteerde de duikers nog (zestig duikoperaties) en legde de nadruk op de goede coördinatie tussen de verschillende reddingsdiensten.

De Onderzoeksraad heeft nog geen datum aangegeven voor een verdere behandeling van de zaak.

Robert Coelus

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

Zoekt te koop

Bakfiets (triporteur)

Tel: (059) 32.28.75

Zoekt te koop

Aanhangwagentje voor fiets

Tel: 059 / 32 55 59

Alles wat u steeds wilde weten, maar nooit durfde vragen over...

HET VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

In HVB nr 6 van juni 1989 hadden we het over de "autostrades van de zee" of de verkeersscheidingsstelsels. We hadden het toen over de manier waarop die autostrades tot stand gekomen zijn en de fouten die tegen het systeem gemaakt worden. Zoals we toen aangekondigd hebben, publiceren we hierbij de eigenlijke wettekst. We hopen dat de schippers er hun voordeel mee zullen doen.

Voorschrift 10 van het internationaal reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee.

(a) Dit voorschrift is van toepassing op de door de organisatie (I.M.C.O. of Intergovernmental Maritime Consultative Organisation) aangenomen verkeersscheidingsstelsels.

(b) Een vaartuig dat gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient, (i) in de passende verkeersbaan te varen in de algemene richting van de verkeersstroom voor die baan; (ii) voor zover uitvoerbaar vrij te blijven van een scheidingslijn of -zone; (iii) in het algemeen een verkeersbaan binnen te varen of te verlaten aan het uiteinde van de baan doch, wanneer de baan aan één van beide zijkanten wordt binnengevaren of verlaten, dient het zults te doen onder een zo klein mogelijke hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom als uitvoerbaar is.

(c) Een vaartuig dient voor zover uitvoerbaar het kruisen van verkeersbanen te vermijden doch, indien het daartoe verplicht is, dient het zults te doen onder een hoek die zoveel mogelijk een rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom benadert als uitvoerbaar is.

(d) Zones voor het kustverkeer dienen in het algemeen niet te worden gebruikt door doorgaand verkeer dat zonder gevaar de passende verkeersbanen binnen het aangrenzende verkeersscheidingsstelsel kan gebruiken. Vaartuigen met een lengte van minder dan 20 m en zeilvaartuigen mogen echter onder alle omstandigheden zones voor kustverkeer gebruiken.

(e) Een vaartuig, geen kruisend vaartuig zijnde, of een vaartuig dat een verkeersbaan binnenvaart of verlaat, mag in het

algemeen niet een scheidingszone binnenvaren of een scheidingslijn kruisen behalve: (i) in noodgevallen ter vermindering van onmiddellijk gevaar; (ii) om de visserij te gaan uitoefenen binnen een scheidingszone.

(f) Een vaartuig varend in gebieden bij de uiteinden van verkeersscheidingsstelsels dient zults met bijzondere voorzichtigheid te doen.

(g) Een vaartuig dient voor zover uitvoerbaar het ankeren in een verkeersscheidingsstelsel of in de gebieden vlak bij de uiteinden daarvan te vermijden.

(h) Een vaartuig dat geen gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient het met een zo ruim mogelijke marge als uitvoerbaar te vermijden.

(i) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een vaartuig dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.

(j) Een vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter of een zeilvaartuig mag de veilige doorvaart van een werktuigelijk voortbewogen vaartuig dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.

(k) Een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig, bezig met de werkzaamheden voor de instandhouding van een veilige navigatie in een verkeersscheidingsstelsel is vrijgesteld van de naleving van dit Voorschrift voor zover zults nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.

(l) Een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig, bezig met het leggen van, het plegen van onderhoud aan, of het opnemen van een onderzeese kabel, binnen het gebied van het verkeersscheidingsstelsel, is vrijgesteld van de naleving van dit Voorschrift, voor zover zults nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.

Een voorbeeld

Om nu een overtreding van Voorschrift 10 van het IAR te illustreren, nemen we integraal de uitspraak van 7 juni '89 betreffende de N.58 "Pascin".

Let wel op dat de Nieuwpoortse schipper door de Britten van méér beschuldigd werd dan hetgeen hij feitelijk gedaan heeft. In de uitspraak blijkt dat de Raad niet alleen de schipper bestraft, maar tevens verdedigt tegen ten onrechte geuite beschuldigingen.

Feiten

Op 9.3.1988 werd door de bevoegde Britse overheid vastgesteld dat de N.58 "Pascin" tussen 08.01 u. en 10.38 u GMT opeenvolgende inbreuken pleegde op voorschriften 10 b)i), 10 d en 10 i, wegens het onder een schuine hoek tegen de algemene richting van de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel te varen, om daarna de zone voor kustverkeer te gebruiken voor doorgaand verkeer. De N.58 zou daarbij verschillende schepen gehinderd hebben, die op reglementaire wijze de SW-lane volgden.

Het vaartuig werd geïdentificeerd door een vliegtuig in positie 51°00.0' N en 01°15.6' E.

Beoordeling

De N.58 heeft een lengte van 19,35 meter en mag dus onder alle omstandigheden de zones voor kustverkeer gebruiken.

Op het ogenblik van de feiten was de N.58 niet een vissend, maar een vaartlopend vaartuig en wordt de inbreuk op voorschrift 10 d en 10 i van het IAR niet weerhouden. De Raad acht nochtans de schuld van betrokkene aan de hem ten laste gelegde overtreding op voorschrift 10 b)i) van het IAR bewezen, Schipper Vanhoutte gaf bedoelde overtreding overigens toe tijdens het verhoor door de zeevaartpolitie op 24.6.1988.

Schipper Roland Vanhoutte werd bestraft met drie dagen schorsing. (R.C.)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

ZEEBRUGGE

VLOOT BLIJFT GROEIEN

Elk jaar loopt de Zeebrugse visserijvloot een beetje verder uit op de Oostendse. Ten opzichte van '87 was de Zeebrugse vloot eind '88 met vier eenheden versterkt (Totaal 107) tegenover een verlies van drie voor Oostende (die eind 1988 nog 59 vaartuigen ingeschreven had staan.) In tonnemaat en pk uitgedrukt komt de vermeerdering (het verschil tussen geschrapte en nieuwe vaartuigen) bijna volledig ten goede aan de Brugse haven. Een terugblik in de tijd maakt de evolutie overduidelijk. In de jaren zeventig begon de Belgische zeevisserijvloot af te kalven. Van de 332 eenheden in 1970 bleven er vijf jaar later nog 255 in de vaart. Het aantal vaartuigen voor de beroepsvisserij was in 1980 gedaald tot iets meer dan tweehonderd, een cijfer dat de laatste jaren schommelde tussen 197 en 204. De numerieke sterkte van de vloot onderging dus geen ingrijpende wijzigingen meer.

