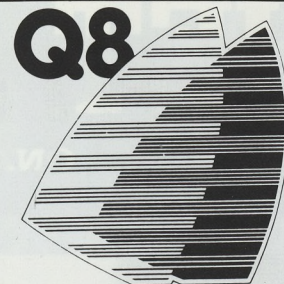


HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



Kuwait Petroleum (Belgium)

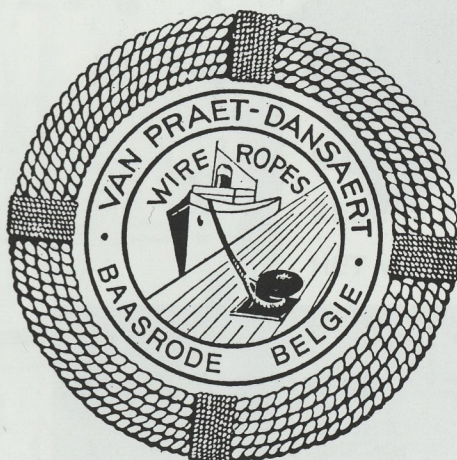


- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende - Tel. (059) 33 03 20

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.

☎ (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^o



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 Broucxon, 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 Kernmarrec (tekeningen), Jef Klausning, 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.

Artikelen overnemen mag, mits bronvermelding.

ISSN: 0776-6912



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



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE

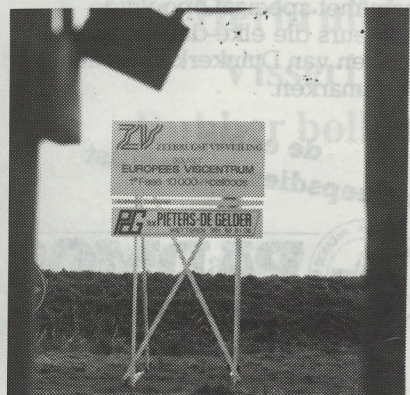
Tel: 059/32 55 59

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



Omslagfoto: in de Achterhaven te Zeebrugge.
(foto: Guido Walters)

editoriaal

Verbloemend

IN het Nederlandse 'Visserijnieuws' van 7 juli ll. lazen wij het artikel: "Belgische reders investeren fors in nieuwe vaartuigen". Onder deze titel stond het verslag van het in de vaart brengen van het nieuwe vissersvaartuig Z. 571 'Custos Deus'.

Het persartikel start met, "De verjonging van de Belgische kottervloot duurt nog steeds voort. Met rasse schreden wordt de een na de ander in de vaart gebracht.". Het gaat verder met, "...ten aanzien van van de vlootvernieuwing is het einde nog niet in zicht."

Het voorbeeld in het 'Visserijnieuws' lijkt ons slecht gekozen. Als "investering" van Belgische reders zijn er betere voorbeelden te citeren. Het "Belgische" karakter van de nieuwe 'Custos Deus' is —zachtjes uitgedrukt— betwistbaar. Meer zelfs: als de Belgische vlootvernieuwing in die richting zou doorgaan en het einde niet in zicht is (zoals 'Visserijnieuws' het uitdrukt) is er veel kans dat de Belgische visserij een onzekere toekomst tegemoet gaat.

Want, is het niet vreemd dat een zogenaamd Belgisch vaartuig Nederlandse zaakvoerders en een Nederlandse bemanning heeft? Is het niet eigenaardig dat het Zeebrugse vaartuig slechts zelden in één van de Belgische havens te zien zal zijn? Is het niet vreemd dat alle felicitatieadvertenties i.v.m. het nieuwe schip in Nederlandse bladen verschenen zijn? Stel, dat de vlootvernieuwing inderdaad in die richting doorgaat. Wat zal er dan geworden van de Belgische visveilingen? Waartoe dienen dan nog de Belgische visserij scholen? Stel, dat "ten aanzien van (dergelijke) vlootvernieuwing het einde nog niet in zicht" is, welke moderne, verjongde visserij mogen we dan in Vlaanderen verwachten? Een gemoderniseerde visserij bestaande uit stempelende vissers, lege havens en rentenierende reders is niet bepaald een zeer aantrekkelijk toekomstbeeld. (Behalve dan misschien voor die enkele rentenierende reders zelve.)

Niet dat wij met stenen gooien. Alle eigen-volk-eerst-dramatiek is ons vreemd. Wij gunnen het de rederij Rudo, wij gunnen het de heren Kramer, wij gunnen het ook het 'Visserijnieuws'. Van ons mag de zon in ieders water schijnen, maar laat ons de zaken bij hun naam noemen. 'Visserijnieuws' zou de werkelijkheid niet zo mogen verbloemen. Een periodiek die als ondertitel draagt 'onafhankelijk weekblad voor de visserij, de Nederlandse en Belgische visverwerkende industrie en vishandel' moet informeren en niet verdoezelen.

De waarheid is dat de nieuwe Z.571 maar een heel klein beetje Belgisch is. (En de klemtoon ligt wel degelijk op HEEL KLEIN)... Maar het betreffende vaartuig zal wel een belangrijk deel van de Belgische quota opvissen.

Dat zijn de feiten. En die mogen ook eens gezegd worden.

Flor Vandekerckhove

Belgische aanvoer in Nederlandse havens vorig jaar verdrievoudigd

De aanlandingen in buitenlandse visafslagen door Belgische vissersvaartuigen is vorig jaar opvallend toegenomen. Van de totale vangsthoeveelheid werd vorig jaar dertien procent in het buitenland aangeboden, tegenover 4,6 procent het jaar voordien. De opbrengst vertegenwoordigt driehonderd dertig miljoen frank of vierentwintig procent meer dan in 1987. Volgens officiële aanvoer- en besommingscijfers (1) is het aanbod in vreemde havens met 1 130 ton toegenomen tot een totaal van 4 959. De grootste stijging werd in Nederland genoteerd. De aangevoerde hoeveelheid lag driemaal hoger dan het jaar voordien en bedraagt nu bijna een kwart van de totale buitenlandse aanlandingen. Denemarken blijft echter het grootste buitenlandse afzetgebied voor verse vis. Meer dan de helft van de niet in België geveilde vangsten vinden er een koper.

Vooraf in de zomermaanden weken de vaartuigen vaker af naar buitenlandse havens. Vooral de opbrengst van de scholvisserij in het Skagerrak en het centrale deel van de Noordzee vindt dan een lonende afzet in Denemarken. Op lange

termijn doet zich hier de grootste verschuiving voor. Vijf jaar geleden ging tachtig procent van de buitenlandse aanvoer naar Britse havens, waarbij vooral het Schotse Aberdeen voor de opvang van de rijke scholvangsten instond. In enkele jaren tijd is de situatie totaal omgekeerd. Tachtig procent van de buitenlandse verkopen situeren zich nu in Deense en Nederlandse visafslagen.

Besommingen.

Vorig jaar steeg de opbrengst van de directe verkoop in het buitenland met vierenzestig miljoen tot het rekordcijfer van driehonderd dertig miljoen frank (+24%). Ook hier werd een forse toename in Nederland gerealiseerd, terwijl de besommingen in Denemarken met dertig miljoen terugliepen.

Het aandeel van de scholopbrengst bedroeg nagenoeg de helft van de totale buitenlandse besomming (165 miljoen fr). Tong was goed voor 51 miljoen, kabeljauw voor 33 miljoen, zeeduivel voor 20 miljoen en andere demersale soorten zorgden voor 40 miljoen frank opbrengst. Uiteraard zijn het de grondvissers die hiervoor gro-

tendeels verantwoordelijk zijn. De boomkorvaartuigen namen 4353 ton voor hun rekening, waarvan 3 348 ton schol terwijl de bordenvisserij 410 ton, waarvan 221 ton kabeljauw, realiseerden. (g.w.)

(1) Bron: De Belgische Zeevisserij, aanvoer en besomming 1988. Jaarverslag Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij, samengesteld door Ir M. Welvaert.

Nieuwpoort

Betere sortering gewenst

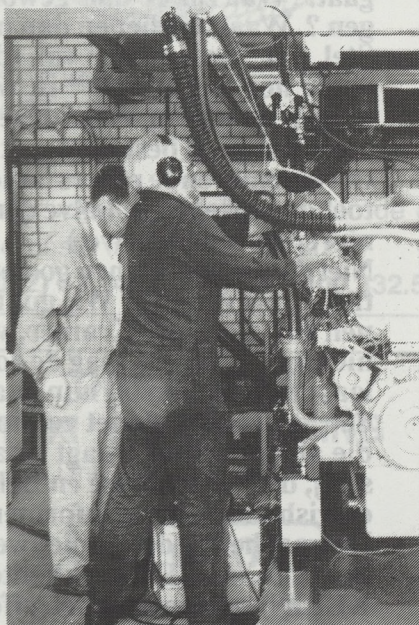
Tijdens de laatste vergadering van de Nieuwpoortse havencommissie werd het sorteren van de vis volgens de grootte en het gewicht besproken.

Na herhaalde klachten is immers gebleken dat de sortering van de vis vaak niet aan de gestelde normen voldoet. Eventuele klachten inzake de sortering en het wegen van de vis dienen in de toekomst onmiddellijk na het veilen geformuleerd te worden en dit vooraleer de vis de Nieuwpoortse veiling verlaat. Tevens zal bij de vislossersbaas aangedrongen worden om een doelmatige controle over het lossen uit te oefenen.

VAN PROEF- TOT PRAKTIJKSTAND

Voor Machinefabriek Padmos is geen enkele Mitsubishi-dieselmotor een probleem. Deze dealer van Mitsubishi scheepsdiesels levert even gemakkelijk een 1500 pk hoofdmotor als bijvoorbeeld een 50 pk hulpmotor. Het Padmos-leveringsprogramma bevat, naast alle typen Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren: aggregaten, generator- en havensets. Veelal bouwt en test Padmos de dieselmotoren eerst zelf, volgens Padmos-specificaties. Op de eigen proefstand worden de motoren tot 1000 pk installatie-klaar gemaakt (onder S.I.). Dat betekent: weinig tijdverlies bij het inbouwen en in-bedrijf-stellen van motoren.

De Padmos magazijn-service levert maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen uit voorraad, nieuw of gereviseerd, voor de motoren-types: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN.



Via het unieke ruilservice-systeem kunt u onderdelen laten vervangen door vrijwel nieuwe. Dit ruilservice-systeem is er ook voor complete Mitsubishi-motoren; een geld- en tijdsbesparende oplossing.

Padmos heeft een onderhoudsteam met speciaal opgeleide monteurs die elke-dag-service leveren van Duinkerken tot aan Denemarken.

de echte
scheepsdieselspecialist



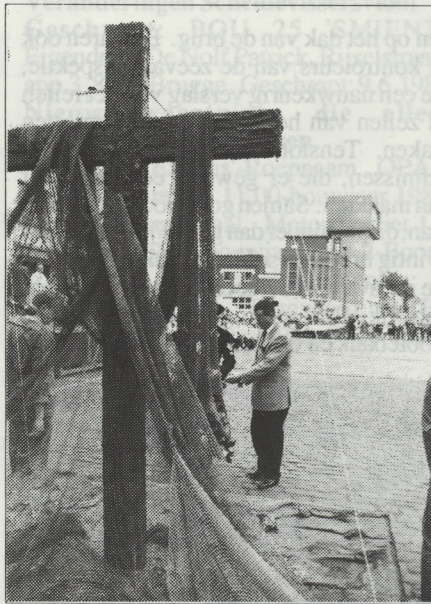
PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

Stellendam: Postbus 23, 3250 AA
Deltahaven 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.

 **MITSUBISHI**
DIESELMOTOREN

"Dag der Zeelieden" in Zeebrugge

Op een ogenblik dat er opvallend weinig vaartuigen in het visserijdok lagen, greep op het parkeerterrein voor de Zeebrugse vismijn de jaarlijkse hulde aan de overleden zeelieden plaats. Tijdens zijn homilie riep E.H. Catry de nagedachtenis op van de talrijke zeelieden en opvarenden die hun thuis haven nooit meer bereikten. De herdenkingsplechtigheid kreeg "mijn thuishaven" als thema mee. Tijdens het In Memoriam voor de 176 overleden vissers werd nog eens herinnerd aan de vijf opvarenden van de Z.200 'Tijl Uilenspiegel', waardoor de visserijwereld onlangs getroffen werd. In de processie die de plechtigheid voorafging werden de kruisjes met de namen van de overleden vissers megedragen door Zeebrugse kinderen. Tijdens de eucharistieviering legden talrijke personaliteiten bloemen neer aan het met visnetten omhangen visserskruis. De bloemen werden nadien overgebracht naar het monumentale visserskruis aan de havengeul. Vanop



de Omooikaai werden de uitvarende vaartuigen 's avonds gezegend. (foto's g.w.)

Op de kaaien wordt verteld dat...

* ... Jozef Vantorre een nieuw boek klaar heeft. Na "De kavijaks" en "Waar de meeuwen schreeuwen" heeft de arbeider-auteur Jozef Vantorre, in zijn ondertussen wel bekende stijl, een nieuw verhaal geschreven over de gebeurtenissen aan boord van de 'Condor' en 'De Morgenster'. De auteur zou nu op zoek zijn naar een geschikte uitgever. De 58-jarige verteller, die naam maakte met "De Kavijaks" (5 drukken) zal nu ook nog de verfilming van dat boek beleven.

* ... 'De Zwerver', het 300 pk sterke vaartuig van reder Roger Casier (dat in juli '88 geschrapt werd om plaats te maken voor een nieuwe Z.596 onder dezelfde naam) verkocht werd aan een Ierse rederij.

* ... de visserijdagen in Breskens weer een succes geweest zijn. Duizenden hebben er zich verdrongen om een plaatsje te veroveren op de rondvaart met één van de talrijke aangemeerde vissersvaartuigen. Dezelfde kwade tongen vertellen dat de Zeebrugse visserijdag (zie kalender, elders in dit blad) ook wel eens zo'n groot succes zou kunnen worden en dat de Oostendenaars het spijtig vinden dat hun stad er maar niet toe komt zo'n visserijdagen te organiseren.

* ... de mannen van het Visserijmuseum ook al niet stil zitten en dat het in Oostduinkerke iedere vrijdag een ware overrompeling is. Oorzaak is te zoeken in de folkloristische activiteiten die het binnenplein tot een gezellige pleisterplaats herscheppen. Deze folkloreaavonden lokken telkenmale honderden belangstellenden naar het Nationaal Visserijmuseum. Ze worden er gekonfronteerd met enkele oude beroepen, info- en verkoopstandjes allerhande en ze kunnen er genieten van een gerookte sprot, Hollandse nieuwe, gebakken pladijs en verse garnaal en dat allemaal tegen schappelijke prijzen op het terras van het estaminet "De Peer-devisscher".

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

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

Zeebruggelaan 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

Jaarlijkse vakantie:
de burelen van
Het Visserijblad
zullen gesloten zijn
vanaf vrijdag 4 t.e.m. vrijdag
11 augustus.

proefvaart van de O.187 'Sint Antonius'

Een goede vaart

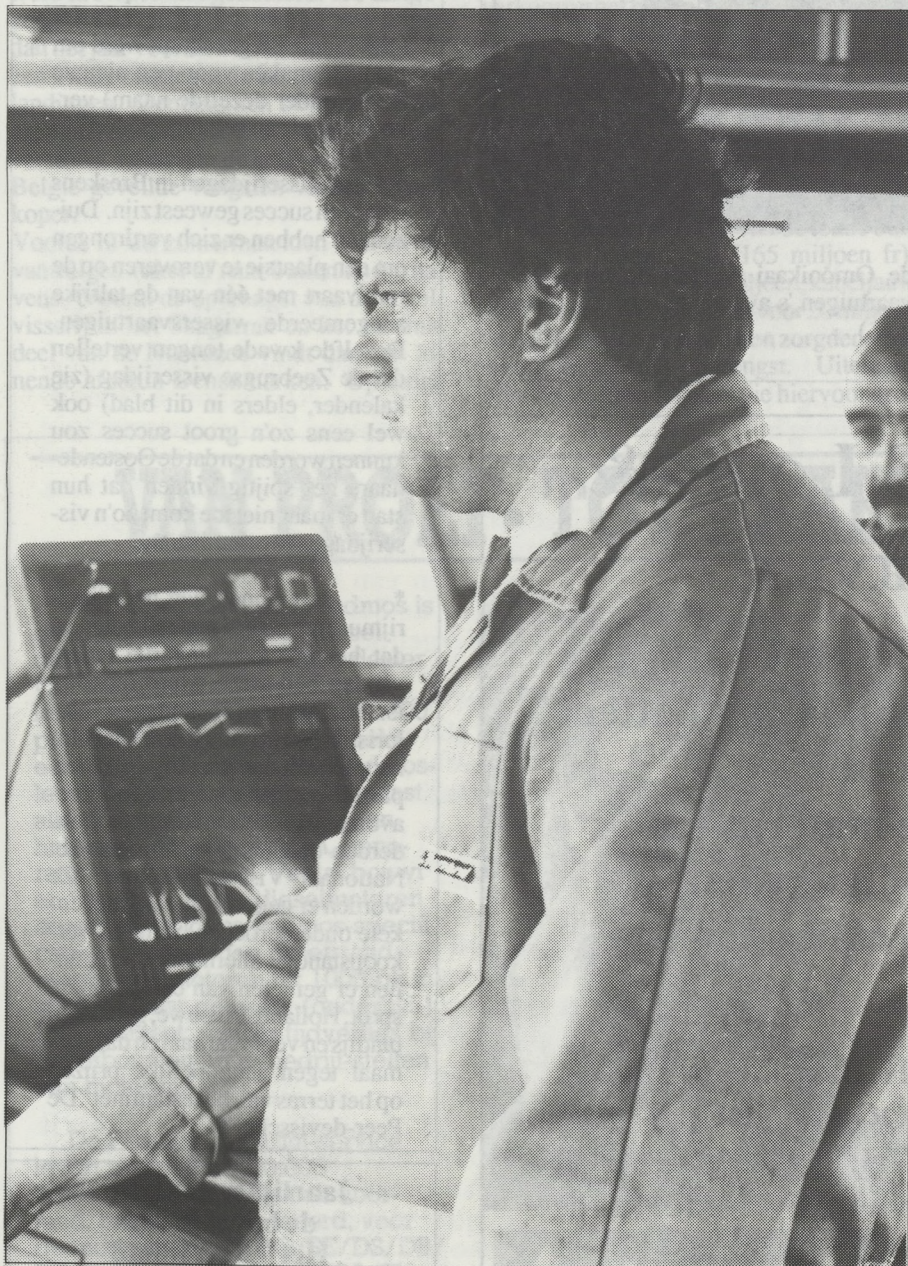
Het Visserijblad was erbij toen het nieuwe Oostendse vaartuig O.187 'Sint Antonius' op 5 juli ll. zijn proefvaart deed.

Hetschip was goed bevolkt die dag. Naast reder Norbert Hennaert en de volledige bemanning waren er nog de mecaniciens en elektriciens van de aannemers die de werken aan het schip voor hun rekening namen. Zij waren één en al oog voor de toestellen en onderdelen, voor de meters en de lampjes. Ook de kompaszetter was van de partij. Hij voer een rondje mee, bo-

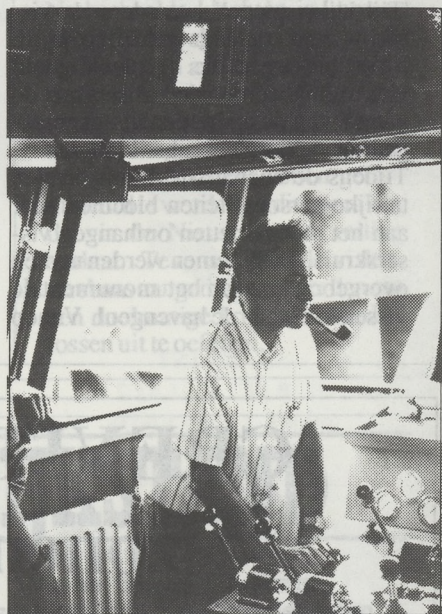
ven op het dak van de brug. Er waren ook de controleurs van de zeevaartspektie, die een nauwkeurig verslag van het reilen en zeilen van het nieuwe schip moesten maken. Tenslotte waren er vrienden en kennissen, die er gewoon een dagje uit van maakten. Samen goed voor zo'n dertig man, die in minder dan geen tijd de honderd twintig broodjes soldaat maakten.

De nieuwe O.187 deed het overigens behoorlijk. Het vaartuig zette koers naar de Gootebank en dat betekent dat de motoren

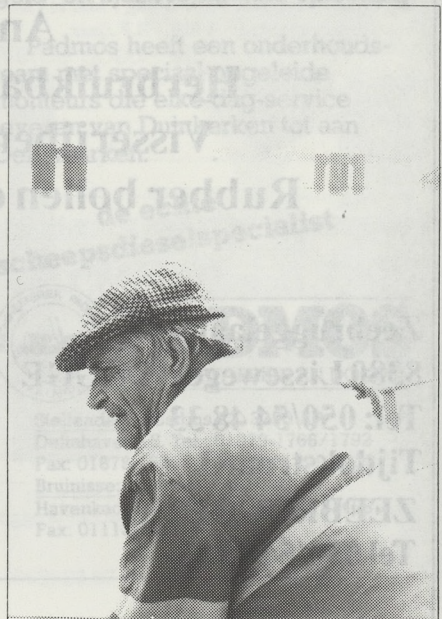
gedurende meer dan een uur op volle kracht moesten functioneren. Er werd gevist en gemaneuvreerd dat het een lust was en toen de O.187 's avonds terug de haven binnen voer kon de reder er zeker van zijn dat het schip het 'certificaat van deugdelijkheid' zou krijgen. De inspecteurs maakten een kleine dertig opmerkingen, iets wat voor een nieuw schip gebruikelijk is. De mecaniciens ontdekten nog evenveel kinderziekten, maar dezelfde week nog kon het schip er weer op uit en dit keer was dat voor het echte werk. (f.v.)



Reder Norbert Hennaert, aan het "roer" van het nieuwe vaartuig. Hij maakt ook de eerste "reizen" mee als schipper. Nadien wordt het bevel overgegeven aan Franky Pots. (foto Seaprint)



Foto's boven en onder: twee passagiers tijdens de proefvaart van het nieuwe vaartuig. Wie is wie? (foto's Seaprint).



Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen - maand juni 1989

Verhoging pk: Z.89 'Sandra'-Eigendom BVBA Rederij Van den Broucke, Hulststraat 9 in 8390 Knokke-Heist. Motor 1200 pk of 883 kW i.p.v. 1000 pk. Zeebrief: 2.6.1989.

Inbouw nieuwe motor: Z.472 'Condor'-Eigendom: PVBA Rederij Condor, Knokkestraat 62, 8390 Knokke-Heist. Motor Deutz 180 pk of 132 kW-bouwjaar 1989. Zeebrief: 6.6.1989.

Geschraapt: Z.510 'Zeemansblik II'-Eigendom: PVBA Zeemansblik, De Benne 4, 8390 Knokke-Heist. Geschraapt: 15.6.1989.

Wijziging benaming onderneming: Z.78 'Vertrouwen'-Eigendom: BVBA Van-torre-Dobbelaere, Duinpad 1, 8380 Zeebrugge.

Z.67 'Rubens'-Eigendom: BVBA Rubens, Kustlaan 116, 8380 Zeebrugge.

Adresverandering en nieuw telefoonnummer: Z.80 'Silverpit'-Eigendom: BVBA Rederij Silverpit, Westkapellestraat 165, 8390 Knokke-Heist. Tel: 050/51 5344.

O.275 'Deo Volente'-Eigendom: BVBA Willtry, Kursaalstraat 1, 8390 Knokke-Heist. Tel: 050/51 13 16. Zeebrief: 30.6.1989.

Z.300 'Veerman'-Eigendom: BVBA Rederij Veerman, Sleutelbloemdreef 19, 8300 Knokke-Heist. Tel: 050/60.04.13.

Nieuw vaartuig: Z.510 'Albrecht Rodenbach'-Roepnaam OPUF, L.O.A. 34,90 m-Gt 273,00-bouwjaar 1989-Werf 11-Staal-motor ABC-1200pk of 883 kW-bouwjaar 1989-Boomkorvisserij-Navigatieinstrumenten RF-2US-2R-2VHF-2DN-DNP-OP-Aut.Pil. Eigendom: PVBA Zeemansblik, De Benne 4, 8390 Knokke-Heist. Tel: 050/51 3788. Zeebrief: 20.6.1989.

Z.571 'Custos Deus'-Roepnaam OPWO-LOA 38,90 meter-Gt 372,00-bouwjaar 1989-Werf 65-Staal

Motor Storck-1200pk of 882 kW-bouwjaar 1989-Boomkorvisserij. Navigatieinstrumenten: RF-US-R-OP-DN-DNP-GC-VHF-NP-Aut.Pil.. Eigendom: BVBA Rederij Rudo, Herenweg 31, 8300 Knokke-Heist. Tel: 050/60 00 98. Zeebrief: 30.6.1989.

Adresverandering: O.229 'Roger-Jeanine'-Eigendom: PVBA Lasat-Corveleyn, Fruithoflaan 124, bus 14, 2600 Antwerpen Berchem. Tel: 03/440.19.85. Zeebrief: 22.6.1989.

Inbouw nieuwe motor en verandering tonnenmaat: Z.84 'De Klauwaert'-Eigendom: BVBA Rederij De Klauwaert, Heesterstraat 32, Knokke-Heist. Bt 182,11-Nt. 61,38. Motor ABC-1080 pk of 795 kW, bouwjaar 1989. Zeebrief:

28.6.1989.

Verandering van eigendom: Z.27 'Mercurius'-Eigendom: BVBA Rederij Mercurius, Vuurkruiserstraat 5, 8390 Knokke-Heist. Tel: 050/51 15 80. Zeebrief: 30.6.1989.

Veranderingen Scheldevisserstvoot Geschraapt: BOU 25 'SMIENT'-Eigendom: De Nolf Patrick, Rijselstraat 4 app.3, 8200 Brugge. Geschraapt: 9.6.1989.

Nieuwe vaartuigen die alleen binnengaats mogen vissen. BOU 11 'Exodus'-Roepnaam OPAK. LOA 11,47 m-Gt. 11,00-bouwjaar 1984-werf: zelfbouw staal. Motor Berliet 150 pk (110 kW), bouwjaar 1962-Boomkorvisserij. Navigatieinstrumenten: R-US-VHF-Aut.pil.. Eigendom: BVBA Exodus, Stationsstraat 22b-9961 Boekhoute.

BOU 119 'Jozina'-Roepnaam OPEO. LOA 19,54 m-Gt.65,00-Bouwjaar 1970-Werf 22-Staal-Motor Mitsubishi-300pk (221 kW), bouwjaar 1988-Boomkorvisserij. Navigatieinstrumenten: RF-R-US. Eigendom: NV Orion, Lichterveldstraat 17, 8100 Torhout.

N.700 in de problemen

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.700 'Alex' moest tijdens de voorbije weken drie keer assistentie vragen van duikers, terwijl het nog in volle zee vertoefde. De Nieuwpoortse kikvorsmannen werden door reder Ronny Vanhoutte opgeroepen. Telkens werd vastgesteld dat de netten door smurrie overbelast waren. Tussen de laatste twee tussenkomsten lag maar een paar uur verschil.

N.599 en B.65 op Nederlandse werven

Nederlandse werven voeren met de regelmaat van de klok aanpassingswerken uit op Belgische vissersvaartuigen. Zo lag onlangs de houten bokkentreiler N.599 'Zeevogel' afgemeerd bij Padmos in Stellendam. Op dezelfde werf werd de B.65 'Arvelde' voorzien van een nieuwe mast in aluminium.

Nieuwe Z.200 tegen juni

Op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp zijn de voorbereidende werkzaamheden begonnen in verband met de bouw van het vervangingsvaartuig voor de nieuwe Z.200 'Tijl Uilenspiegel', die vijf maand geleden verloren ging. De nieuwe Z.200 wordt een zeer moderne bokkentreiler. De Oostkampse werf bouwt het casco, dat later overgebracht wordt naar Zeebrugge, waar de Zeebrugse scheepswerven NV, de nieuwe combinatie met Padmos en Joël Verheyen, in onderaanneming voor de afwerking en het optuigen instaan. De nieuwe Z.200 wordt 33 m lang en krijgt een ABC-achtcilinder van 750 pk ingebouwd. Het wordt een zusterschip van de recent gebouwde polyvalente OD.6 'Zelden Rust' uit Ouddorp. Met dit verschil echter, dat de nettenrollen op het achterschip de plaats ruimen ten voordele van een grotere brug. De planning voorziet dat de nieuwe Z.200 tegen eind mei volgend jaar bedrijfsklaar is.



De OD.6 'Zelden Rust' uit Ouddorp staat model voor de nieuwe Z.200 (foto g.w.)

DELTAFLX BELGIUM N.V.

Kielbankstraat 1A 8380 Zeebrugge

* industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie

* Facom kwaliteitsgereedschappen

* lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels

SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCH RUBBER - AFDICHTINGEN

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

privé: 050/41 76 19

fax: 050/54 68 02



EENNAAM MET FAAM

ANGLO BELGIAN CORPORATION

Marine voortstuwingsmotoren

Wiedauwkaai 43,

B.9000 GENT

TEL. 091/23 45 41 (5 Lijnen)

Telex: 11 298 abcg b

FAX: 091/ 24 03 01

Kontaktpersoon Erik De Poorter

Privé tel: 091/24 43 90



NV MULTINET

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: ☎ (059) 32 12 10

Telex : 81028 PEFLOS

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN, NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

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

Sport: Allerlei netten

Boat show '90 in de gebouwen 'Beliard-Murdoch'

Vijfjarenplan voor Oostendse docklands?

Oostende - Media Center-concessiehouder Jean-Pierre Cobbaert zit om geen initiatief verveeld. Zoals hier reeds gemeld, verwierf hij enkele maanden geleden de oude gebouwen van de scheepswerf 'Beliard-Murdoch', die hij (voorlopig) als opslagruimte gebruikt. Sinds, in 1983, voor de konstruktie van mijnenvegerrompen van staalbouw op versterkt polyester overgeschakeld werd, staan de gebouwen leeg. Het laatste stalen schip, de splitsleehopperzuiger 'Vlaanderen XXI' van Baggerwerken De Cloedt, gleed er op 14 oktober 1982 van de helling.

Het idee om de omgeving van Vlot- en houtdok een rekreatieve-nautische bestemming te geven, stak de kop op toen er bij de bekendmaking van het 'Masterplan' voor de Oostendse haven sprake was van de dokken te dempen. De Oostendse zakenman Cobbaert lanceerde toen een plan om de verlaten dokken om te toveren tot een rekreatief-toeristisch ontwikkelingsproject, waarbij watersportakkomodaties en woonruimten voorzien waren. De 'Oostendse Docklands', een mini-kopie van prestigieuze projecten zoals er rond de Londense dokken, de Custum House

Docks in de drukke handelshaven van Liffney (Dublin) of in de Israëlische citrusheraven Jaffa uitgebouwd worden. Het plan werd in overheidskringen op



Een van de leegstaande loodsen op de oude scheepswerf 'Beliard-Murdoch' (Foto g.w.)

verbijstering onthaald, omdat er nauwelijks besprekingen aan vooraf gingen.

Vijfjarenplan ?

Voorlopig blijft het wachten op de beslissing of de waterpartijen behouden blijven. Ondertussen legde de initiatiefnemer contacten met buitenlandse investeerders, die het project willen helpen op-

zetten, al dan niet op basis van de PPP-procedure (Public Private Partnership), waarbij overheid en privésector samenwerken. Het plan bestaat echter alleen nog maar op papier. Het hele project zou enkele miljarden vergen, die niet in een handomdraai bijeengesprokkeld worden. Voorlopig is er nog geen concrete beslissing. Cobbaert beschikt wel over 35 000 m² overdekte en open ruimte, die grotendeels onbenut blijven. Hij maakt zich wel sterk dat de ombouw van de uitgediende loodsen tot een rekreatief-nautisch centrum binnen een vijfjarenplan realiseerbaar is.

Boat Show '90

Het enige waarover wel concrete plannen bestaan is de organisatie van de eerste "Ostend International Boat Show '90" in september volgend jaar. Het voorbeeld van de eerste nationale watersportbeurs in de Mechelse Nekkerhal (die in januari 11. bijna tachtigduizend bezoekers lokte, heeft blijkbaar aanstekelijk gewerkt. Cobbaert, die op het vlak van groots opgezette handelsbeurzen reeds zijn mannetje gestaan heeft, wil nu blijkbaar ook in de sporen lopen van organisaties als Messe in Düsseldorf of de Hiswa in Amsterdam. Het ziet er dus naar uit dat ons land volgend jaar twee nationale watersportsalons zal hebben, aangezien de Mechelse organisatoren reeds aangekondigd hebben dat hun "Boat Belgium" volgend jaar weer plaats grijpt.