De jaren tachtig waren vooral gekenmerkt door talrijke nieuwbouwprojecten, waardoor ongeveer een derde van de vloot uit vrij recent gebouwde eenheden, bijna uitsluitend bokkentrailers, bestaat. Omdat de kleinere eenheden dikwijls door Eurokotters of grotere en sterkere trailers werden vervangen, nam zowel de globale tonnemaat als het totaal vermogen van de vloot toe. Deze tabel laat hierover geen twijfel bestaan:

Gemiddelde BRT per vaartuig			Gemiddeld pk per vaartuig				
	1975	1981	1988	1975	1981	1988	
I	26,57	27,69	27,71	I	141,97	153,26	209,04
II	51,01	49,44	55,35	II	213,26	214,92	254,64
III	109,41	113,51	115,24	III	421,65	453,83	455,51
IV	221,00	221,75	253,14	IV	804,00	931,44	1069,02
V	484,50	484,50	-	V	1275,00	1275,00	-
Tot	93,74	105,30	120,68	Tot	363,00	430,68	513,39

Voor een goed begrip verduidelijken we de vijf scheepsklassen waarin de zeevisserijvloot ingedeeld is. Als maatstaf wordt uitsluitend de brutokapaciteit van de vaartuigen genomen. Klasse I: vaartuigen van minder dan 35 brutoton; klasse II: vaartuigen van 35 tot 70 brutoton; klasse III: vaartuigen van 70 tot 180 brutoton; klasse IV: vaartuigen van 180 tot 400 brutoton; klasse V: vaartuigen van 400 tot 1000 brutoton.

Van deze laatste categorie zijn er geen vissersschepen meer in de vaart. De laatste waren de IJslanders O.137 "Belgian Sailer" en de O.81 "John" die respectievelijk in augustus '85 en in maart '86 van de officiële inschrijvingslijst verdwenen. (gw)

vakantie opnieuw een reeks programma's "visdetailhandel" zowel voor de jongeren met een leerovereenkomst als ondernemingsopleiding en vervolmaking.

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

Kortlopende programma's 'vis' zijn o.a. deze van visbereider, waar vanuit de voorkennis verder naar 'vis als delicatesse' gewerkt wordt en het specialisatieprogramma 'vasculinair', bestemd voor een beperkte groep vishandelaars, visbereiders en traiteurs: bereidingen en verschillende garnituren van gerechten op basis van vis, schaal- en schelpdieren.

Verder inlichtingen: Vormingsinstituut centrum Oostende, Jungbluthlaan 2, 8400 Oostende (059/70 67 37).

330 miljoen voor aanpassingswerken in Oostendse Voorhaven

Nog dit jaar wordt 150 miljoen uitgetrokken op de begroting van Openbare Werken voor de aanpassing van de Voorhaven in Oostende. Volgend jaar wordt nog zo'n 180 miljoen voorzien voor de werken die in 1990 moeten voltooid zijn. Gemeenschapsminister Sauwens heeft de kredieten toegezegd in het kader van de uitvoering van het Masterplan, waarbij in de eerste plaats moet gezorgd worden voor een betere toegankelijkheid van de haven en de RMT-installaties, in het vooruitzicht van de komst van de eerste jumbo-carferry van de staatsrederij.

De minister beloofde ook de bouw van een nieuwe en moderne zeesluis zeer ernstig te overwegen. Voor de ontsluiting van de achterhaven is een nieuwe sluis noodzakelijk. De kosten worden geraamd op 3,5 miljard. Het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES) kreeg de opdracht een kosten-batenanalyse op te stellen en een economische impactstudie uit te voeren. De zaken worden blijkbaar niet op hun beloop gelaten, aangezien reeds voor volgend jaar een aantal onteigeningen voorzien zijn met het oog op de aanleg van de nieuwe zeesluis tussen de Prins Albertlaan en de Bredenesteenweg op de wijk Sas-Slijkens achter de Voorhavenbrug. In het oorspronkelijke Masterplan voor de Oostendse haven werd geopteerd voor een sluis van 200 meter lengte en een breedte van 25 meter. Met een diepgang van 7,5 meter zou de zeesluis toegankelijk

HEIST

Resultaten en opendeurdagen in Rijksvisserijschool

Op 1 juni grepen in de Rijksvisserijschool te Heist de proeven plaats voor het bekomen van het brevet van radiotelefonie. Deze werden afgenomen door de diensten van de R.T.T., dienst radioverbindingen. Er waren veertien kandidaten en ze hebben alle hun brevet behaald. De geslaagden zijn C. Dewagenaere, J. Demeester, H. Rappé, D. Uterwulge, T. Vanderheyde, P. De Groote, C. Savels, P. De Mey, M. Denorme, J. Janssens, K. Savels, R. Vantorre, L. Verbeke en P. Vlietinck. Wie nader kennis wil maken met de Rijksvisserijschool krijgt daartoe de gelegenheid op de opendeurdag van donderdag 10 augustus. Op die dag zullen alle lokalen van de school te bezichtigen zijn en zal er kans zijn om kennis te maken met het personeel.

OOSTENDE

John Bauwens investeert

Wie op de opendeurdag de Oostendse Stedelijke Visserijschool John Bauwens binnenstapte, zal zeker een bezoek gebracht hebben aan de nieuwe werkplaats en de machinezaal van de school, waar de laatste belangrijke investering van de school te kijk stond. In de machinezaal kon men kennis maken met de splinternieuwe elektrogeengroep van 220/380 V 31.5 KVA, waarvan de alternator en de dieselmotor gekende namen zijn in de visserijwereld.

Overigens was de opendeurdag weer eens een groot succes. Honderden kijklustigen brachten niet alleen een bezoek aan de vele activiteiten, maar schoven ook aan, voor het visfestijn dat de school traditioneel organiseert.

Cursus detailhandel

Het Vormingsinstituut, centrum voor middenstandsopleiding start na de zomer-



zijn voor schepen van 10 000 ton.

Faillissement SCAP: 85 miljoen

Het faillissement van de bekende Belgische rederscoöperatieve bedraagt uiteindelijk 85 miljoen frank. Dit werd aan de schuldeisers medegedeeld door curator Pol Tanghe, op de concordaire vergadering op 9 juli, in de Oostendse Rechtbank van Koophandel.

Voor een veertigtal aanwezigen legde de curator de uiteindelijke toestand uit. Hij wees erop dat het onmogelijk gebleken was het bedrijf in haar geheel te verkopen aan kandidaat-overnemers. Zij bleken voorbehoud te maken tegen de grote stock of waren slechts geïnteresseerd in een deel van de activa...