De Oostendse Cobbaert heeft voor zijn "Boat Show '90" ongetwijfeld troeven in handen: ruime en gemakkelijk bereikbare waterpartijen voor het afmeren van grotere pleziervaartuigen, enorme loodsen en terreinen met voldoende parkeerruimte. "Met een minimum aan investeringen, zo'n twintig miljoen om er een cijfer op te plakken en de nodige oprisingswerken kan hier een mooi exocentrum tot stand komen," aldus Jean-Pierre Cobbaert. (g.w.)

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

In de Oostendse Stedelijke Visserijschool start op maandag 18 september 1989 de lessenreeks afgestemd op het examenprogramma "Brevet Jachtman". Inschrijven kan door storting van 6 950,- op rek 000-0005006-59 van stadskas Oostende, met vermelding "Inschrijvingsgeld Jachtman 1989-1990".
Inlichtingen in hogervermelde school (Mercatorlaan 15), op telefoonnummer 059/ 70 40 19

Staatssekretaris De Keersmaeker in Oostende

"Onzekerheid blijft bestaan"

Op de zonnige twaalfde julidag pleegde staatssekretaris voor landbouw Paul De Keersmaeker overleg met de redersorganisatie, nadat hij vooraf met de O.29 uitgevaren was. Na afloop hield hij een perskonferentie, waarbij de actuele visserijproblematiek toegelicht werd. Met enkele ambtenaren en televisieploegen van VTM



Staatssekretaris Paul De Keersmaeker omringd door de raad van bestuur van de Rederscentrale. (foto g.w.)

en RTL voer de 'Broodwinner' met de staatssekretaris uit. Omdat de nieuwe schipper voor de O.29 nog niet beschikbaar is, hield een leraar van de Oostendse stedelijke visserij school het roer. Onmiddellijk na zijn terugkomst woonde de staatssekretaris met zijn kabinetsleden een vergadering met de bestuursleden van de Rederscentrale bij. Nadien ontmoette hij de persvertegenwoordigers.

Ophefmakende verklaringen vielen er niet te rapen. De regeringsverantwoordelijke voor het visserijbeleid herhaalde nogmaals dat zijn politiek crop gericht is een evenwicht te bewaren tussen de toegestane quota en de vlootcapaciteit, zoals in het meerjarig oriëntatieprogramma werd vastgelegd. Inzake het in stand houden van een operationele en economisch verantwoorde vlootomvang liet de staatssekretaris er geen twijfel over bestaan dat aan de huidige situatie weinig kan gewij-

zigd worden. Precies omwille van het behoud van dit evenwicht kan het vlootbeleid niet versoepeld worden, wil men de leefbaarheid van de sektor niet aantasten. Het behoud van het artisaan en familiaal karakter van de vloot werd door de aanwezigen in vraag gesteld, nu stilaan begint door te sijpelen dat een niet nader bepaald aantal Belgische vissersvaartuigen in buitenlandse (lees Nederlandse) handen zit. Zij blijven onder Belgische vlag varen, voorlopig nog met een Belgische schipper, maar voor de rest met buitenlandse bemanningen. Deze vaartuigen en de daarbij horende licenties bieden nieuwbouwmogelijkheden die echter de tewerkstelling aan de Belgische kust niet ten goede komt. In dit verband merkte staatssekretaris De Keersmaeker op dat voor alle reders een grote onzekerheid blijft bestaan. "Het probleem ligt ter tafel bij de Europese ministerraad. Tevens wordt nagegaan wat in het kader van onze nationale wetgeving haalbaar is", aldus de staatssekretaris. "Het kan niet zijn dat wij na '92 het kind van de rekening worden, nadat wij alle afspraken in verband met het Europese visserijbeleid correct nageleefd hebben. Wanneer het nationaal quotum geen nationale betekenis niet meer heeft, ga ik niet langer akkoord", zo zegde de beleidsman nog. "Het gevaar is evenwel reëel dat de Nederlanders langs die weg de quotaregeering omzeilen. Hierdoor komt de werkgelegenheid, een van mijn grootste bekommernissen, in het gedrang." En De Keersmaeker vervolgde: "Garanties kunnen wij op dit ogenblik niet geven, maar ik besef ten volle de omvang van de problemen en kijk belangstellend uit naar de houding van de Europese ministerraad."

Tijdens het vragenkwartier kwam ook de bouw van een aangepast visserijwachtschip aan bod. De bouw van een patrouillevaartuig werd principieel goedgekeurd door de vorige regering. De eerste schif

van 150 miljoen verdween, om budgettaire redenen, vorig jaar reeds van de begroting van Landbouw. Ook dit jaar werd een streep door het bedrag getrokken. Als antwoord gaf Paul De Keersmaeker te kennen dat de intentie blijft, maar afhankelijk is van een herschikking van de overheidsuitgaven. Iedereen begrijpt dat er na het jongste regeringskonklaaf geen verandering in de situatie te verwachten valt. Vraag blijft overigens of dergelijk schip een efficiënte controle mogelijk maakt men niet beter voor een controle uit de lucht kiest. - (g.w.)

Rederijen als Europese vennootschappen

Steeds meer vissersrederijen stappen over naar een vennootschapsvorm. Het wordt dan ook steeds moeilijker te achterhalen waar de meerderheidsaandeelhouders zitten. De toestand zal er niet op eenvoudigen wanneer de Europese vennootschap rechtsvorm krijgt. Al dertig jaar wordt in Brussel gepraat over de Europese NV, een juridische constructie voor ondernemingen die in de Gemeenschap opereren. Met 1992 in het vooruitzicht zijn krachten aan het werk om de grensoverschrijdende vennootschap in wetteksten om te zetten. Volgens sommigen een absolute noodzaak om het bedrijfsleven in staat te stellen de voordelen van de interne markt te benutten..

Een paar weken geleden heeft de Europese Commissie het voorstel op de agenda van de ministerraad gezet, met de bedoeling het er nog dit jaar door te krijgen. Voorwaarden voor de oprichting van een Europese NV zijn dat de nieuwe NV in een der lidstaten zetelt, dat tenminste twee van de gekoppelde bedrijven in de EG zijn gevestigd, dat het kapitaal uitgedrukt wordt in ecu's en minstens voor 25% volstort is. Het minimumkapitaal moet 10 000 ecu (ongeveer 4,3 miljoen BF) bedragen.

De Europese NV zou onderworpen zijn aan het belastingstelsel van het land waar de hoofdzetel gevestigd is. Eventuele verliezen van dochterondernemingen in andere EG-lidstaten zijn van de winst aftrekbaar.

De Europese vennootschapsvorm ligt wel dra binnen het bereik. Wie kan dan nog verhinderen dat Nederlanders voor de Belgische vaartuigen waarvan zij hoofdaandeelhouder zijn een vennootschap oprichten met een Britse rederij, die Spaanse en Portugese bemanningen aan boord neemt en veilt in... (Mag u zelf invullen). - (g.w.)

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

Behaalde brevetten en getuigschriften aan de visserijscholen

Stedelijke Visserijschool

"John Bauwens", Oostende

Getuigschrift scheepsleerjongen: Casier Joeri, Daems Davy, De Bock Steve, Defruyt Kristoffel, Marsh Bradley, Michils Jurgen, Salliau Gregory, Vermander Bart, Vermeersch Dirk.

Getuigschrift aspirant ter kustvisserij: Beun Kurt, Callenaere Serge, Coppijn Ronny, Henderyckx Alain.

Getuigschrift aspirant-schipper ter visserij: Barbaix Dennis, Beschuyt Steve, Claeys Jerry, Dooms Pascal, Gzom Ali, Janssen Luc, Kiekens Carlo, Lievens Dieter, Pots Stefaan.

Brevet schipper ter kustvisserij: Desaever Jan, Mussche Fernand, Oubiche Christophe, Steyaert Johnny, Vantroyen Dirk.

Brevet schipper ter visserij: Coulier Frans, Locqueneux Franky, Michils Marnix.

Brevet motorist ter kustvisserij: Coppijn Ronny, Cordy Patrick, De Backer Eduard, Decorte Eric, Defruyt Frederik, Ketels Peter, Lauwerens Roland, Reynaert Bart, Scholtes Andy, Vansteene Valre, Verstraete Didier.

Brevet matroos-motorist: Brouckaert Steve, Gombert Stephen, Sterck Serge.

Brevet motorist (1 500 pk): Maes Rik.

Aanvullend getuigschrift over de kennis van het bedrijfsbeheer: Barbaix Dennis, Coppijn Ronny, Dooms Pascal, Gzom Ali, Henderyckx Alain, Kiekens Carlo, Lievens Dieter.

Beperkt getuigschrift van radiotelefonist voor scheepsposten: Beun Kurt, Callenaere Serge, Coppijn Ronny, Henderyckx Alain, Barbaix Dennis, Beschuyt Steve, Claeys Jerry, Dooms Pascal, Gzom Ali, Kiekens Carlo, Lievens Dieter, Pots Stefaan.

Vrije Visserijschool

"Paster Pype" Oostende

Brevet van scheepsleerjongen: Ray Huwel, Jürgen Vanderwal, Stefan Verbeke, Anthony Vynck.

Certifikaat van bekendheid: Patrick Bogaert, Peter Cattoor, Rolf Degrendele, Kurt De Rees, Glenn Dugardein, Glenn Serlez, Peter Van Boven.

Beperkt Certifikaat van radiotelegrafist: Thierry Blommaerts, Laurent Cagnard, Peter Cattoor, Norman Daems, Nico Germonpré, Eric Gulpen, Erik Janssens, Vincent Legein, Johan Lepeire,

Bryan Maes, Kristof Massenhove, Lorenzo Mille, Marco Moerman, Joachim Moeyaert, Sadik Smagge, Ronald Verstappen, Peter Van Boven.

Aanvullend getuigschrift over de kennis van het bedrijfsbeheer: Johan Lepeire, Norman Daems, Alain Deman, Chris Laplasse, Alain Vansevenhant, Marco Moerman.

Brevet aspirant-schipper ter visserij: Peter Lagast, Johan Lepeire.

Brevet aspirant-schipper ter kustvisserij: Marco Moerman.

Brevet schipper ter kustvisserij: Eric Gulpen.

Brevet schipper ter visserij: Guy Antierens, Danny Peperstraete.

Brevet motorist ter kustvisserij (300pk): Eric Gulpen, Angelo Maene, Anthony Proot, Alain Vansevenhant, Robin Puystjens.

Brevet matroos-motorist ter visserij: Jean-Pierre Deschagt, Angelo Maene, Anthony Proot, William Rondelez.

Brevet motorist ter visserij: Chris Laplasse, Thierry Blommaerts, Erik Janssens.

Rijkvisserijschool, Knokke-Heist

Certifikaat scheepsleerjongen: Bil Christiaan, Calus Rik, Claeys Chris, Debou Nico, De Neve Niko, Flitser Bart, Lagast Gianni, Savels Luc, Vandierendonck Jürgen.

Getuigschrift aspirant-schipper ter kustvisserij: De Groote Paul, Savels Chris.
Getuigschrift aspirant-schipper ter visserij: De Waegenaere Chris, Demeester Jeffrey, Rappe Hans, Utterwulge Dennis, Vanderheyde Tony.

Brevet matroos-motorist: Bogaert Günther, Derudder Steve, Rappe Philip, Ryheul Piet, Soreyn Remi, Vandierendonck Rudy, Vantorre Patrick.
Brevet motorist: Depaepe Marc, Lammens Frederik, Vandevelde David.

Brevet van radiotelefonie: De Groote Paul, Demey Philippe, Denorme Marc, De Waegenaere Chris, Demeester Jeffrey, Janssens Johan, Rappe Hans, Savels Chris, Savels Kurt, Utterwulge Dennis, Vanderheyde Tony, Vantorre Rik, Verbeke Luc, Vlietinck Peter.

Brevet motorist ter kustvisserij: Bogaert Günther, De Groote Paul, Derudder Steve, Rappe Philip, Ryheul Piet, Schiltz Nick, Soreyn Remi, Vandierendonck Rudy, Vantorre Patrick.

Diploma schipper ter kustvisserij: Demey Philippe, Denorme Marc, Janssens Johan, Savels Kurt, Verbeke Luc, Vlietinck Peter.

Diploma schipper ter visserij: Allemeersch Peter, Ameye Danny, Deman Marc, Derudder John, Droissart Paul, Savels Patrick, Savels Steven, Van Haecke Stefaan, Vlietinck Eddy.

Koninklijk Werk IBIS, Bredene

Certifikaat scheepsleerjongen: Paul Andries, Francis De Ruytter, Jerome De Seck.

Getuigschrift aspirant-schipper ter visserij: Cammermans Chris, Decruw Hans, De Groote Mario, Van Steenhuyze Davis (deze vier leerlingen behaalden ook allen het beperkt getuigschrift van radiotelefonist en het aanvullend getuigschrift over de kennis van het bedrijfsbeheer.)

Vrije Visserijschool, Nieuwpoort

Certifikaat van scheepsleerjongen: Pochet Didier, Vanthournout Danny.

Getuigschrift van aspirant-schipper ter kustvisserij: Cagnard Lino, Steve Deramoudt, Terriere Frederic, Vanhoutte Christophe.



SEAPRINT

Zetwerk, lay out, drukwerk,
tegen elke prijs

H. Baelskaai 2,

Oostende

059/32 55 59

Vlot verloop algemene vergadering Rederscentrale

Met 22 bestuurders zijn de visserijrederijen (eind vorig jaar 189 rederijen voor 204 vaartuigen) goed vertegenwoordigd in de Raad van Bestuur van de producentenorganisatie en beroepsvereniging "Rederscentrale S.V.". De helft van de bestuurders vertegenwoordigt de reders van de oostkust (Zeebrugge) en de andere helft van de mandaten wordt statutair toegerekend aan de verkozenen van de midden- en de westkust (respektievelijk Oostende en Nieuwpoort). Op de algemene vergadering, die een maand vroeger dan gebruikelijk plaatsgreep, in het Rijksstation voor Zeevisserij, werden de voorgeschreven formaliteiten afgehandeld. Er waren geen vakante plaatsen in te vullen en evenmin uittreedende bestuurders. Pas volgend jaar is de helft van het bestuur uittreidend en herkiesbaar. De statutaire bijeenkomst bleef dan ook beperkt tot de goedkeuring van de rekeningen, het jaarverslag en de begroting.

Volgend jaar zal de algemene vergadering ongetwijfeld meer gesprekstof opleveren. Na de wijziging van de statuten in '87 werd bepaald dat na verloop van drie jaar elf bestuursleden van hetzelfde gewest

uittreidend maar herverkiesbaar zijn. Het lot moet dan beslissen of dit de vertegenwoordigers van Zeebrugge of van Oostende-Nieuwpoort zullen zijn. In het geval dat er zich nieuwe kandidaten verkiesbaar stellen, komt het automatisch tot een stemming, die door de leden met veel belangstelling zal gevolgd worden.

Eindejaarsreceptie Stedelijke Visserijschool Oostende

Zaterdag 1 juli greep in de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens" te Oostende de eindejaarsreceptie plaats. Na een welkomsttoespraak door directeur De Winter werd het woord verleend aan de Oostendse schepen van onderwijs, de heer Six. Deze laatste beloofde de bevoegde instanties nogmaals te zullen aanspreken ten einde het geplande navigatiecentrum in Oostende te vestigen. Verder pleitte hij ook nog voor een andere aanpak van het deeltijdse visserijonderwijs.

Nieuwpoortse reder Jules Rathé overleden

Op het ogenblik dat ons vorige nummer van de persen rolde, overleed de gekende en joviale reder Jules Rathé. Een vertrouwd figuur aan de Nieuwpoortse kaai is niet meer. Op amper 58-jarige leeftijd nam de man, die van jongsaf aan met beide voeten in de visserij stond, afscheid.

Als jongeling trok hij naar zee met Nieuwpoortse en Oostendse vaartuigen, tot hij in 1957 medeëigenaar werd van de N.3 'De Rita'.

Kort daarop verwierf hij ook een aandeel in de N.491 'Corinne' en werd eigenaar van de N.470 die opnieuw als 'De Rita' ging varen. Beide vaartuigen werden van de hand gedaan toen hij in 1968, samen met Georges Vanhoutte, de N.706 'Ster der Zee' bij H. Deweerdt in Oostende liet bouwen. Lang hield Jules Rathé het vaartuig niet. Het werd vervangen door de O.306 'Cleaner' die tot op heden door de rederij Rathé en Kiekens werd uitgebaat. De Nieuwpoortenaar was ook nog betrokken bij de exploitatie van de N.22 'Zeester' van de rederij Rathé en Puystiens, terwijl zijn zoon een paar jaar geleden de N.75 'Sarvy' in handen kreeg.