Uiteindelijk werd geen enkel bod hoog genoeg bevonden en werd beslist de roerende en onroerende goederen publiek te verkopen.

Gezien de omvang van het faillissement achtte de curator het weinig waarschijnlijk dat de niet-bevoorrechte schuldeisers een dividend zouden uitgekeerd krijgen. Overigens wordt de afhandeling van deze zaak niet binnen de komende drie jaar verwacht.

"Fjordsol" in brand

De "Fjordsol" is de oude Noorse veerboot die bijna twee jaar geleden zank in het Zwaaidok te Oostende. Het wrak lag al die tijd in het dok, vlak naast de spoorlijn en was een doorn in het oog van de vele pendelaars.

Vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen verleden jaar besliste het Oostendse schepencollege het wrak te lichten en het voorlopig in de Voorhaven (Kuisbank) te meren.

Enkele weken later zank het daar opnieuw en nu is het wrak ongetwijfeld een doren in het oog van de vele havengebruikers.

Op het einde van de maand mei brak brand uit op een partij hout die op het dek gestapeld is. Niemand werd gewond, maar er is wel materiele schade.

NIEUWPOORT

Werkgroep Problematiek Strandwater

Op het stadhuis kwam de werkgroep 'Problematiek Strandwaterkwaliteit Nieuwpoort' bijeen, voor het opmaken van een balans van de gevoerde acties en om na te gaan welke stappen verder moeten ondernomen worden. Om de bacteriële besmetting van het strandwater in het zomerseizoen zoveel mogelijk te beperken werd beslist een desinfectie met chloor te laten uitvoeren door de Vlaamse Maatschappij

OOSTENDE

Weldra enkele vaartuigen minder

Het gonst tegenwoordig van de geruchten over vissersvaartuigen die te koop zijn, schepen die in Nederlandse handen zouden terechtkomen en andere eigenaarswissels. Alhoewel de verkoop nog niet officieel geregistreerd werd, zouden alvast twee Oostendse vaartuigen naar Zeebrugge verhuizen. Het betreft de O.705 Morning Star en de O.275 Deo Volente. De kans is echter groot dat er nog enkele vaartuigen van inschrijvingsnummer veranderen, maar zo lang daar geen bevestiging van is, wil Het Visserijblad niet op de feiten vooruitlopen.

De O.705 Morning Star van de gelijknamige rederij van Lucien Noukens uit Bredene verkocht op maandag 19 juni voor het laatst in Oostende. De bokkentreiler werd aangekocht door de Heistse reder Verniest van rederij De Golfbreker, die reeds de Z.196 Zeeduivel (de gewezen Jan van Gent) bezit.

De rederij Willtry (Marcel Laplace) en de O.275 Deo Volente werden overgenomen door de Heistenaar Patrick Van Troyen die in het laatste jaar ook al de O.114 Normauwill en de O.597 Jupiter in Oostende weggocht. Dit laatste vaartuig is ondertussen na grondige aanpassingswerken (o.a. nieuwe motor in Sluiskil) terug in de nieuwe thuishaven aangekomen. Reder Van Troyen was ook kandidaat-koper van de O.229 Roger-Jeanine van de rederij Lasat-Corveleyn, maar door bemiddeling van een tussenpersoon kwam de plankenvisser in handen van de gebroeders Sierveld uit Colijnsplaat. Het is de bedoeling binnen afzienbare tijd een nieuwe Eurokotter O.229 op een Oostendse werf te bouwen. Ondertussen loopt de optie van Van Troyen op een grote Oostendse bokkentreiler van 1 200 pk. Ook voor de O.274 Lucali is belangstelling van buiten Oostende, zodat ook het vertrek van deze bokkentreiler tot de mogelijkheden behoort. (g.w.)

voor Waterzuivering, en dat op twee belangrijke lozingspunten in de havengeul. Ook zal er een regelmatige en grondige ruiming gebeuren van de rioolstreng. Naast nog tal van andere voorzorgsmaatregelen werden ook kredieten vrijgemaakt voor een definitieve sanering van het water.

ZEEBRUGGE

Postzegel

Dit jaar wordt tijdens de vloeddagen te Zeebrugge (14, 15 en 16 juli 1989) een tijdelijk postkantoor met speciale dagafstempeling ingericht. Dat gebeurt op de marinebasis, Graaf Jansdijk 1, te Zeebrugge. De zegels kunnen daar afgestempeld worden op 15 en 16 juli, telkens van

10 uur tot 17 uur. Op de datumstempel staat een stylistische voorstelling van de A962 Belgica.

ANTWERPEN

Rekord

De Antwerpse haven kende vorig jaar een rekordtrafiek. Er liepen 16403 zeeschepen binnen met een gezamenlijke tonnemaat van 135,3 miljoen BRT. Het eerste werkingsjaar van de Stedelijke Havenregie die 2 583 personeelsleden telt, werd met een omzetstijging van vier procent afgesloten. De meest opvallende stijging werd genoteerd in het stukgoederenverkeer (+8,4%), met hoge uitschieters in het ro-ro-verkeer (+23,1%) en het containertransport (+8,6%). De totale havengebonden tewerkstelling bedraagt 65 258 jobs.

N.V. VERHEYE JOEL

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

Sedert meer dan 30 jaar werkzaam voor de Visserij.

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

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

Toen Het Visserijblad begin 1988 een nieuwe koers uitstippelde verklaarde de ploeg redacteuren plechtig dat er plaats moest zijn voor de kunst in dit blad.

Maar papier is gewillig.

Meestal bleek er te weinig ruimte te zijn om de kunst aan bod te laten komen. Er zijn scheepsdopen en razzia's en interviews en vele actuele gebeurtenissen, die de kunstbladzijde steeds weer naar latere data verschoven.

Daarbij komt dat schrijven over kunst niet eenvoudig is en (zo leert ons de ervaring) zeer veel plaats vraagt. Ook is er het probleem van het jargon. Vissers spreken van kuls en korren en poesters, planken en bokken. Mensen die over kunst schrijven, spreken van pikturaal en postmodernisme, van ex- en impressionisme. Het ligt niet altijd voor de hand zo'n woorden in Het Visserijblad op te nemen.

Toch moet het mogelijk zijn. Vissers hebben gevoel voor kunst en dat komt omdat zij (letterlijk) niet met hun twee voeten op de begane grond leven. Zij zwalpen op de baren. Dat hebben ze gemeen met kunstenaars: ook dat zijn mensen die niet altijd met hun twee voeten op de grond staan, gelukkig maar.

Het komt er dus alleen maar op aan de goede toon te vinden. We zullen het telkens kort houden en zoveel mogelijk jargonwoorden vermijden.

We starten een reeks die gaat over schilderkunst en de zee. Niet dat we craan vasthouden om de lezers maand na maand te bestoken met kunst. Neen, zo nu en dan zul je in Het Visserijblad een bijdrage vinden over dat genre schilderkunst: de marines.

Om de reeks in te leiden geven we een overzicht: de marineschilderkunst van vroeger tot nu en dat op één bladzijde. Je moet het maar doen.

Vanaf nu zal in Het Visserijblad af en toe een bladzijde gewijd worden aan één of ander fenomeen uit dat genre. We houden het licht, kort en... je zult het zien: boeiend.

De zee wordt al 2000 jaar geschilderd

De zee is al sinds mensenheugenis aanwezig in de beeldende kunsten. Van de antieke tijden tot in de zestiende eeuw, zijn afbeeldingen van vaartuigen en van de zee echter slechts bijkomstigheden bij andere thema's. De marine als onafhankelijk genre, bestond nog niet. Ze was alleen maar een illustratie bij mythologische en bijbelse vertellingen, waarin toevallig een maritiem gebeuren voorkwam.

Enige vorm van specialisatie onstond pas in periodes van intense concurrentie tussen landen die aan de zee grensden. Deze landen waren gewikkeld in een strijd om de heerschappij over de overzeese markten en die strijd werd in veel gevallen met de wapens uitgevochten. Er ontstond een behoefte aan taferelen waarop zeeslagen, ontdekkingsreizen en beroemde vaartuigen afgebeeld waren. Die schilderijen waren dus een soort reclame of propaganda. Deze propagandistische doelstellingen beletten niet dat sommige schilders uit die tijd waarachtige meesterwerken maakten.

In de 19de eeuw - dé eeuw van de vooruitgang - was

ereen nieuwe generatie van scheepsportretisten, die o.a. de rekords van de stoomschepen vereeuwigden. Bij hen valt de nauwgezetheid op waarmee de vaartuigen getekend en geschilderd werden.

Maar de 19de eeuwse ontwikkeling had ook voor gevolg dat een nieuw soort artiesten de zee ging bekijken. Zij bestudeerden de

subtiele verschillen in kleur, ruimte, licht en beweging en ze deden dat op een heel eigen en nieuwe manier. Ze ontdekten dat de zee op zichzelf, met of zonder schepen, een eigen genre kan zijn en vanaf dat moment ontstaat de eigenlijke marineschilderkunst. De zee en het maritieme gebeuren wordt een onderwerp-op-zichzelf en de kunstenaars gebruiken het los van illustratieve of propagandistische doeleinden.

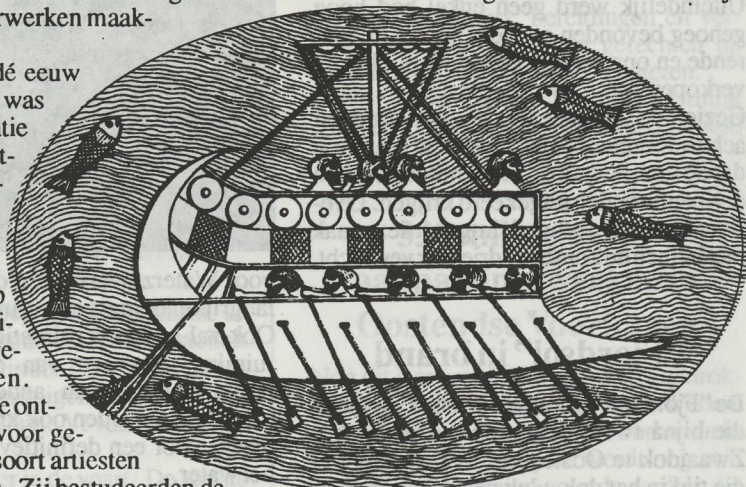
Grote meesters van dat genre waren Constable en Turner, die schilders van het weer waren: de mist, de storm, de wolken... Jongens, ik wilde dat ik dat kon. De vele manieren om de zee af te beelden bleken onuitputtelijk. De 19de eeuwse romantici maakten van het maritieme gebeuren een mysterieus gegeven en de zee was voor hen de plaats bij uitstek om te filosoferen.

Deze 19de eeuw is ook de tijd waarin een heel nieuwe kunstenaar naar voor komt. De naïeve schilder. Hij heeft geen academie gelopen en in veel gevallen is hij ook onbekend gebleven. Zeer veel marines van deze ongeschoolden zijn wondermooi, zowel wat hun vorm als wat hun kleur betreft.

De 20ste eeuw maakt ruimte voor veel verschillende richtingen. Eerstens zijn er de twee wereldoorlogen en dat waren aanmoedigingen voor deze schilders die nog iets zagen zitten in de verbinding tussen kunst en propaganda. Aan het andere uiteinde van deze gamma mogelijkheden staat de tendens naar het abstracte, dat het einde had kunnen betekenen van de marineschilderkunst. Toch zijn er veel moderne meesters, (die heel kwaad zouden worden, mocht je hen marineschilders durven noemen) die prachtige werken gemaakt hebben over de zee en haar schepen.

In onze bijdragen over de marines zullen we ons niet lang ophouden bij Grieken en middeleeuwen. We willen zo vlug mogelijk naar de moderne tijden. De volgorde respekteren, doen we ook al niet. We halen de geschiedenis (met veel plezier) door elkaar. We doen het dus helemaal anders dan in de tijd dat we nog op school zaten.

En nog iets. Deze kunstbladzijde zal ook met de vorm spelen. We maken er een experiment van. Misschien vinden we zodoende de vorm van Het Visserijblad, zoals dat er in, pakweg, het jaar 2000 zal uitzien.



Een schilder aan zee: Henri Stacquet (1838-1906)

We zien ze niet meer op onze stranden, de schilders met hun kompakt veldatelier (zitje, chevalet en complex openklappende verfdoo) die wat gestrande schuiven, een garnaalvisser te paard of gewoon de sfeer van lucht, water en zand vereeuwigen.

Met de popularisering van de fotografie, maar vooral met de veranderende ideeën over kunst is hun ras zogoed als uitgestorven. Spijtig. De weinigen die we nu nog buiten aan 't werk zien, komen meestal niet verder dan smakeloze Place-du-Terre-estetic.*

In de decennia rond 1900 was Henri Stacquet een vaste klant op de Vlaamse stranden.

Hij werd geboren te Brussel op 25 november 1838. Kind van mensen uit de "lagere burgerij" ontving hij de geijkte opleiding voor kinderen van zijn stand. Maar reeds vroeg gaf hij blijk van artistieke aanleg: muziek en tekenen.