Met Jules Rathé, gekweld door een meedogenloze ziekte, verloor de Nieuwpoortse visserij een gewaardeerd reder en vertegenwoordiger. Tot vorig jaar nog was hij opgenomen in het bestuur van de Rederscentrale, een mandaat dat hij toen vrijwillig ter beschikking stelde.

TE KOOP Z.519
BOKKENTREILER 525 PK
TEL: 050/54 74 92

Gevraagd: gebrevetteerde schipper om in de weekends mee te varen. Mag gepensioneerde zijn. Tel: 059/70 32 89

Sportvissersboot 7,92 x 2,35 m
15 pk Listermotor. Visklaar.
Prijs 220 000 frank.
Tel: 050/51 54 04

Zoek oudere goede vissersboot voor buiten de EEG,
Visspaanstraat 2, bus 4
8000 BRUGGE



"Stoere coatings voor zee- en binnenvaart"



Voor meer informatie:

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

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

Wij feliciteren...



**Daniël Hinderickx van de rederij
Achilles Sportfishing met de inbouw
van de nieuwe motor in de Achilles III**

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

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

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

Charles Nassel

De ontdekker van 'Charles Street': "opeens begon ik te wenen en we mochten vertrekken."

HET was al meteen duidelijk toen we het interview uitschreven. De babbel met de oudschipper uit de Opex moet je in feite kunnen 'beluisteren'. Wat nu aan het papier kleeft mist de klank en intonatie van het oorspronkelijke, directe verhaal van onze geïnterviewde. Weg is ook zijn, met scherpe klanken versneden, platste Ostends. En zoals wij onze leestekens strooien, zo sluit Charles Nassel zijn zinnen met een goedgerichte vloek. Wegens plaatsgebrek hebben we er een paar kilo uitgezift en om al te gevoelige lezers niet te kwetsen hebben we de geselecteerde vloeken vervangen door het '@@@'-teken. (Gewoon om te weten waarover we het hebben.)

Charles is een geboren verteller die het alleen moeilijk krijgt als we peilen naar data of namen om het verhaal meer chronologie te geven. Drie keer roept hij dan ook in uiterste nood zijn vrouw ter hulp om bepaalde gebeurtenissen uit zijn levensgeschiedenis te situeren, want Charles 'zapt' nogal eens van anekdote naar anekdote:

Hel

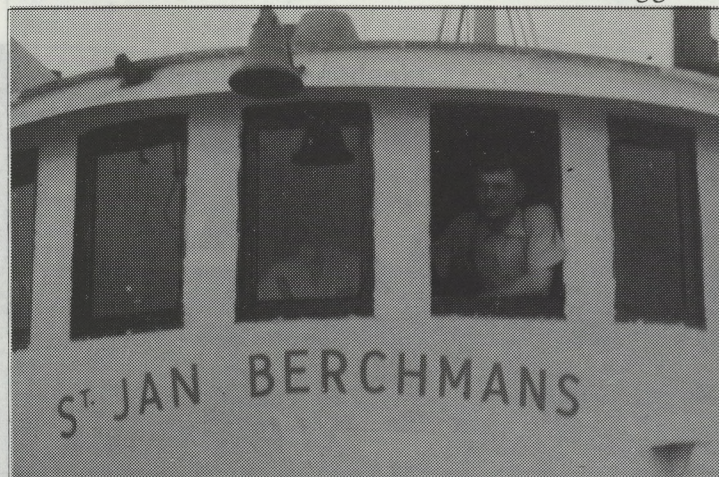
Het vissersbloed heeft Charles Nassel vooral te danken aan zijn voorouders langs moeders kant, die uit De Panne afkomstig waren. Zijn vader was dan zelf wel schipper-reder aan boord van de O.224 "Charles-Denise", maar verder stokte de visserstraditie langs die tak.

Misschien school daar wel de reden waarom zijn ouders de kleine Charles, die er al van kindsbeen van droomde visser te worden, het pad van de studie en de wetenschap wilden opsturen. Maar niets mocht baten. Eerst liep hij school in "Sint Vincentius" aan de kaai.

In 1929 (hij is dan vijf jaar) verhuist het gezin naar de Cairostraat ('de Kèrostrate') en het laatste jaar lagere school zit hij uit



bij de Jezuïeten in Melle (Gent). Ook de eerste moderne en het tweede jaar middelbaar zucht hij onder de ijzeren tucht van de Jezuïeten: "Leren heb ik nooit willen doen, dus voor mij was dat daar de hel op aarde. Een ijzeren discipline heerste



5 september 1954. De jonge Charles aan boord van de O.269 'St. Jan Berchmans', het vaartuig van zijn schoonvader.

daar toen @@@. Je mocht er zelfs je hoofd niet draaien en wilde je tijdens de studietijd iets uit je bank halen, dan diende je daarvoor toestemming te vragen. Eén keer per trimester mochten wij naar huis. Daarbij komt dat bijna alle vakken toen in het Frans gegeven werden. Alleen het eten was er goed.

Thuis hadden ze gedacht dat ik de visserij wel zou vergeten, maar niets was minder waar. Als 8 à 9-jarige ging ik in de grote vakantie al mee aan boord tot voor de Spaanse kust toe. En telkens had ik @@@ enorme last van zeeziekte, maar toch bleef ik @@@ dromen van de zee en de visserij. Uiteindelijk beslisten mijn ouders dan toch maar om mij naar de Paster Pypeschool te sturen, want een studax zou ik toch nooit worden. In de visserijschool was ik één van de oudste leerlingen. Ik bewaar uit die periode de beste herinneringen aan broeder Annobert, de bezielende kracht van de school sinds het afsterven van Paster Pype in 1926."

Als in mei '40 Wereldoorlog II losbreekt krijgt Charles de kans niet meer om zijn laatste eindexamens af te leggen, want heel de familie vlucht met de O.14 "Charlotte" naar Engeland.

"Ons schip werd @@@ door de Navy opgeëist en van masten en galgen ontdaan, gedemagnetiseerd omwille van de mijnen en zo voeren wij vanuit Milford naar het Ierse Belfast, samen met o.a. de O.242 van Henri 'Witte' Lambrecht en de O.290 van Crops. Daar hebben wij zo'n anderhalf jaar verbleven. Later werd heel het vaartuig zwaar bewapend, maar het enige dat we ooit afgeschoten hebben, waren vuurpijlen. Die dienden dan als doelwit voor de kanonnières van de Engelse oorlogsbodems."

Charles Street

In 1944 trouwt Charles Nassel met Gabriëlle Walrave en als familie en schip in '45 naar België weerkeren blijft hij, uit schrik om alsnog gemobiliseerd te worden, nog een jaar lang op de Engelse visbakken varen. "Oude schepen waren dat, die feitelijk vòòr de oorlog al waren afgekeurd door de zeevaartinspectie. Maar wat wil je, in oorlogstijd zouden ze je @@@ zelfs met een klomp ("kloeffe") in zee hebben gestuurd."

Teruggekeerd in 1949 behaalt hij in extremis aan

zijn vroegere visserijschool het brevet van leerling-stuurman en van schipper-2de klasse.

Hij wordt schipper aan boord van de O.269, het schip van zijn schoonvader, maar verdient daar: "Het zout op m'n patatten niet. Dat bleef @@@ maar wroetelen op de Witte Bank en in het Kanaal en dat terwijl mijn vader al rendabele reizen maakte naar IJsland."

Mijn schoonvader liet toen een nieuwe motor plaatsen, maar door de vibratie trilde en beefde het vaartuig zo erg, dat het onmogelijk werd de 'diepmachine' af te lezen. Door het aanbrengen van een vijfbladschroef hield dat beven dan wel op, maar het bleef aanmodderen en wij waren altijd twaalf uur langer onderweg dan de

anderen. Het was alsof je met tandpijn naar de tandarts trekt en dat die dan @@@ met een hamer op je teen slaat om je de tandpijn te doen vergeten!"

Aangezien hij dus meer kan verdienen als matroos aan boord van zijn vaders schip is de keuze rap gemaakt. Liever een rijke matroos, dan een arme schipper, "want als ik dat @@@ uitrekende, verdienden de matrozen meer dan ik als schipper."

Als zijn schoonvader de O.269 later laat ombouwen tot een langer vaartuig en ook op IJsland gaat varen is Charles weer bereid voor hem te werken. Zo ontdekt hij, eerder toevallig, in de IJslandse wateren, een zeer rendabele visgrond die al vlug tot 'Charles Street' wordt omgedoopt door de kollega's.

Later legt zijn schoonvader nog de O.324 "Raphaël-Gabriëlle" in.

Pompen

Ooit kwam hij met de O.224 terug van IJsland. "Wij hadden een mooie vangst aan boord en lagen dwars voor Aberdeen, toen de oliepomp het liet afweten. Ik riep, over de radio, mijn vader op die ons aanraade in Aberdeen te markten, maar aangezien we 700 bennen rode poon meehadden en die daar laag geprijsd stonden, was ik voorstander om onze vangst in Oostende te mijnen. Ik nam toen het besluit het schip met mankracht naar Oostende te "pompen". Door dat manuele pompen kreeg de motor weer druk en konden we blijven varen. Ik stelde een beurtrol op: één aan het stuurwiel, één in zijn kooi en vijf man om de beurt elk honderd keer pompen. We zouden twaalf uur varen en twee uur stilliggen. Liefst zesendertig uur hebben we zo gepompt. We waren gekraakt toen we Oostende binnenliepen. Achteraf bekeken was dat natuurlijk een dommigheid, maar wat wil je..."



De O.324, gefotografeerd in 1948.



Limietenvisser

Vele tientallen achttiendaagse reizen heeft Charles erop zitten naar de zuidoostkust van IJsland en al waren de territoriale wateren toen nog niet zò uitgebreid, toch werd er meer dan eens over de schreef gegaan. Charles Nassel: "Ja, mijn vader was @@@ een echte limietenvisser en meer dan eens zijn we door de 'koolbak' of door de IJslandse kustwacht betrapt. Zo zag ik op zekere nacht in de verte een schijnwerper. Ik dacht eerst nog dat het een lijnvisser was, maar na een tijd komt het vaartuig langs en zie ik een kanon op zijn bak staan. Ik zeg nog: '@@@, 't is de koolbak, we zitten binnen de limieten, dat wordt hier @@@ een boete van vijfhonderdduizend frank'. Ik ging aan boord van de kustwacht en daar stellen ze nog voor om te wachten tot het klaar wordt en dan een boei uit te zetten die onze positie binnen de territoriale wateren moest aangeven. Maar ik begon 'direkt zeem aan hun baard te smeren' en te zeggen dat we hen wel geloofden, want dat hun meetapparatuur veel beter was dan onze radar en opeens begon ik te wenen (en tonne begoste'kik @@@ te blèten hé...). Ik dacht bij mezelf dat ik op die manier uit de penarie zou geraken. En waarlijk, die man kreeg medelijden @@@ en we mochten vertrekken.

Twee jaar later viste ik op kreeften en, @@@, krijgen we daar weer die koolbak achter ons aan zeker. Zelfde scenario. De overtreding wordt vastgesteld. Ik ga aan het wenen en weer gaan we vrijuit. Een andere keer, het was in de maand juni en het werd omzeggens niet donker, was er buiten de limieten niets ('gèn klooten') te vangen. Wij gingen dus in overtreding, maar mijn vader die zeer goed kon zien, zag de koolbak al van ver afkomen. Op vaders bevel sloegen wij direkt op de vlucht en de kustwacht ging achter ons aan. Toen hij ons uiteindelijk had ingelopen, had hij al heel wat verwittigingschoten afgevuurd en hij bracht ons tot stilstand met een laatste schot, een paar meter voor onze boeg. Vader en ik hadden afgesproken dat we zouden zeggen dat we een scheur in onze netten hadden en dat we van plan waren binnen te lopen in IJsland. Toen wij aan boord van de kustwacht kwamen, zegde de kommandant ons: 'We hebben vierentwintig schoten gelost vooraleer jullie stopten. Dat is nog nooit gebeurd.' Wij werden elk afzonderlijk verhoord. Mijn vader had hen ondertussen wijsgemaakt dat wij op weg waren naar de visgronden rond 'Rockol' en ik kon dat alleen maar beamen. En toen zij op de zeekaart onze koers uitzetten, bleek het louter toevallig nog te kloppen ook. Weer waren wij vrij en kregen we geen boete."

Wetenschap

En al wilde Charles Nassel in zijn jeugd



Professor Louis van de KUL, op wiens verzoek Charles Nassel, met engelengeduld, gedurende elke terugreis, om de drie uur een heel jaar lang watermonsters verzamelde.

niet studeren, later heeft hij meer dan zijn steentje tot de wetenschap bijgedragen. Zo voer Raymond Clarysse als biologiestudent vier keer mee naar IJsland om stalen zeewater te nemen en te ontleden voor zijn proefschrift.

Een paar jaar later stond ene professor Louis van de K.U.L. op de kaai, met het verzoek op de terugreis waterstalen te nemen. Om de drie uur moest dat gebeuren, vijftientig keer in het totaal. Staal nemen, temperatuur van lucht en water nemen, zeegang noteren...

Charles Nassel: "De eerste reis heb ik één keer water genomen, de tweede keer ook, maar de derde keer dacht ik: @@@, die vent kan erin! Als hij denkt dat ik hier alle drie uur uit mijn nest ga komen... Toen ik hem achter de reis terugzag, zegde ik hem dat ook. Die man was er het hart van in en hij vertelde me dat hij graag al die gegevens verwerkt zou hebben tot een wetenschappelijk werk. Ik kreeg medelijden met hem en nam me voor het dan toch maar te doen."

Een vol jaar heeft Charles dus op elke terugreis plichtsgetrouw om de drie uur een emmer water geschept en een aantal gegevens genoteerd. "Ik deed het heel serieus en wilde het nooit aan anderen overlaten." Charles toont ons fier het meer dan driehonderd bladzijden dikke verslag waartoe hij, in niet geringe mate, heeft bijgedragen: 'La végétation Phytoplantonique de l'Océan Atlantique N.-E. et de la Mer du Nord'. "Dat boek is heel de wereld rond verstuurd naar vierhonderd verschillende universiteiten en instituten. Kijk, de auteur

heeft mij in zijn voorwoord persoonlijk bedankt. Dus als ik dood ben, gaan ze mijn naam hier en daar toch nog ophouden.

Een paar jaar later is ook professor Van Laetem eens meegeweest. Ondanks zijn zeeziekte vond de man het de mooiste reis die hij ooit had meegemaakt. Hij was wel vijf kilo vermagerd. Maar dat was niet erg, want hij woog er honderd en vijf."

Coma

Als IJsland zijn territoriale wateren tot 200 mijl uitbreidt zegt Charles de visserij vaarwel en gaat hij bij de firma Crops de machines reinigen. Hij promoveert er tot stoker, maar had omzeggens niets meer om handen. Hij moest alleen maar één en ander controleren. "Toen pas kreeg ik het echt lastig. Voor wie het hard labuur gewoon is, is zo'n job @@@ bijna een straf."

Na een meningsverschil met één van zijn oversten, stapte hij over naar Van Waes. Uiteindelijk wordt hij dus vislosser.

Op een vroege januarimorgen in '80, als hij terugkeert van de vismijn, wordt hij met zijn fiets opgeschept door een auto.

In coma wordt hij naar de kliniek afgevoerd. Zijn schouder was verbrijzeld, twee ribben waren gebroken, zijn longen waren geraakt, hij had een bekken- en een open breuken. Het duurt drie jaar voor hij hersteld is.

Nu is Charles Nassel gepensioneerd. Als het kan, werkt hij in de moestuin en verzorgt zijn konijnen. "Een visser kan wel boer worden, maar een boer @@@ nooit visser," zegt hij nog ten afscheid.

Interview Marc Loy, titelfoto Guido Walters

ONDERNEMERS KIEZEN DE ONDERNEMENDE BANK.

De bank die meedenkt.

Voor boeiende ideeën nemen we graag de tijd. Om creatief mee te denken. Om u onze ervaringen te vertellen. Om net zo enthousiast te worden als uzelf...

De bank die informeert.

Kredietformules op maat. Een klare kijk op het juridische kluwen. Lonende tips inzake fiscaliteit en overheidstegemoetkomingen. De NMKN houdt u feilloos op de hoogte.

De bank die voor u opkomt.

Onze gespecialiseerde diensten gaan graag aan de slag. Zo vaak en zo lang het nodig is. Want uw problemen zijn meteen ook de onze.

De bank om op te bouwen.

Zoals duizenden anderen dat al eerder deden. Ambitieuze beginners. Energieke KMO's. Klinkende namen. Ze kwamen als klant, maar vonden een actieve partner. Waarop wacht u nog?



De Kongovisserij (II)

Van Pemarco tot Pemarza

VORIGE maand startte Het Visserijblad een alomvattende reeks over de Vlaamse vissers die bijna dertig jaar lang hun beroep gingen uitoefenen in de Afrikaanse wateren. Het eerste deel had het daarbij vooral over de start van de firma "Pêche Maritime du Congo" (Pemarco) die de visserijbedrijvigheid in het toenmalige Belgisch Kongo organiseerde. Vandaag gaan we verder met de geschiedenis van dat bedrijf. Dit deel behandelt meer bepaald de periode tussen 1965 en 1978, de tijdspanne waarin Pemarco tot hoge bloei en uiteindelijk tot verval komt.

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 voor het nageslacht te bewaren.

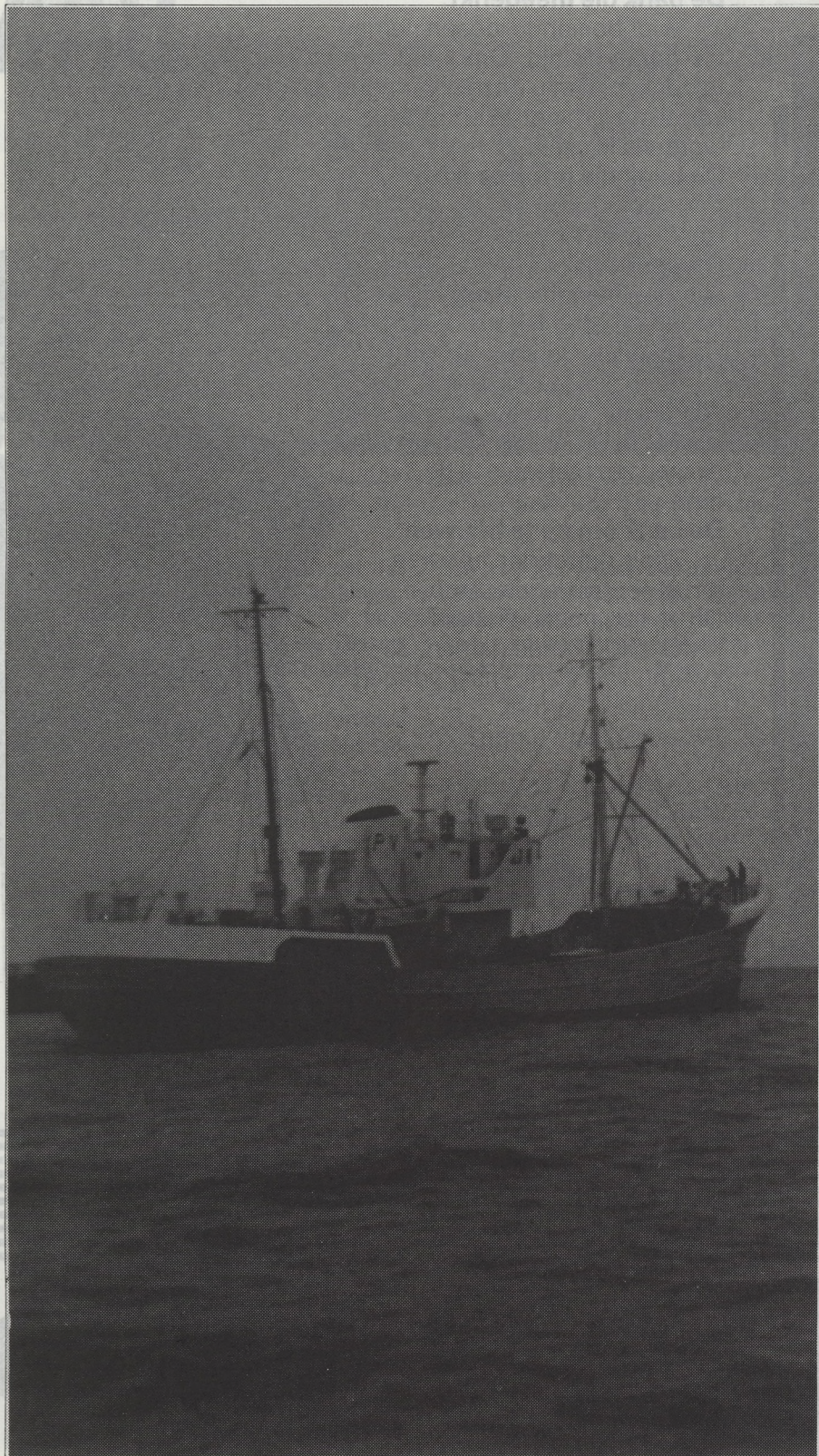
Herinneren we er nog aan dat deze reeks in volgende edities van Het Visserijblad verder gezet wordt. Gedurende de volgende maanden komen getuigen aan bod. Dan wordt dieper ingegaan op de menselijke aspecten van de aanwezigheid van onze vissers in de gewezen kolonie. Dan wordt er gesproken over het werk op zee, de ondersteuning aan de wal, de sociale en familiale sfeer en de contacten met de omgeving.

1965: de rederij bloeit

In 1965 breidde de vloot zich verder uit. Op het einde van dat jaar bracht Julien Engelbrecht de O.164 'Victor Seghers' (bouwjaar 1964 - 28 m - 375 pk) van Oostende naar Kongo. Dat schip werd kort daarop gevolgd door de O.333 'Johnny' (bj. 1960 - 38 m - 640 pk).

Op de visgronden kregen de vissers meer en meer concurrentie van Japanse en Russische fabrieksschepen, die, na verloop van tijd, door hun intensieve visserij de visstocks deden dalen. De Zairestroom (*) was ondertussen al lang bebakend zodat het ook 's nachts veilig varen was.

De infrastructuur breidde zich verder uit: het atelier kreeg meer gesofistikeerde machines, er kwam een volledige smidse, de firma bouwde meer bungalows voor de families en verblijven voor de blanke bemanningsleden. Werklieden om de huizen te repareren en werken uit te voeren aan boord van de schepen werden aangevraagd. De vaartuigen vingen nog altijd geen vis genoeg om aan de vraag te vol-



De O.85 'Princesse Marie-Christine' op weg naar Afrikaanse wateren

doen. Vis werd op de lange duur in het binnenland meer en meer gewaardeerd. Pemarco kreeg van de Kongolese overheid het monopolie om diepvriesvis in te voeren en te distribueren. Ook bouwde Pemarco meer koelruimtes omdat er in Vigo, Spanje, een diepvrieshekreiler besteld werd.

In Breskens, Nederland, werd op de werf Van de Sande een kusttreiler (O.330) opgezet. Met deze treiler zou men pogen te vissen met het seinenet (een buidelnat dat men in een kring rond een school vissen wegschiet en het daarna eerst onderaan en achteraf ook opzij dichthaalt om het volledig tegen het schip te winden, zodat de vis in de kleinste kring van het net samengepakt zit en men het maar uit te scheppen heeft.) Behendige schippers vangen op die wijze soms veertig ton in één trek. Met dit systeem wordt gevist op soorten die zich dicht bij het wateroppervlak bevinden (pelagische soorten). De kustvisser O.330 'Sanzala' (bouwjaar 1965 - 19 meter - 165 pk) werd vanuit Oostende naar Matadi gebracht door Pol Arnoys. In Kongo joeg men ermee op een soort haring. Het vissen met een seinenet liep echter op een sisser uit. Na een periode van experimenteel vissen werd overgeschakeld op gewone netten (treilnet met scheerborden).

Verder werd in 1965 de O.323 'Croix du Sud' (bj. 1965 - 48 m - 1100 pk), in de volksmond 'Blekken doos' genoemd, in gebruik genomen. De vaste schipper werd Marcel Vermoote. De 'Croix du Sud' was een hekreiler en kon zijn vangst op zee diepvriezen. De diepgevroren vis werd opgeslagen te Ango-Ango en verkocht in periodes van visschaarste. De invoer van diepvriesvis werd bij de konsumenten goed onthaald. Ook probeerde men gerookte vis aan de man te brengen. Dit project mislukte. De plaatselijke bevolking blakerde liever hun vis zwart in 't vuur. Ook het distribueren van droogvis mislukte. Naarmate de vloot uitbreidde werden de zwarte vissers meer en meer opgeleid om een aantal taken op zich te nemen, alhoewel ze niet altijd verantwoordelijk te werk gingen. Men leerde hen 'splitsen', de mo-

toren onderhouden, netten herstellen, enz. Netten vermaken dat ging moeilijk, doch netzakjes maken om te verkopen, daarin waren ze handig, aldus de Vlaamse vissers. Het voedingspatroon aan boord verliep volgens een vast stramien. De blanke vissers hadden al wat ze thuis gewoon waren. De zwarte bemanningsleden kregen 's morgens brood en thee, eventueel aangevuld met vis. 's Middags werd een grote ketel rijst en vlees gekookt en verdeeld. 's Avonds kregen ze elk twee vissen om te bakken. Dikwijls bewaarden de zwarten die vissen om ze aan wal te verkopen en zodoende enig drinkgeld te hebben.

Doordat Kongo slechts een kust van dertig kilometer lengte had, was men verplicht te gaan vissen voor de kusten van andere landen, voornamelijk Angola. Tot 1967 werd dicht onder de kust gevist. In 1967 besliste de Portugese regering om de territoriale wateren uit te breiden van drie mijl tot twaalf mijl. Hierdoor ging 75 procent van de traditionele visgronden verloren. Pemarco probeerde nog visrecht te krijgen, steunend op 'verworven rechten', maar er was niets aan te doen. Nieuwe visgronden werden gezocht, dieper in zee en meer naar het zuiden toe. Het verleggen van de territoriale zeegrens ging gepaard met een incident. Isidore Engelbrecht was aan het vissen met de O.130 'Mbizi' binnen de nieuwe twaalfmijlsgrens. Hij was niet op de hoogte van het in voege treden van de nieuwe regeling. Achteraf verklaarde het Belgische consulaat dat iedereen verwittigd was, maar dat bleek het geval niet te zijn. De O.130 werd gepraaid door een torpedojager en gewapende mannen kwamen aan boord. Het schip moest mee naar de Angolese haven Moussamedes. De schipper betwistte de aantijging. Als men een lijn trok meegaande met de kustlijn van de baai waarvoor hij viste, zat hij niet binnen de economische zone. De autoriteiten volgden echter een andere redenering: zij verbonden de uiterste punten van de baai met een lijn en pasten dan twaalf mijl af. Zo bevond de O.130 zich wel binnen de zone. Na heel wat palabers, waarbij de Belgische

konsul bemiddelde, werden het schip en de bemanning vrijgegeven. De vis bleef aangeslagen. Ten lange laatste kon Isidore de vis toch terugkopen. Na drie dagen mochten ze weer uitvaren. Dit incident liep nog goed af. Er zijn gevallen bekend na 1974, toen de spanningen tussen Zaire en Angola een hoogtepunt bereikten, die slechter afliepen. Hierover later meer.

Grote treilers

Vanaf 1968 viste men dus verder van de basis af. Er waren een aantal kleinere schepen verouderd en onrendabel geworden en men zag uit naar grotere treilers. In Oostende had de P.V. vier grote treilers, die wegens het uitbreiden van de economische zone rond IJsland hun traditionele visgronden kwijt waren en wegens bemanningstekort in deze visserijsector lelijk aan 't sukkelen waren. Om in aanmerking te komen moest de O.81 'John' helemaal verbouwd worden en daarom werd hij later opgelegd en verkocht. De P.V. verhuurde de drie overige trawlers aan Pemarco. De APM (het Belgische deel van de firma) bestelde een nieuwe, voor die tijd zeer moderne treiler bij de werf Béliard-Murdoch te Oostende. Men overwoog om de diepzee treilers van de P.V. aan te passen en er diepvriestreilers van te maken. Volgens plan kwam de verse vis in het ruim op een transportband. In de voorpik zou de vis diepgevroren en verpakt worden. Met een tweede transportband terug in het ruim beland zouden de vissers de dozen stockeren. Wegens de te hoge kostprijs voerde de directie het plan af.

Ten onrechte, zo zegde men in Matadi. Want door de lange traversen en het soms lang moeten zoeken naar visscholen verloor men veel tijd. Wanneer men dan toch op rijke visgebieden stootte, kon er niet lang genoeg gevist worden, omdat de reeds gevangen vis dan niet vers genoeg meer was. Een diepvriestreiler daarentegen zoals de O.323 bleef gewoon doorvissen. Op 13 mei 1968 vertrok de O.85 'Princesse Marie-Christine' (bj. 1960 - 61 m - 1 600 pk). Op 18 mei 1968 vertrok de O.90 'Prinses Paola' (bj. 1960 - 61 m - 1 600 pk) met als schipper Julien Engelbrecht. De O.85 was bemand door Frans Pots (schipper), Donald Rijckewaert (stuurman), André Dedrie (motorist), Henri Devos, Marcel Lahouter, aangevuld met vier Kongolese matrozen. Frans Pots deed twee reizen vanuit Matadi om de nieuwe bemanning de kans te bieden vertrouwd te raken met het schip; de stuurman en de motorist bleven zes maanden ter plaatse en de blanke matrozen kwamen met de Kongoboot terug naar Antwerpen. Het schip was hoofdzakelijk geladen met visgerief, massa's voedingswaren en kookgerei voor de compagnie. Voor schipper Pots was het een steek in het hart dat hij de trotse treiler moest weg doen naar Kongo.

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

De toenmalige Kongolese vlag in de voormast was al twee dagen een doorn in zijn oog en nog in de 'sassen' gaf hij opdracht hem te verwijderen. De eerste dagen liep het vaartuig binnen in de Franse havenstad Bayonne om er een seinenet op te halen voor de O.311. Van daaruit voer hij recht door naar Matadi. Onderweg viel het de schipper op hoeveel moderne schepen er

gen, 's nachts waren dat alleen krabben, maar omdat krabben in Kongo niet gegeerd werden, viste men 's nachts niet. Een later projekt om krabben te versturen naar België en hier te verkopen mislukte wegens gebrek aan diepvriesinstallaties. De O.85 kwam terug te Ango-Ango met 3 600 bennen in tien dagen. Rekening houdend met het feit dat men de eerste dag

stinkerige licht er ier allemolle") gooide de schipper alles in zee. Achteraf bleek dit de maniok van de zwarten geweest te zijn; hun voedsel voor de eerste dagen.

Omdat men voorzag met de grote treilers in ruwer weer te moeten vissen, had men oliegoed en laarzen mee. De zwarte bemanning had dit nog nooit gezien. Doordat ze ondervonden dat ze daardoor droog bleven, wilden ze deze kleren niet meer uitdoen. Enkele dagen later kwam de machinist op de brug en zegde dat er ergens een lek was, want één van de twee watertanks van 25 000 liter was bijna leeg. Frans vroeg of er buitengewoon veel water in de bilges stond. Het antwoord was negatief. Bleef de vraag waar dat water dan wel naartoe was. Na enig over en weer gepraat viel het op dat de zwarte bemanningsleden hun oliegoed niet met zeewater afspoelden. Na de volgende trek gingen schipper en machinist naar beneden kijken en ja hoor, na het werk aan dek stond de hele bemanning het oliegoed af te spuiten onder de douches.

Later op de reis kregen de zwarten elk een nummer op de rug. Bij de organisatie en verdeling van het werk herkenden de Vlaamse vissers het ene gezicht uit het andere niet. Nu kon men, zonder de naam en het gezicht te moeten leren onthouden, doelgerichte opdrachten doorgeven aan het juiste nummer.

Ook bij het stockeren van de vis rezen er problemen. Na iedere trek werden er zes zwarte bemanningsleden aangeduid om met de stuurman naar beneden te gaan. Voor de zwarte bemanningsleden was die grote ruimte waarin honderd ton ijs lag, te koud. Ze wilden er gewoon niet in. Sommigen werden er met zachte dwang ingedwongen. Na het werk brachten deze dan hun schoppen en hakmessen (om het ijs fijn te hakken) mee naar boven opdat de stelen de kans zouden krijgen op te warmen.

Toen de schipper zag dat het ijs door de binnenkomende warmte sneller smolt dan hij dat op IJsland gewoon was, wilde hij de luiken dichtleggen. Beneden brak een algemene paniek uit.

Het feit dat men, de machinist uitgezonderd, slechts met twee blanken was om op de brug te staan, was moeilijk. De zwarten waren te onbetrouwbaar om de leiding van het schip over te nemen. De schipper en de stuurman losten elkaar voortdurend af en de nachten dat men stil lag duurden geweldig lang.