Hij maakte aanvankelijk carrière als ambtenaar in het bankwezen te Brussel, eerst in een kredietinstelling, van 1863 af in de Nationale Bank, waar hij zou opklimmen tot inspekteur van de personeelsdienst.

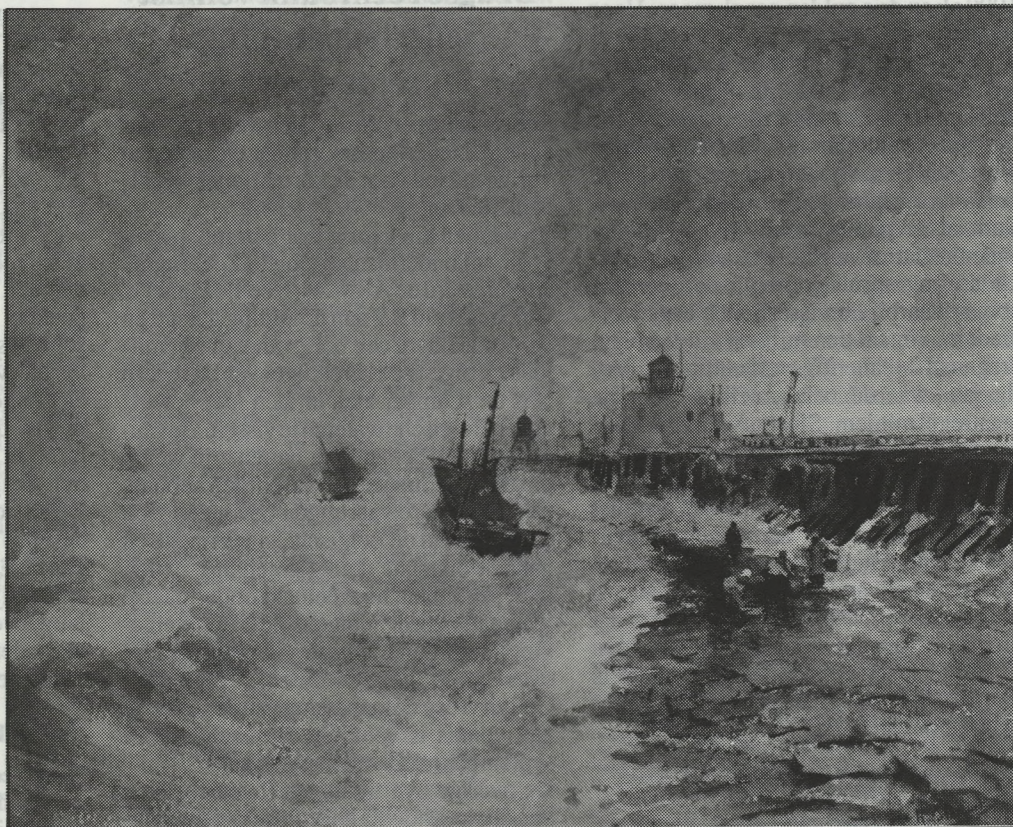
In de vrije uren vervolmaakte hij zijn schilderstechniek. Dit gebeurde niet systematisch, wel occasioneel. Mensen als Courtens, Boulenger, Verwee en Coosemans hadden - als vrienden - een aandeel in zijn vorming. Dit gebeurde wanneer het uitkwam tijdens een werksessie in een bos, op het platteland, op het erf van een hoeve...

Aquarel werd van meetaf aan het geliefde medium van Stacquet. In 1870 debuteerde hij onder een schuilnaam - de naam van zijn moeder - in het Gentse salon met een "Gezicht op Ter Hulpen". Vanaf dan exposeerde hij regelmatig en met succes in de driejaarlijkse salons te Gent, Antwerpen en Brussel.

In 1877 werd hij lid van de "Société Belge des Aquarellistes" waartoe o.m. ook Victor Uytterschaut, Maurice Hagemans, Henri Cassiers, allen belangrijke Belgische aquarellisten uit de tweede helft der 19de eeuw behoorden. In de schoot van die vereniging exposeerden de genoemde kunstenaars. In 1901 werd Stacquet overigens voorzitter van die "Société". Eerder, in 1875 was hij samen met o.m. Louis Artan, Pericles Pantazis, Heurteloup, Alfred Verhaeren, Victor Fontaine en Edouard A gnessens bij de stichters geweest van "La Chrysalide", een vooruitstrevende kunstenaarsgroepering, waar later ook Ensor en Finch bij aansloten.

Stacquet schilderde aanvankelijk vooral plattelandsgesichten uit het Brabantse en de Kempen. Naderhand verlegde hij zijn voorkeur naar zeegezichten (vooral Heist) en

dorpslandschappen, alsook interieurs. De Vlaamse en Hollandse kusten waren zijn geliefde inspiratieoorden. In 1889 ondernam hij een Italiëreis.



Grasduinend in enkele oude katalogi vonden we Stacquet enkele keren vermeld:

- Salon 1880 te Gent: "Winter te Peutie. Ondergaande zon" en "Landschap te Tervuren" (beide aquarellen)
- Salon 1894 te Oostende: "Marine. Oostende", "Strand te Heist" en "Vallei van Sint-Job"

Stacquet's aquarellen werden internationaal gewaardeerd en met medailles bekroond te Amsterdam, Barcelona, Port-Adelaïde en Paris.

Stacquet woonde in de Brichautstraat 35 te Brussel en overleed te Schaarbeek op 20 november 1906.

Na zijn overlijden ging in 1907 een retrospectieve tentoonstelling door in de Cercle Artistique te Brussel. Zowel in Knokke als te Schaarbeek is een straat naar hem genoemd.

Volgende musea en openbare verzamelingen bewaren werk van Stacquet: Antwerpen, Koninklijk Museum voor Schone Kunsten (K.M.S.K.); Brugge, Groeningemuseum; Brussel, K.M.S.K.; Museum voor Schone Kunsten Elsene; verzameling A.S.L. verzameling Gemeente Schaarbeek; Gent, Museum voor Schone Kunsten; Kortrijk; Luik; Budapest.

Norbert Hostyn

(*) bedoeld worden de kitcherige schilderijen, die op marktpleinen en dgl. gemaakt worden.

Heffing van vijf gulden per pk

De Nederlandse reders moeten sinds het akkoord tussen de visserijorganisaties en het Ministerie van Landbouw en Visserij een jaarlijkse bijdrage storten in het saneringsfonds. Vorig jaar bleef de heffing beperkt tot één gulden per pk. Voor dit jaar werd de bijdrage fors verhoogd tot vijf gulden per pk voor vaartuigen tot 2 000 pk en drie gulden voor vaartuigen tot 2 000 pk en drie gulden per pk meer. Voor kotters van 300 pk bedraagt de premie al 27 000 frank, terwijl rederijen met vissersschepen van 2 000 pk of meer (meer dan honderd vaartuigen behoren tot die categorie) minimum 185 000 frank moeten neertellen en dat gaat tot over de 350 000 frank voor vaartuigen boven de 5 000 pk. Garnaal- en palingvissers vallen volledig onder het tarief van drie gulden.

De heffing spruit voort uit de overeenkomst waarbij de visserij zich ertoe verbindt maximaal tien miljoen gulden bij te dragen in de saneringsvergoedingen. Vorig jaar was de belangstelling voor de maatregel miniem. Slechts voor drie schepen werd de premie uitbetaald. Dit jaar zal deze sanering stukken meer kosten, aangezien in de eerste maanden van het jaar al driëntwintig aanvragen binnenliepen. Enkele daarvan werden reeds afgevoerd, terwijl andere reeds goedgekeurd of in onderzoek zijn. Verwacht wordt dat dit jaar 1,5 tot 2 miljoen gulden van doen is om de sanering te bekostigen. Het is dan ook geen verrassing dat de heffing per pk de hoogte in ging.

Sportvissers beter af dan beroepsvissers?

Kleine Nederlandse beroepsvissers overwegen massaal over te stappen op de sportvisserij, om ongehinderd door wettelijke beperkingen en administratieve rompslomp een nieuw leven te beginnen. Sportvissers kunnen immers zonder licentie en zonder contingent tien kisten kabeljauw per dag aanvoeren. De Nederlandse vissersbond heeft hierover zijn beklag gemaakt bij minister Braks die in dit verband ook al door een kamerlid werd ondervraagd.

De vissers hebben het moeilijk met de ruime aanvoermogelijkheden waarover de sportvissers beschikken. Indien er geen oplossing komt, willen zij hun licentie en hun contingent tegen 400 gulden per pk verkopen om zich nadien volledig op de sportvisserij toe te leggen. Voorzitter Nooitgedagt klaagt in een brief aan de minister de toenemende vernieling van duidelijk gemerkte wrakkennetten door sportvissers aan. Tevens maakt hij de minister attent op het feit dat de bootjes uitgerust zijn met de modernste apparatuur, waar-

door zij gemakkelijk tot vijftien mijl buiten de kust aan het werk kunnen. Bovendien voeren zij tot zestig kisten kabeljauw per week aan, die door opkopers in de markt worden gebracht op ogenblikken dat dit voor beroepsvissers verboden is. De visserijvoorman adviseert de minister stappen te ondernemen zoals in Groot Brittannië waar zich dezelfde problemen voordeden en waar een verbod op kabeljauw- en schelvisaanvoer voor sportvissers geldt.

Brugse rechtbank vonnist Nederlanders op 25 september

Reder-schipper Josia Siereveld en vier andere Nederlandse vissers verschenen vorige maand voor de korrektionele rechtbank in Brugge.

Zij werden eind vorig jaar betrap op aanvoer van ondermaatse tong in Zeebrugge. Hierbij werd de ARM.44 'Neeltje Jannetje' van Siereveld BV aan de ketting gelegd en veroordeeld tot een borgsom van één miljoen. Volgens de verdediger van de rederij was de schipper zich er zich niet bewust van in Belgische wateren te vissen. Bovendien zou de bemanning buiten zijn weten om de ondermaatse vis verborgen hebben. De vier andere vaartuigen bevonden zich echter niet in de Belgische visserijzone en hadden ondanks de reglementaire netten toch een kleine hoeveelheid ondermaatse tong aan boord. Volgens de EEG-wetgeving moet ondermaatse vis onmiddellijk over boord gezet worden. Prokureur Cottyn vroeg de toepassing van de strafwet. Het vonnis is voorzien op maandag 25 september.

De overige overtredingen (overschrijven van de vangstquota en onjuiste inschrijvingen in het logboek) zullen voor de economische rechter in Middelburg behandeld worden.

6,5 miljoen boete voor Urkse vissers

De economische politierechter in Zwolle heeft zeven eigenaars van Urkse kotters en drie schippers beboet voor een bedrag van 352 400 gulden of circa 6,5 miljoen frank, waarvan 72 100 gulden voorwaardelijk.

De hoogste boete van 180 000 gulden (3,3 miljoen frank) was voor de rederij Geertruida BV uit Urk die in het jaar van de overtredingen (1986) vier vaartuigen in bedrijf had. Hiermee werd het toegestane scholkwotum met 1,2 miljoen kg overschreden. Ook andere visserijbedrijven stonden terecht voor overschrijding van de contingentenregeling voor schol, tong en kabeljauw. De schippers moesten zich verantwoorden voor onjuiste rapportering van de vangsthoeveelheden.

Vissen paaien te weinig

Een aantal belangrijke vissoorten plant zich onvoldoende voort om de visstand op peil te houden. Om de visstand de gelegenheid te geven zich te herstellen, zullen de toegestane vangsthoeveelheden binnen de EG-wateren voor een aantal soorten moeten worden verlaagd.

Het Nederlandse Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (RIVO) maakte dit besluit bekend in het pas verschenen jaarverslag. Onderzoek wees uit dat de aanwas onder een aantal kommercieel belangrijke soorten laag tot zeer laag is. Dat geldt onder meer voor tong, terwijl ook de paaistand van kabeljauw beneden het gewenste minimum blijft. Bij schelvis bevindt de stand zich eveneens op een gevaarlijk laag niveau, zo meent het RIVO. Het instituut is dan ook van mening dat voor die soorten lagere kwota moeten gehanteerd en dat om de visstand de gelegenheid te geven zich te herstellen. Onderzoekers stellen ook vast dat er nogal wat sterfte is onder de gevangen ondermaatse vis die weer over boord wordt gezet.

Het onderzoek naar radio-actieve stoffen in vis, drie jaar geleden ingesteld na de ramp in de kerncentrale van Tsjernobyl, mag volgens het Rivo worden beëindigd. De gemeten hoeveelheden cesium-137 en cesium-134 liggen ver beneden de norm van de Europese Gemeenschap.

Anderzijds heeft het onderzoek van kabeljauwlevens aangebond dat het sinds jaren verboden bestrijdingsmiddel DDT weer wordt gebruikt.

Makreelvissers fors beboet

Het gerechtshof in Den Haag veroordeelde zeven makreelvissers tot forse boetes omdat zij in 1986 meer vangsten maakten dan toegelaten of in hun vangstopgaven vermeld waren.