Tijdens de tweede reis van de O.85 werd het de Vlamingen toch te machtig al die schone vis weg te gooien. De zwarte bemanning had dan ook de opdracht gekregen de tongen bij te houden. Te Matadi kon men 800 kg tong verkopen aan een Amerikaanse flottielje dat op bezoek was. De rest van de 17 000 kg werd in de Zaireestroom gegooid wegens gebrek aan afzet.



De O.85 in de haven van Bayonne, Frankrijk. Van links naar rechts: André Dedrie, Donald Rijkewaert, Henri Devos, Frans Pots

voor de Afrikaanse kust aan het vissen waren.

Te Ango-Ango kregen schipper Pots, André Dedrie en Donald Rijkewaert eenentwintig zwarte bemanningsleden aan boord. Voortgaande op plaatselijke gegevens voor het schip een vijftiental mijl buiten de stroom naar een visgrond ter hoogte van Moite Seca (Angola). De eerste nacht ving men zes en de volgende dag tien scheepsmandjes vis. Beseffende dat men op deze manier, met een treiler van eenenzestig meter, zijn brood niet zou verdienen en voortgaande op vroegere gesprekken met kapiteins van de Z.565 'Narwal' en buitenlandse kapiteins van diepvriestreilers, zette hij koers naar de Walvisbaai (zuidelijk Namibië) om daar zijn geluk te beproeven. Onderweg vertoende de 'diepmachine' dikwijls vischolen. Als men de bodem onderzocht door een tijdje één scheerbord achter zich aan te slepen, ondervond men dat die zogenaamde vischolen hele massa's koraalstructuren waren. De traverse verliep langs een zwarte kust waarop 's nachts nergens een licht te bespeuren viel. Eens de Tijgerbaai voorbij kwam men vissende hektreilers tegen. Daar werd gevist, zo'n dertig à veertig mijl uit de kust, op honderd twintig vadem diep. Het was een visrijk gebied met hoofdzakelijk middenslag heck (mooie meid). Overdag werd vis gevangen

verloren had en dat het twee en een halve dag varen was naar de visgrond en evenveel dagen terug, had men de vangst generaliseerd in vier dagen, aan drie trekken per dag. Terug te Ango-Ango had men twee dagen nodig om het vaartuig te lossen. Heck en horsmakreel (pours) was toen de duurste vis. Met pijn in 't hart zagen de Vlaamse vissers de hele reis staarten (zee-duivels) en roggen over boord gooien.

Na het lossen en nog wat organisatorische afspraken vertrok men voor een tweede reis. In vier dagen tijd haalde men vierduizend tweehonderd bennen binnen.

Ondertussen was de O.90 op de visgrond gekomen met twee schippers aan boord. Julien Engelbrecht bleef schipper op de O.90 en Isidore Engelbrecht werd in de luwte van de Walvisbaai zelf, overgezet op de O.85 om het schip beter te leren kennen.

Zowel de blanke vissers als de zwarte matrozen moesten zich aanpassen. De blanken die voor het eerst naar Kongo trokken, moesten zich aanpassen aan de plaatselijke gebruiken. En de zwarte matrozen hadden het moeilijk met de grote schepen en de nieuwe verre visserijen.

Tijdens de eerste reis van de O.85 naar de Walvisbaai lag het achterdek vol met in bladeren gewikkelde stokken. Het waren pakken van ongeveer vijf kilogram. Terwijl hij in zichzelf murmelde ("wuffer

Om de grote treilers vlug van voldoende ijs te kunnen voorzien, moest de ijsfabriek dag en nacht doorwerken. Door hun sterke motoren verloren de grote treilers weinig

o.a. Paul Jolyt (machinist), Daniël De Corte (tweede machinist), Donald Rijckewaert, André 'Bruggeling' Van der Veen en Louis Verhaeghe (die mee ging om zijn zoon Charel Verhaeghe, die met de dochter van een inlands stamhoofd getrouwd was, te bezoeken).

Dit schip was nokvol geladen met een lading ter waarde van twintig miljoen frank. Aan boord bevond zich een volledige kippenkwekerij die in Kinshasa moest opgebouwd worden, een auto, ongelooflijk veel voedingswaren, visgerief, scheerborden, onderdelen voor motoren, meubels (o.a. lederen salons voor president Mobutu) en twee dozen gouden tafelbestekken. Om deze laatste niet kwijt te geraken had de schipper ze op de dag van het vertrek zo goed verstopt dat men er te Matadi maar één terugvond. Frans was al met de O.88 terug naar België toen Lucien De Corte hem opriep en zegde dat men de tweede doos gevonden had. Deze was op de brug verstopt, tussen de buitenplaat en de houten binnenbekleding. Na de aflevering van de O.80 ging de directie de kleine oude vaartuigen terugbrengen om af te breken. Op 7 november 1969 vertrok de O.88 'Curie' naar Oostende, ze was geladen met tachtig ton ruwe rubber en twintig ton koffiebonen. Het schip was volledig versleten en men voer alleen met kompas, een radio die slechts drie dagen werkte, zonder radar, noch 'diepmachiene'. De eerste dagen werd het leven aan boord verstoord door een voortdurend sissen. De luikdeksels bogen naar boven alsof een reus er met zijn rug tegen duwde. Na een gesprek met de kommandant van een voorbijkomende vrachtaarder kwam de schipper te weten dat ruwe rubber gist en dat de vissers de luikdeksels moesten open leggen. Het vissersschip werd te Antwerpen afgebroken. Uiteindelijk werd de overtocht

van de oude vaartuigen stopgezet, omdat men van een aantal onder hen niet meer op de motor kon vertrouwen. Na alles eruit gehaald te hebben wat nog bruikbaar was, werden ze diep in het water tot zinken gebracht, gewoon om er vanaf te zijn.

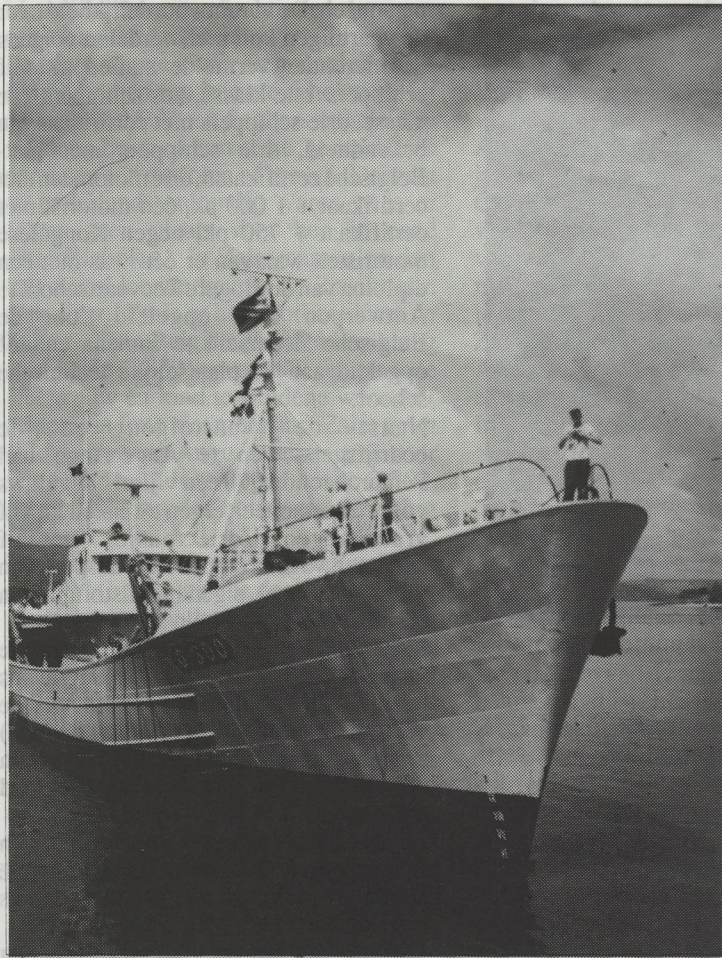
Visgronden

Tot 1967 bezochten alle treilers de door de expeditie Mbizi gelokaliseerde visgronden en werd er hoofdzakelijk onder de kust gevist. Vanaf 1967 werd de 12-mijlsgrens ingevoerd en gingen, zoals hierboven reeds vermeld, drie vierden van de klassieke visgronden verloren. De treilers waren verplicht nieuwe visgronden te zoeken. De bezochte visgronden kan men in vijf groepen onderbrengen:

1. Ten noorden van de Zairemondning: deze visgebieden waren dicht bij huis. Alleen het seinenet was er bruikbaar. De ongelijke bodem liet er geen bodemtreilen met scheerborden toe. De visserij werd er sterk bemoeilijkt door veelvuldige sterke stromingen.

2. Ten zuiden van de Zaireestroom: (a) Tot aan de negende breedtegraad: de visgronden waren Moite Seca, Ambriz, Ambrizette en Luanda. Ze waren rijk aan vis en het was er altijd mooi weer. (b) Van de negende tot de dertiende breedtegraad: visgrond Lobito. Dit was een rijke visgrond ter hoogte van Rio Cuanza en Cap Monio (Angola). Er werd gevist met de bodemtreil, bij meestal goed weer. Na 1967 waren er minder mogelijkheden: uitbreiding van de territoriale zee zorgde ervoor dat negentig procent van de visgronden verboden gebied bleven. (c) Van de dertiende breedtegraad tot de grens met Namibië: er was daar een zeer rijke visgrond: de Tijgerbaai. Vòòr 1967 had Pemarco er een zeer hoog rendement. Na 1967 waren de beste gebieden onbereikbaar voor de Pemarcotreilers. Er werd gevist met bodemtreil bij redelijk goed weer. (d) Vanaf de grens met Namibië tot voorbij de stad Walvisbaai: eind 1968 viste men nog dieper naar het zuiden. Met de grote treilers O.85, O.90, O.80, O.300 en O.323 was het twee en een halve dag varen. Met de kleinere vaartuigen vier dagen en meer. Voor sommige was het te ver. Op honderd meter diepte ving men veel goudbrasem; op tweehonderd meter diepte, veel heek. De visserij geleek sterk op de IJslandvisserij. De werking van de Atlantische Oceaan was er voelbaar: steeds woelige zee, golven van vier meter en meer, koude temperaturen, veel mist en veel wind. Het was er perfect om te treilen. Om op die plaats renderend de visserij te beoefenen was er meer vakkennis vereist van de inlandse vissers. De viskoncentraties dienden er opgespoord en een verbeterde elektronische apparatuur drong zich op. De aanwezige visopsporingsapparatuur was verouderd; ze vernieuwen vroeg een

>



De O.300 komt toe te Ango-Ango. Op de bak staan Jef Delbol, Van Paemel (†) en Jean Michiels

tijd op de rivier. Ze voeren in twee uur naar zee en hadden slechts zes uur nodig om vanuit zee aan te leggen in Ango-Ango. De kustvisser O.330 had daarvoor bijna vierentwintig uur nodig doordat hij in zig-zag de stroom probeerde te overwinnen of de hevigheid ervan ontweek door dicht bij de oever te varen.

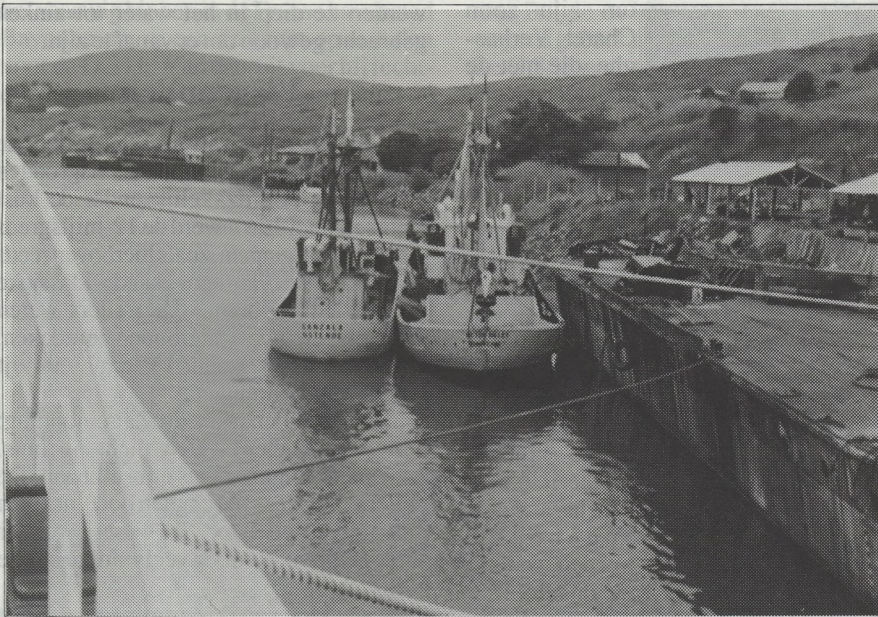
Toen de eerste grote treilers vlot in bedrijf waren, werden de kleinere en oudere vaartuigen stilgelegd: O.86, O.88, O.89, O.311, O.319, O.320.

Na nog een verblijf van twee maanden te Matadi waar hij de plaatselijke walkapitein verving, vertrok Frans Pots op 28 februari 1969 vanuit Oostende met de O.300 'Nzadi'; verder waren nog aan boord o.a. Jef Delbol, Jean Michiels (machinist), Marcel Lahouter en P. Van Paemel. De lading bestond uit visgerief. Werden de korren vroeger gemaakt door de "Vissersverbroedering", nu breiden de arbeiders ze zelf in de werkplaatsen van de P.V.

Na op nieuw een verblijf te Matadi om de plaatselijke walkapitein te vervangen, vertrok schipper Pots met de O.80 'Duchesse de Brabant'. Aan boord waren

belangrijke investering. Deze apparaten waren echter zeer delicaat en de afwezigheid van voldoende servicestations in de Afrikaanse landen kon de continuïteit

de O.323 te bestellen hadden reeds vaste vorm gekregen. Onderhandelingen werden aangevat met een Poolse werf om een grote diepvrieshekreiler te bestellen.



De O.330 'Sanzala' en de O.311 'Victor Billet' gemeerd aan het ponton. Rechts de overdekte werkplaatsen om de korren te herstellen.

bij pannes niet waarborgen.

Nieuwe plannen

In 1970 werd in Frankrijk een typische seinevisser gekocht. Het vaartuig werd ingeschreven als O.314 'Cimarron' (bj. 1963 - 47 m - 620 pk). Want men dacht nog steeds aan uitbreiding. Te Banana werd een terrein aangekocht van 18 000 vierkante meter, waar men een bedrijf zou uitbouwen met vijf seinevissers en waar een fabriek pelagische vis zou verwerken. De te vangen oppervlakesoorten waren van een mindere kwaliteit, zodat ze slechts na verwerking in een aantal hoofd- en nevenprodukten, marktrijp werden. Naast de O.314, die zijn vangst kon diepvriezen, dacht men aan vijf seinevissers van ongeveer eenentwintig meter, met een vermogen van 200 pk, een viskapaciteit van vijftig ton en tien bemanningsleden. Pemarco onderhandelde met Angola om een aantal visgebieden binnen de 12-mijlszone te mogen bevissen. De toelating kwam niet. Pemarco onderzocht de mogelijkheden om een Portugese maatschappij op te richten en op die manier toch in Angolese wateren te kunnen vissen. Er bestonden plannen om de resterende vloot kleine schepen te vervangen door een serie hekreilers, zoals de O.82 'Mariner' en de O.83 'Surveyer' van de P.V. Daartoe was een hele zijkant van de vaartuigen vrijgelaten. In België gebruikten de vissers deze ruimte als nettenmagazijn, in Zaire zou men er het logies voor de zwarte matrozen inrichten. Plannen om in Vigo een zusterschip van

Vroeger had men gepoogd de Z.565 'Narwal' te betrekken bij de Kongovisserij. Isidore Engelbrecht had daartoe tien maanden verlof zonder wedde genomen om de 'Narwal' te helpen uitreden en proefreizen op haringjacht te ondernemen in het Kanaal en op de Noordzee. Daarna probeerde hij het schip uit voor de kust van Zuid-Afrika. Het oorspronkelijke project bestond erin om de vangst uit Zuidafrikaanse wateren te diepvriezen en te Matadi over te laden in een CMB-cargo; ze naar Antwerpen over te brengen en hier te verwerken voor de Zwitserse markt. Op het einde van de proeven ontstonden er spanningen tussen Isidore, die kapitein ter visserij was en een Waalse kollega, die de leiding had tijdens de traverse en maar acht uur per dag wilde werken. Isidore hield het voor bekeken en nam zijn oude job bij Pemarco opnieuw op. (De 'Narwal' werd begin zeventiger jaren verkocht aan Argentinië, waar hij tijdens de Falklandoorlog door de Engelsen als een spionageschip aanzien werd en opgeblazen).