De hoogste boete was voor het Katwijkse bedrijf Vikingbank. De geldboete van 280 000 gulden (5,1 miljoen frank) is echter voor driekwart voorwaardelijk. De rederij Kennemerland kreeg 210 000 gulden boete waarvan 157 000 voorwaardelijk. Ook de M.S. 'Astrid' en de rederij Samenwerking kregen meer dan 100 000 Gulden boete, waarvan een belangrijk gedeelte voorwaardelijk.

SL.7 betrap met binnenkuil

De grote Nederlandse bokkentreiler SL.7 Cornelia Christina (35,79m, 1 800 pk) van de rederij Dina Cornelia uit Stellendam werd betrap op het gebruik van een binnenkuil. Op 14 juni ll. ter hoogte van de Goote Bank werd het illegale net in beslag genomen door de marine op het zeemachtvaartuig Valcke.

IJSLAND

**Verbeterde
brandstofeconomie voor
trawlers**

Het nieuwste schip van de vissersvloot van IJsland, de 50 meter lange fabriekshektrawler "Björgvin" is thans het proefkonijn voor pogingen van scheepsbouwkundig ingenieurs om tot nieuwe besparingen bij diepzee-operaties te komen.

Aan brandstofbesparing is grote prioriteit gegeven bij ontwerp en specificatie. De hoefmotor is ingericht om zware stookolie als brandstof te gebruiken. De as drijft een generator aan, die op zee stroom levert, gebruik makend van dezelfde goedkope brandstof. De op zee en in de haven noodzakelijke hulpstroom wordt geleverd door een 275 kW Scania DSI-14 dieselmotor die een Stamford generator aandrijft.

Deze overvloed aan elektrische energie maakt het de ontwerpers mogelijk een reeks elektronische apparaten voor communicatie, navigatie en visdetektie, in te bouwen. Een groter diepvriesruim met een capaciteit van 500 m³ geeft de mogelijkheid langer op zee te blijven. De lijnen van het schip zijn zodanig verfijnd, dat een goede combinatie van vaareigenschappen en efficiënte voortstuwing tot stand is gekomen.

NEDERLAND

**800 overtredingen
vangstregeling in zes
maand**

Vorig jaar hebben tal van Nederlandse vissers de vangstregeling aan hun laars gelapt. In de tweede helft van 1988 maakte de visserij-inspectie achthonderd processen-verbaal op. Dit jaar zijn er tot op 15 mei reeds 325 overtredingen vastgesteld.

Er werd meer dan tweehonderd keer vastgesteld dat de vissers zich niet aan de vangstbeperkingen hielden. De andere zeshonderd processen-verbaal hadden betrekking op het niet-invullen van de vereiste formulieren, het verhinderen van controles en het niet-naleven van de vaarregeling. In 117 gevallen heeft het openbaar ministerie een boete opgelegd. In de ergste gevallen werd overgegaan tot het uitvaardigen van een voorwaardelijk tot effectief vaarverbod, gaande van negen weken tot één jaar.

Van de dit jaar vastgestelde overtredingen hadden 130 gevallen te maken met vissers

die geen opgave deden van de gevangen hoeveelheden.

28 000 pk uit de vaart

Achtien Nederlandse kotters en twee diepvriestrelers hebben zich aangemeld voor de vlootsanering. Deze sanering is nodig om een overcapaciteit van 158 000 pk weg te werken. De kotters en vriestrelers vertegenwoordigen een motorvermogen van 28 000 pk dat uit de vaart genomen wordt. Daarnaast werden nog een aantal licenties ingediend voor vaartuigen die niet bedrijvig zijn op de Noordzee.

**Bod op visafslag
Lauwersoog**

Direkteur Zwartveld van de visafslag in Lauwersoog wil de weg inslaan van andere Nederlandse vismijnen waar de overheid zich uit de organisatie terugtrok. De afslagen van IJmuiden en Harlingen zijn reeds geprivatiseerd, terwijl Urk en Den Helder bezig zijn zelfstandig te worden. Om de afslag in eigen bezit te krijgen heeft Zwartveld bij de provinciebesturen van Groningen en Friesland een aanbod gedaan om de visafslag aan hem alleen of aan het gezamenlijk personeel over te laten. Mocht de overheid zijn voorstel aannemen dan wordt de visafslag van Lauwersoog de eerste Nederlandse veiling, die in handen van het personeel komt.

**Beperkte
IJsselmeervisserij**

De beheerscommissie IJsselmeer van het Produktschap voor Vis en Visprodukten heeft zich neergelegd bij de halvering van de visserij op het IJsselmeer. De ongeveer honderd IJsselmeervissers hadden zelf een voorstel ingediend om de visserijactiviteit tot 75 % te beperken. Minister Braks van Visserij vond die maatregel ontoereikend en heeft de beperking opgedreven tot 50 %. Dat houdt in dat de fuikenvissers op aal en de visserij met staande netten minder intensief zal gebeuren en dat om het sterk aangetaste visbestand te beschermen.

EEG

Steun voor visserij

De Europese commissie heeft een reeks maatregelen goedgekeurd ter ondersteuning van de visserij en de aquakultuur in de Europese lidstaten. Voor de bouw en de modernisering van vissersvaartuigen en aquakultuurprojecten werden 549 aanvragen ingediend. De commissie kende een bedrag van 56,97 miljoen Ecu (of bijna 2,5 miljard frank) toe.

De Belgische visserij krijgt hiervan 7,75 miljoen voor de modernisering van 6 vissersvaartuigen. Aan de andere lidstaten wordt 1,2 miljard steun verleend bij de bouw van 122 nieuwe eenheden en voor de modernisering van 342 vissersvaartuigen is nogmaals een half miljard uitgetrokken. De subsidies voor 84 aquakultuurprojecten in de lidstaten bedragen bijna 750 miljoen.

GROOT BRITTANNIE

Grootste bokkentreiler

De BCK.139 Livinea is de grootste bokkentreiler van Britse makelij. De treiler werd gebouwd door McTay Marine in Bromborough aan de Merseyrivier nabij Liverpool voor de rederij Bankstar Ltd. uit Holyhead (Wales). Het schip met een typisch Nederlandse lijn, heeft een lengte over alles van 116 ft (35 m) en is geschikt voor polyvalent gebruik. Naast de boomkorvisserij is het ook uitgerust als hektreiler. Met de 1 800 pk Storkmotor is hij goed voor een snelheid van bijna twaalf knopen.

IJSLAND

**Terug op zoek naar
walvissen?**

IJsland beweert dat sommige walvissoorten helemaal niet met uitsterven bedreigd zijn en zelfs in aantal toenemen. Daarom wil de overheid dat het vangstverbod op sommige dieren terug ongedaan gemaakt wordt. Op te merken valt dat het land, ondanks het verbod, toch de toestemming heeft om 78 walvissen te vangen. Een groot gedeelte wordt naar Japan uitgevoerd, maar het merendeel dient voor binnenlandse consumptie. De IJslanders zijn walvisvangers van in de Vikingtijd. Door het vangstverbod heeft de visuitvoer van het land rake klappen gekregen.

INDONESIE

Doodstraf voor stropers?

De Indonesische regering zet marineschepen, helikopters en vliegtuigen in om vreemde vissers in zijn wateren op te sporen. Indringers die betrapt worden kunnen volgens de jongste maatregelen de doodstraf krijgen. Admiraal Sudomo heeft in Jakarta bekend gemaakt dat Indonesische strijdkrachten meer toezicht zullen houden op illegale visserijpraktijken in de zone rond de eilanden van de Aziatische republiek.

ICTS in Zeebrugse achterhaven

International Container and Trailer Services (ICTS) opereert sinds een paar maanden aan het Boudewijnkanaal in de Zeebrugse achterhaven. Eind vorige maand werd het bedrijf dat Eddy Mourant in '80 opstartte, officieel in gebruik genomen. Het nieuwe atelier staat op het terrein van de voormalige terminal van North Sea Ferries aan het Prins Filipdok. ICTS, gespecialiseerd in herstelling en onderhoud van containers en trailers, investeerde 17 miljoen in de nieuwe gebouwen. Een twintigtal werknemers staan dag en nacht ter beschikking voor herstelling van trailerblokken en ander roromateriaal.

Greenpeacekampagne tegen verontreiniging Noordzee

De milieu-organisatie Greenpeace zette in Rotterdam een tiental maanden durende campagne in tegen de steeds voortschrijdende vervuiling van de Noordzee. De campagne is er in de eerste plaats op gericht de deelnemers aan de Noordzeekonferentie van de acht oeverstaten die in maart volgend jaar plaats grijpt, tot verstrekkende maatregelen aan te sporen. Drie schepen van Greenpeace (de Greenpeace, de Moby Dick en de Beluga) zullen de komende maanden acht Noordzeelanden aandoen. In Zweden, Noorwegen, Denemarken, West-Duitsland, Nederland, Frankrijk, Groot-Brittannië en België zal vooral actie worden gevoerd tegen het lozen van schadelijke industriële afvalstoffen in de rivieren. Via die waterlopen komt zestig procent van de vervuiling van de Noordzee tot stand, zegt Greenpeace. De milieu-organisatie beschuldigt de oeverstaten van de Noordzee ervan te weinig maatregelen te nemen om die vervuiling tegen te gaan.

120 nieuwe trailers voor Edmond Depaire

Het vervoerbedrijf Edmond Depaire, de huisexpediteur van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) heeft 120 nieuwe trailers besteld. De nieuwe opleggers kosten ongeveer één miljoen per stuk. Ze zullen vervaardigd worden door Pacton in Ommen (NI), ter vervanging van verouderd materiaal dat hoofdzakelijk in de Zeebrugse haven wordt gebruikt. De eerste honderd exemplaren worden voor het einde van het jaar geleverd. De luchtgeveerde drie-assers

hebben een netto-laadvermogen van 31 ton.

Gunstige evolutie bij Hapag-Lloyd

De Westduitse scheepvaart- en toerismegroep Hapag-Lloyd verwacht dit jaar een sterke groei. Door de gunstige conjunctuur in de scheepvaartsector werd op de exploitatie van de negentien vaartuigen een grotere omzet en meer winst geboekt. Ook de cruises en de luchtvaartactiviteiten evolueerden gunstig.

De winst van de groep bedroeg 41 miljoen DM, wat toch dertig miljoen minder is dan het jaar voordien. Dit zou volgens de directeur vooral toe te schrijven zijn aan de fiscale afschrijvingen. Dit jaar verwacht Hapag echter een sterke groei van de inkomsten uit verkoop van schepen en vliegtuigen en de uitbreiding van de toeristische activiteiten.

Safety Award voor Esso- tankervloot

De tankervloot van Esso International Shipping (Bahamas), gereed door Esso's transportafdeling in Schiedam (NI) heeft meer dan drie miljoen manuren gevaren zonder verzuimongeval. Voor deze prestatie schonk de Exxon Company International de Marine Personnel Award aan de Esso-tankervloot.

Eerste olie van het Eider- platform (+ foto)

Onlangs is de oliewinning vanaf het Eider-



Het Eiderplatform nabij de Shetlands

platform in de Noordzee gestart. Het Eider-booreiland, voor fifty-fifty in handen van Shell en Esso, ligt ruim tweehonderd kilometer noordoostelijk van Sullom Voe op de Shetlands. Het platform heeft een minimale bemanning van 80 man, maar

zal in de toekomst volledig geautomatiseerd werken. Eenmaal onbemand moet een telekommunikatiesysteem voor de werking instaan. De opgepompte ruwe olie van Eider gaat per pipeline naar North Cormorant, een nabijgelegen veel groter productieplatform. De olievoorraad van Eider wordt op tachtig miljoen vaten geraamd.

Mijnenveger voor scheepvaartmuseum

Het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen krijgt een mijnenveger cadeau. Het geschenk bestaat uit de MSI "Oudenaarde", die op 27 september officieel overhandigd wordt naar aanleiding van de vijftigste verjaardag van de "Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum". De "Oudenaarde" (M477), in 1959 gebouwd in Kruikebe, behoort tot het kleinste type mijnenveger van de vloot. Het marinevaartuig werkt in ondiepe waters en is nog steeds in dienst. Het schip zal opgesteld worden in de openluchtkollektie van het museum, onder de afdaken van het maritiem park naast "Het Steen", vlakbij de Schelde.

Verenigde Naties richten zeerechtbank op

De Westduitse regering heeft de verantwoordelijkheid op zich genomen voor de bouw van een VN-hoofdkwartier voor de internationale rechtbank die zeevaartgeschillen zal behandelen. De Verenigde Naties zullen binnenkort een architect aanduiden die het complex, dat in Hamburg zal gebouwd worden, moet ontwerpen. Het feit, dat Bonn het gerechtshof wil laten bouwen en grotendeels betalen, is een sterke aanwijzing dat West-Duitsland ook de VN-konventie over het Zeerecht zal ondertekenen. Veertig staten hebben dat ondertussen al gedaan, maar om de konventie te laten toepassen zijn er minstens zestig regeringshandtekeningen nodig. Net als Groot-Brittannië en de Verenigde Staten is West-Duitsland nog niet toegetreden. Toch kregen de drie staten reeds een sectie toegewezen in de Stille Oceaanbodem voor exploitatie van grondstoffen.

**Adverteren in Het
Visserijblad ?
Schrijf naar Seaprint,
H. Baelskaai 2
8400 Oostende**

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!