In 1970 had het bedrijf dus twaalf vaartuigen in de vaart:

- acht zijdewinders: drie middenslagtreilers (O.322, O.328, O.333) en vijf hoogzeetreilers (O.85, O.80, O.90, O.300, O.310)

- twee hekreilers: O.164, O.323

- één seiner: O.314

- één kustvisser: O.330

Het personeelsbestand zag er rond hetzelfde tijdstip als volgt uit: vanuit Matadi werkten er vijftig blanken (hoofdzakelijk Vlamingen, aangevuld met

Spanjaarden en Portugezen), waarvan dertig personen varend personeel en ongeveer vijfhonderd dertig Kongolezen, waarvan honderd vijftenzestig man varend personeel. De verantwoordelijkheid over de vaartuigen kon men verdelen volgens de hieronder vermelde stafleden: elf schippers 1ste klasse, zes schippers 2de klasse, drie schippers met certificaat van bekendheid, drie schippers met niet-Belgische certificaten, drie motoristen met certificaat + 1 000 pk, één motorist met certificaat + 750 pk, negen Kongolese motoristen waarvan er één was met een diploma van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, drie opgeleid door de Belgische Zeemacht te Banana en vijf opgeleid aan de plaatselijke technische school.

Naast de vaartuigen en de bedrijfsgebouwen te Ango-Ango had Pemarco rond 1970 een vijftal bungalows voor het personeel, eigen treinstellen, vijf vrachtwagens, drie busjes en vijf personenwagens voor het transport van vis en personeel, eigen brandstoftanks en een post voor eerste hulp bij ongevallen.

In 1972 bleven de door de staat opgelegde visprijzen zeer laag. Pemarco kon slechts gezond blijven als het systeem van de vrije markteconomie (vraag en aanbod) opnieuw kon worden ingesteld. Er kwam ook een tekort aan bekwaam varend personeel:

- niet iedere Vlaamse visser bleef er tien of twintig jaar werkzaam en ook in België kwam er een tekort aan goede schippers en zeker aan motoristen

- de lonen van de vissers gingen met twintig procent achteruit

- De Zairese staat besliste dat de vissers in Zaires (eigen munt) moesten uitbetaald worden

- De helft van het loon van de vissers mocht niet overgebracht worden naar België

Teloorgang

Ondertussen was sedert 27 oktober 1971 de Kongolese staat van naam veranderd en werd Zaire genoemd. Pemarco werd Pemarza: "Pêche maritime du Zaire". De twijfelachtige toekomst, de Zairisering in het algemeen en de nationalisatie van het Zairese deel van het bedrijf (Pemarza), in 1974 in het bijzonder, heeft ertoe geleid dat al de verdere uitbreidings- en vernieuwingsplannen niet werden uitgevoerd.

Het financieel klimaat verslechterde zienderogen en na 1974 vertrok bijna al het Vlaams personeel, waar Pemarza eigenlijk op steunde. Alleen het personeel dat in België minder goede vooruitzichten had, bleef.

De lege plaatsen werden niet ingenomen door bekwaam Zairees personeel. De zwarte matrozen kregen niet de kans ergens

en opleiding te krijgen: de visserijschool van Kilwa was ten onder gegaan na het vertrek van de blanken in 1960 en de pas door de staat opgerichte visserijschool te Matadi heeft nooit gefunctioneerd wegens gebrek aan kaderleden.

De beste zwarte elementen mochten naar België komen om in onze scholen en bij de rederijen P.V. en Seghers opgeleid te worden. Doch na hun stage geraakten ze nooit aan een diploma of brevet. Doordat ze nederlands-onkundig waren, was er echter geen plaats voor hen in onze visserijscholen. In Zaire namen ze dan met onvoldoende kennis en inzicht hun taak waar. Zo is er het voorbeeld van de Zairees die in België zijn opleiding kreeg (o.a. op de O.83 'Surveyor'), een periode met vrouw en kind te Bredene woonde (achteraf in feite niet meer naar Zaire terug wilde) en vanuit Ango-Ango vertrok voor zijn eerste reis als schipper met de O.300, op een kustvaarder botste en zijn schip verloor.

Na de nationalisatie van Pamarza verkocht de APM (het Belgische deel van de compagnie) zijn aandaal in de rederij aan Pamarza. Ook de P.V. verkocht zijn treilers aan het Zairese bedrijf. Alleen de O.333 'Johnny' kwam naar Oostende en werd terug overgedragen aan zijn eigenaar, de rederij Seghers. Volgens Belgische normen waren de vaartuigen niet meer in orde. De kosten liepen te hoog op om ze vanuit Oostende terug de visserij te laten bedrijven. De P.V.-treilers werden vroeger al geschrapt op de lijst van de vissersschepen die nog in de wateren van IJsland mochten vissen. Na de nationalisatie kwam er een tekort aan wisselstukken en voeren de schepen tot ze een defekt kregen en stilgelegd werden. Alle schepen kregen een andere naam en andere nummers. Gemakshalve blijven wij de oude gegevens gebruiken.

Daarbij kwam dat door de uitbreiding van de territoriale zones in de omringende landen tot 200 mijl de schepen, op zoek naar nieuwe visgebieden, steeds verder in zee verdrongen werden. Grote treilers en fabrieksschepen uit Rusland, Italië, Cuba, Israël (thuishaven Haïfa), Denen (opere-

rend vanuit Zuid Afrika), enz. bevisten heel druk de beschikbare visserijen. Ze visten op consumptievis, maar bedreven vooral de industriële visserij (vismeel), waardoor de visgronden zo verarmden, dat er voor al die schepen geen vis genoeg was.

Voor de kust van Namibië kwam men vanuit Kaapstad op tong vissen. Voor Angola zat het 'vergeven' van de Spanjaarden die er op grote garnaal visten. Onze vissers gingen overal op zoek naar vis, zelfs binnen de economische zones van andere landen. Sommigen zijn de genomen risico's slecht bekommen. Door allerlei spanningen en betwistingen was Zaire in ruzie met bijna alle buurlanden. Als die landen een foutvissend vaartuig enterden, lieten ze het niet zo meteen los. In november 1976 werden twee vaartuigen gepraaid en opgebracht. De vissersschepen O.85 'Marie-Christine', met als schipper de Vuurtorenaar François Vandenberghe en de O.323 'Croix du Sud' onder leiding van de Waal Jean d'Outremont, bevonden zich dicht bij de monding van de Zaireestroom in (betwiste) Angolese wateren ter hoogte van de streek Cabinda, ten noorden van de stad San Antonio. De bemanningen werden door de autoriteiten prompt in de gevangenis gestopt en de schepen aan de ketting gelegd. Pas op 8 februari 1977 werd de familie van Vandenberghe van het gevangenzetten van de schipper op de hoogte gebracht. Deze laatste mocht zijn familie niet schrijven, maar wel brieven ontvangen, op voorwaarde dat deze in het Frans waren opgesteld. Sedert begin februari van dat jaar onderhandelde de Belgische ambassade in Angola om François vrij te krijgen, maar de onderhandelingen verliepen heel moeizaam. De officiële aanklacht werd omschreven als 'het binnendringen van de territoriale wateren van Angola. De ambassade vroeg de familie vijftigduizend frank te betalen opdat de schipper goed behandeld zou worden en de nodige medicamenten zou krijgen. François bevond zich in een gevangenis waar achthonderd man verbleven. In zijn cel alleen al zaten vijftig mensen. Om voldoende plaats te

hebben lagen de gevangenen beurtelings op de grond om te slapen. Ze leefden er tussen de luizen en ander ongedierte. Pas op woensdag 11 mei 1977 werd schipper Vandenberghe, samen met een aantal Portugezen, vrijgelaten. Op het vliegveld van Loeanda pikte de politie de Portugezen terug op en kon alleen de Oostendenaar vertrekken. François Vandenberghe had zes maanden in de gevangenis doorgebracht. De Waal d'Outremont bleef nog langer in de cel. De zwarte leden van de bemanning bleven drie jaar achter de tralies. Toen François terug in Oostende kwam was het eerste wat hij vroeg een frisse pint. De Zairese onderneming Pamarza zweefde toen op de rand van het bankroet. Van de twaalf vaartuigen bleven er, wegens gebrek aan wisselstukken en uitrusting, nog slechts vier in de vaart.

Ook de Oostendenaar Marcel Lahouter voer op een Zairees vissersvaartuig (naam en nummer hebben wij niet kunnen achterhalen) en beproefde halfweg 1978 zijn geluk binnen de territoriale wateren van Gabon. Ook hij werd gepraaid en in de gevangenis van de hoofdstad Libreville opgesloten. Pas twee en een halve maand later, op 25 september 1978, kwam Marcel vrij en dit door toedoen van de Belgische volksvertegenwoordiger André Baudson, die in september deelnam aan een vergadering van de internationale vereniging van Franstalige parlementsleden en die, samen met zijn Zairese kollega Tshesekedi Wa Mulumba, sedert 11 september 1978 aan het onderhandelen was om Marcel Lahouter vrij te krijgen. Volgens de laatste gegevens verblijft de visser nog steeds in de omgeving van Matadi.

(*) Gemakshalve gebruiken we de benaming "Zaireestroom". Juister zou geweest zijn "Kongostroom", want ons verhaal speelt zich af in 1965-1966. Toen heette Zaire nog steeds Kongo en was de Zaireestroom nog steeds de Kongostroom. De verandering trad in op 27.10.'71. Toen kreeg het land de naam terug die het reeds in de 14de eeuw had.

Daniël Pots

Bronnen: Gesprekken met I. Engelbrecht en F. Pots en spuurwerk in 'Bedrijfseconomische studie van de Kongolese zeevisserij' van Eric Engelbrecht.

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

de maand in beeld

Na een tochtje met het opleidingsschip O.29 'Broodwinner' nam staatssecretaris De Keersmaecker afscheid van de bemanning, die hem weer veilig aan de wal afzette. (foto gw)

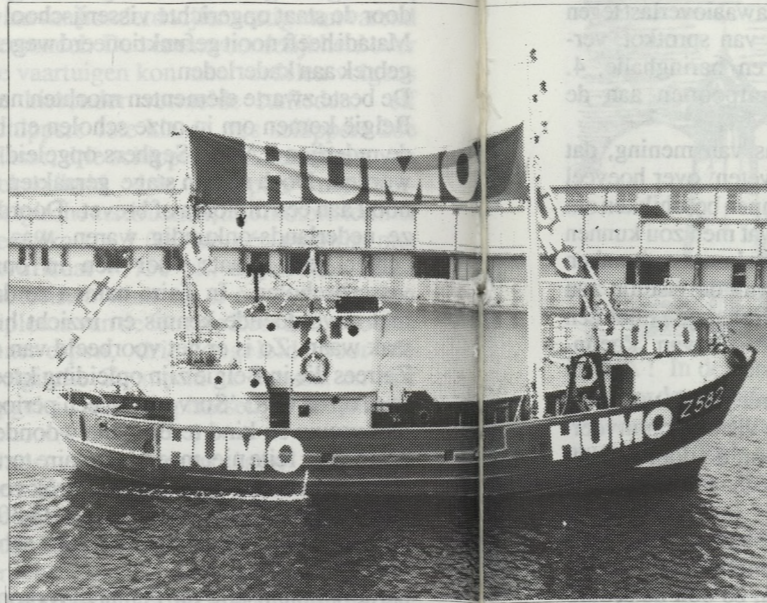


De O.229 'Roger-Jeanine' ligt momenteel zijn definitief lot af te wachten in de haven van Colijnsplaat. Zoals reeds meld in ons vorig nummer werd de plankvisser door de rederij Siereveld gekocht met het oog op een vervangings-nieuwbouw, die vermoedelijk in Oostende wordt uitgevoerd. (foto gw)

Primeur

>>>>>

Het bekende weekblad voor radio en televisie zorgde voor een primeur. Een maand lang dobberde de Z.582 'Asannat' (Oostends voor "altijd nat") voor de drukbevolkte badplaatsen. Rederij Versluys-Savels koos voor deze oplossing, nadat het vaartuig geen garnaalvergunning kreeg. (foto gw)



De deelnemers aan de Miss Personalityverkiezing, door de Oostendse persclub voor de vijfde keer georganiseerd in het casino van Middelkerke, moesten als eerste proef opkomen in typische kledij van hun streek. De Oostendse kapster Nathalie Bonte die uiteindelijk de titel wegkaapte-ontpopte zich als een charmante vissersvrouw. (foto gw)>>



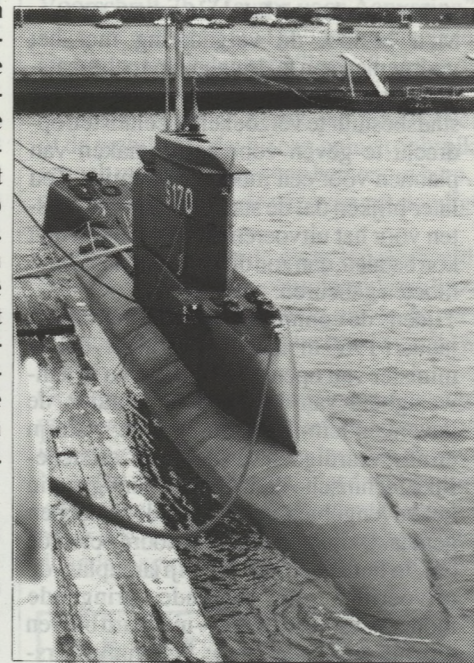
Onoplettendheid kan zware gevolgen hebben. Dat ondervond de eigenaar van de bestelwagen die naliet zijn handrem op te zetten, toen hij zijn wagen parkeerde voor zijn winkel op de Oostendse Baelskaai.



Op het binnenplein van het Visserijmuseum te Oostduinkerke zorgt een volksdansgroep elke vrijdagavond voor folkloristische dansen. De gelegenheidspartjes in visserskledij hebben natuurlijk veel bekijks. (foto gw)



<Stormvloedkeringen en keerwanden moeten volgens de Nederlandse Delta-wet op deltahoogte opgetrokken worden. Vlissingen zit dan ook in de greep van grote werken. De vissershaven krijgt een nieuwe sluis en bovenop het loodsengebouw verrees reeds een radartoren terwijl de oude vissershaven een jacht-haven wordt. (foto gw)



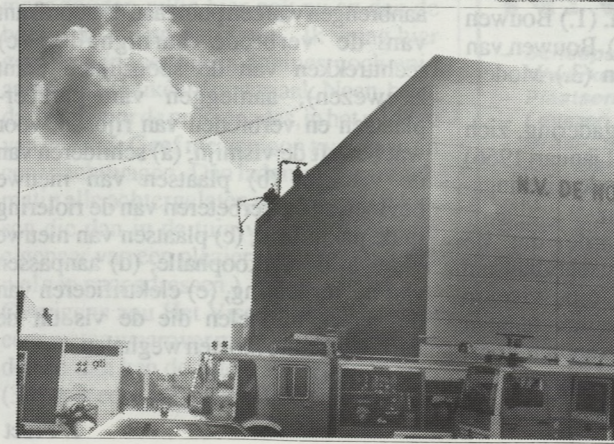
De Amerikaanse kernkruiser 'Bainbridge' was niet van de partij op de Vlootdagen in de Zeebrugse marinebasis. Toch kwamen naar schatting 50 000 bezoekers een kijkje nemen. Vooral de 15-jaar oude duikboot van de Duitse marine (die er 24 heeft) had veel bekijks. (foto gw)



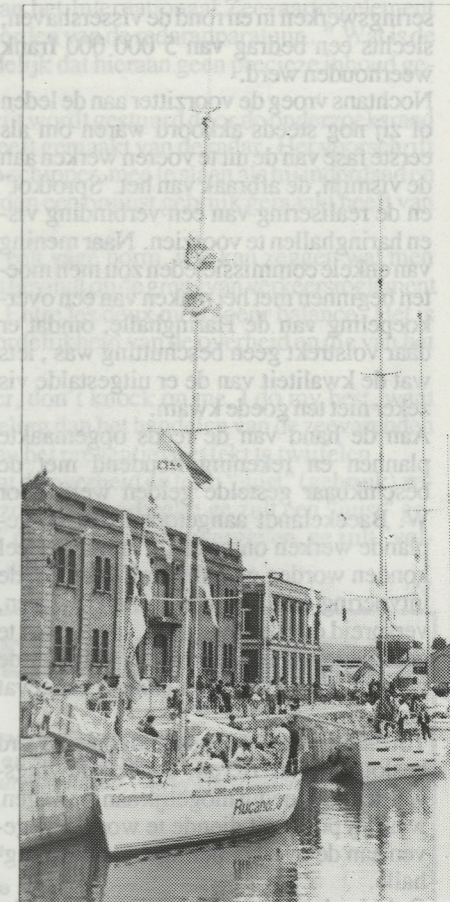
Hoe moeten kinderen van werkende ouders tijdens de zomermaanden hun dagen vullen? In Bredene werd onlangs gestart met een gemeentelijke opvangdienst, die voor de nodige verzettes zorgt. Zij brachten o.a. een bezoek aan de nabijgelegen vissershaven te Oostende. (foto Seaprint)



<<< Zeebrugge kreeg vorige maand het bezoek van de BOU.24 'Beatrix'. De bootkentrieler van Eric Rammele uit Boekhoute-Assenede is het enige vaartuig met thuisbasis in een Scheldedorp dat buitengewoon mag vissen en dus bij de Belgische vissersvloot behoort. (foto gw)



<<< Tijdens het demonteren van een motor op het dak van de ijsfabriek 'De Noordpool' op de Baelskaai te Oostende, vatte de polyesterbekleding vuur met grote rookontwikkeling tot gevolg. Vieren Jr. diende met brandwonden aan het gelaat weggevoerd te worden. Het complex liep aanzienlijke materiële schade op. (foto Seaprint)



Oostende kreeg het bezoek van drie deelnemers van de Whitebread Round the World-race. Belangstellenden konden een kijkje nemen aan boord van de 'Rucanor Sport', 'Equity & Law' of de maxi Fisher & Paykel. (foto gw)

De geschiedenis van vele vergaderingen

Onderstaand artikel maakt deel uit van een reeks die van start ging in HVB van maart II. De artikels zijn het resultaat van enig speurwerk in de verslagen van een werkgroep die tot taak had na te gaan wat er met de Oostendse vismijn moest gebeuren, wilde deze niet achterop geraken. De werkgroep vergaderde in de jaren '62-'66 (!) en het is boeiend vast te stellen hoe de problemen van toen de huidige benaderen.

Zou het kunnen dat de voorstellen van de werkgroep nooit uitgevoerd werden? Het is aan de lezers om de konklusies te trekken.

Waar de 'Commissie Modernisering Vismijn' tijdens haar samenkomst op 6 december 1963 besloot, het schepencollege voor te stellen de Haringhalle af te breken om een nieuwe hal te bouwen, voelde men zich op de daaropvolgende vergadering, (27 november 1964), de domper opgezet wanneer schepen J. Van den Kieboom de commissie duidelijk maakte, dat van het aanvankelijk op de begroting 1965 voorziene bedrag van 7 350 000 frank voor allerhande herstel- en moderniseringswerken in en rond de vissershaven, slechts een bedrag van 5 000 000 frank weerhouden werd.

Nochtans vroeg de voorzitter aan de leden of zij nog steeds akkoord waren om als eerste fase van de uit te voeren werken aan de vismijn, de afbraak van het "Sprotkot" en de realisering van een verbinding vis- en haringhallen te voorzien. Naar mening van enkele commissieleden zou men moeten beginnen met het maken van een overkoepeling van de Haringhalle, omdat er daar volstrekt geen beschutting was, iets wat de kwaliteit van de er uitgestalde vis zeker niet ten goede kwam.

Aan de hand van de reeds opgemaakte plannen en rekening houdend met de beschikbaar gestelde gelden werd door W. Baeckelandt aangetoond, dat de geplande werken onmogelijk in hun geheel konden worden gerealiseerd, doch dat de uitvoering ervan in verschillende fasen, verspreid over enkele jaren, zou dienen te geschieden. Hij was van mening dat de werken in 1965 zouden kunnen aangevat worden.

Tot slot van deze samenkomst werd besloten te adviseren, de verbouwingswerken zo spoedig mogelijk aan te vangen, waarbij prioriteit diende te worden gegeven aan de overkoepeling van de Haringhalle.

Ook besloot men unaniem, het stadsbestuur te verzoeken, krachtadig bij de bevoegde ministers aan te dringen tot het bouwen van een tweede dok in de vissershaven met in dit dok een derde slipway, voorzien van de nodige hijskranen.

Tijdens de op 6 augustus 1965 gehouden

commissievergadering maakte de voorzitter, schepen J. Van den Kieboom de aanwezigen duidelijk dat het stadsbestuur niet beschikte over de nodige 25 miljoen frank voor het uitvoeren van alle door de commissie voorgestelde moderniseringswerken. Staatstussenkomst voor deze werken zou er niet te verwachten zijn. Door het schepencollege werd bij de minister van openbare werken aangevraagd om geld los te krijgen voor de Oostendse vissershaven. Echter tevergeefs. Een besluit stond vast: modernisering van de vismijn, zonder staatstussenkomst, was niet denkbaar.

Een door de stedelijke technische diensten opgemaakte berekening toonde aan, dat er alleen al voor onderhoudswerken aan vismijn en pakhuizen, verschillende miljoenen nodig zouden zijn.

Enkele commissieleden zegden, de toestand te kunnen begrijpen, anderen brachten kritiek uit op het stadsbestuur, zeggend niet te kunnen begrijpen hoe het komt dat de stad Brugge miljoenen van de staat krijgt voor de modernisering van haven en vismijn, terwijl de stad Oostende geen tussenkomst kan bekomen.

Men besloot de vergadering met het voornemen aan te dringen om toch staatstussenkomst te verkrijgen en tevens het stadsbestuur te verzoeken specialisten opdracht te geven voor het opmaken van plannen voor een moderne vismijn. Zou later blijken dat de stad Oostende de kosten voor het uitvoeren van de werken niet kon betalen, dan zou dit toch met staatshulp moeten gebeuren.

Tijdens de commissievergadering van 21 januari 1966 meldde de voorzitter, dat de minister van openbare werken, na in aanwezigheid van de stadsmagistratuur, de havenkapitein-direkteur van de vismijn en afgevaardigden van de staats- en stedelijke technische diensten een rondgang in het havengebied van Oostende te hebben gemaakt, zijn principieel akkoord betuigde om, in het kader van een vijfjarenplan, de uitvoering van volgende dringende moderniseringswerken—uiteraard blijven wij bij ons onderwerp: vismijn/vissershaven—mogelijk te maken. (1.) Bouwen van een tweede vlotdok (2.) Bouwen van een slipway van 3 000 ton (3.) Modernisering van de vismijn.

Devoorzitter vroeg de vergadering, zich tijdens de lopende zitting (21 januari 1966) uit te spreken over de moderniseringswerken, die gewenst werden.

W. Baeckelandt verklaarde dat de ingenieur van de staatstechnische diensten bereid gevonden was om in de vismijn volgende moderniseringswerken te laten uitvoeren: 1. aanbrengen van een koelsysteem onder de vloer, 2. scheiden van verkoophalle en rijweg d.m.v.

schuifpoorten, dit om lawaai overlast tegen te gaan, 3. afbreken van sprotkot, verbinding van vismijn en haringhalle, 4. aanbrengen van schuifpoorten aan de haringhalle.

P. Vandenberghe was van mening, dat men eerst diende te weten, over hoeveel middelen men zou kunnen beschikken om dan pas te besluiten, wat men zou kunnen uitvoeren. Men zou dan kunnen uitmaken of men een gedeelte van de vismijn zou kunnen afbreken en vervangen door een moderne mijn, voorzien van koelinrichtingen.

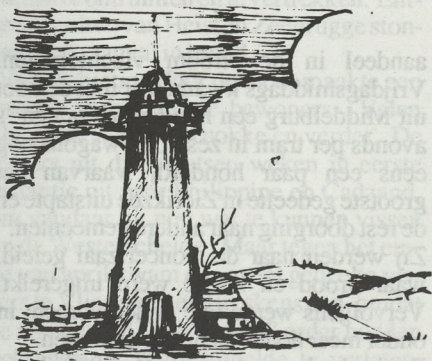
De voorzitter verklaarde dat de volledige modernisering van de vismijn onuitvoerbaar was en stelde voor, de door de heer W. Baeckelandt aangehaalde punten te aanvaarden.

Na enige discussie besloot de commissie het punt, hoogtevermindering van de vismijn te laten varen, zo ook de schuifpoorten in de vismijn tussen verkooppunt en rijweg en het verhogen van de luifel.

Op 25 februari 1966 kwam de commissie andermaal bijeen, weer onder het voorzitterschap van dezelfde Van den Kieboom, die liet weten, dat de minister van openbare werken voor de modernisering van de drie vismijnen langs de kust slechts een bedrag van honderd miljoen frank ter beschikking stelde. Op vraag van de commissieleden of de minister deze honderd miljoen definitief of principieel toezegde antwoordde de voorzitter, dat het om een principieële toezegging ging.

Tijdens de besprekingen van de verschillende voorstellen, werd punt voor punt alles nog eens onder de loupe genomen, vergelijkingen gemaakt met buitenlandse havens, financiële mogelijkheden overwogen, waarbij uiteindelijk eenparig aanvaard werd, aansluitend op het vorige uitgebracht advies, dat niet uitvoerbaar bleek te zijn, navolgend meer beperkt advies aan het schepencollege voor te leggen: voor wat betreft de haringhalle, (a) verbreden van het dak van de halle, toevoegen van noord- en zuidkant, (b) aanbrengen van een poort aan de noordkant van de verbrede haringhalle, (c) rechttrekken van de spoorlijnen (kant Zeewezen), aanleggen van parkeerplaatsen en verbreden van rijbaan; voor wat betreft de vismijn, (a) schilderen van de vismijn, (b) plaatsen van nieuwe bevoering en verbeteren van de riolering in de pakhuizen, (c) plaatsen van nieuwe vloer in de verkoophalle, (d) aanpassen van de verlichting, (e) elektrificeren van de vervoermiddelen die de vis uit de verkooppunt moeten weghalen. (Vervolgt)

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER



HAHA! In de zomermaanden is dit blad ook voor de toerist bestemd, aldus de hoofdredakteur (zie edito verleden maand). Dan mogen de artikels niet te technisch zijn, zo schrijft de mens. Dan moet Het Visserijblad over zaken gaan waardoor de toerist geboid wordt, zo weet de hoofdschrijver van dit maandblad ons te vertellen.

Wel. Dat laat ik me geen twee keer zeggen. Ik richt me hierbij onmiddellijk en direkt tot de verzamelde toeristen en ik zeg erbij dat ik er geen doekjes zal om winden.

Toeristen! Luister goed! Willen jullie er alstublieft voor zorgen dat de rotzooi die jullie onvermijdelijk meebrengen, ook met jullie mee terug gaat. Als jullie hier voor mijn vuurtorendeur komen picknicken, willen jullie dan zo goed zijn de lege bierflesjes, kaasrestjes, inpakpapiertjes, potjes, lepeltjes, mesjes en velletjes, terug mee te nemen. Al die rommel die jullie achterlaten bederft hier het uitzicht (en na enkele weken stinkt het hier ook behoorlijk, dat kan ik jullie verzekeren).

Pleziervaarders allerhande! Luister aandachtig naar deze man! Als jullie je motor- en zeilboten hier uit of in het water zetten en de boel aan boord eens mooi opkuisen, willen jullie dan ook de afval weer meenemen. Ja? Dat kan toch geen probleem zijn. Neen? Iemand die een eigen pleziervaartuig kan betalen, kan zich ook een eigen stort veroorloven, zeg ik altijd. Jullie denken zeker dat ik hier niets anders te doen heb dan mij te ergeren?

Burgemeesters! Ik weet wel dat vuurtorens niet in het centrum van de stad liggen en dat het er dan ook 'zo nauw niet steekt', maar zouden jullie hier ook nu en dan de boel eens willen opruimen. Ik vraag hier geen hondepoepruimmachines noch enig ander gesofistikeerd materiaal. Neen, houd dat maar voor de promenades, in het midden van de stad. Geef me gewoon twee man en een vrachtwagen. Dan laden we hier regelmatig alle achtergelaten rommel op en lossen die dan in de tuin van één of andere eigenaar van een pleziervaartuig. (Ik weet wel een paar adressen.)

Overigens zou Het Visserijblad dan weer eens weten waarover moet geschreven worden en dan kan de fotograaf-reporter g.w. (38) daar eens een paar foto's van nemen.

van schepen, mensen en van de zee

Reglement (1)

Orde in de samenleving ontstaat doordat de overheid regels uitvaardigt. Zo ook de regeling van het scheepvaartverkeer. De verplichting om uit te wijken voor een van stuurboord inkomend vaartuig dat de koers kruist, om bijvoorbeeld de stuurboordkant van het vaarwater te houden of om een verkeersscheidingsstelsel op een bepaalde manier te bevaren. Met deze regels wordt een zekere mate van ordening beoogd, die de verkeersdeelnemers zelf, door de naleving van de regels, teweeg brengen.

Dit systeem van zelfordening berust in belangrijke mate op het vertrouwensbeginsel. Inderdaad, alle verkeersdeelnemers moeten er kunnen op vertrouwen dat de anderen zich ook zullen houden aan de door de wet gestelde regels.

Met andere woorden: al die vaart onderwerpt zich, zonder pruttelen aan de verplichtingen die uit de reglementen voortvloeien.

Het opstellen van regels voor vaargedrag is helemaal gericht op een goed resultaat. Hij die de reglementen opstelt zal zich helemaal niets aantrekken van hetgeen aan boord van het schip gebeurt in verband met manoeuvres, hoe moet gevaren worden om het gewenste resultaat te bereiken. Geven wij bakboordsroer, slaan we achteruit of vooruit, is alleen maar onze taak. Van vrijheid-op-zee kan men in dit geval ook niet meer wagen, vermits deze manoeuvres steeds korrekt zullen moeten aangepast zijn aan de ontstane toestand; maar dat is een ander probleem.

We durven er niet aan denken dat de overheid ons zou dikteren hoe we moeten manoeuvreren, hoe onze apparatuur zou moeten worden bediend of hoe de verhouding tussen de loods en de kapitein zou moeten ingevuld worden.

Toch kennen de reglementen een twijfelachtige formulering, wat mede veroorzaakt is door de internationale oorsprong van een aantal verkeersreglementen. Een aantal regels in de wetgeving zijn eigenlijk "waarschuwingen" of "geheugensteuntjes" die ons moeten doen opletten.

Reglement (2)

Voorschrift 7b "Gevaar voor Aanvaring" van het Internationaal Zeevaartreglement zegt: "er dient een juist gebruik gemaakt te worden van de radarapparatuur..." Wat is de betekenis van het woord "juist"? Het is duidelijk dat hieraan geen precieze inhoud gegeven kan worden.

Wat gebeurt dan, indien de schipper het verwijt wordt gestuurd door de onderzoeksraad of de rechtbank, dat hij een onjuist gebruik heeft gemaakt van de radar. Het voorschrift is noch min noch meer een hamer om hem, de schipper, mee te slaan als hij inderdaad en objektief gezien, in de gegeven omstandigheden een onjuist gebruik gemaakt heeft van zijn radartoestel.

"Juist" gebruik van de radar bijvoorbeeld is een vage norm, wie kan zeggen wat men ermee bedoelt? Het is een uitdrukking die zich bevindt op de grens van verkeersreglement en manoeuvreren, het hangt tussen de twee. Entre les deux mon coeur balance. Het is een vage norm die hangt tussen de verantwoordelijkheid van de overheid en die van het schip.

Gooien we geen viskoppen naar de wetgever, don't knock on me, I do my best, want normen, als "juist" hebben geen andere bedoeling dan het handelen van de zeevarenden in positieve zin te beïnvloeden. Sta ons toe aan het preventieve effect te twijfelen.

Nu is het gevaar helemaal niet denkbeeldig dat de overheid de term "juist" (gebruik) zowat in alle omstandigheden gaat toepassen, zoals bijvoorbeeld: ge zult een "juist" gebruik van radar maken, ge zult op een "juiste" manier de wacht overgeven, ge zult "volgende" instructies aan de man van de wacht geven...

LIN

N.V. VERHEYE JOEL

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

Sedert meer dan 30 jaar werkzaam voor de Visserij.

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

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

Vlaamse vissers als vluchtelingen in Zierikzee

IN 1914 brak een oorlog uit, die ongekend was in omvang. De "Grote Oorlog" zou het leven kosten aan circa 10 miljoen mensen. Twintig miljoen werden gewond. Aanleiding voor de oorlogshandelingen was de moord op aartshertog-troonopvolger Frans-Ferdinand en zijn gemalin op 28 juni 1914 te Serajevo door een Serviër. Oostenrijk verklaarde Servië de oorlog. Kort daarop kwam het met Oostenrijk verbonden Duitsland in oorlog met Rusland. Dit betekende ook oorlog tussen Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië en andere landen. De Duitsers vielen het neutrale België binnen om Frankrijk aan te vallen. Het overgrote deel van België werd bezet en een stroom vluchtelingen week uit naar Nederland, dat buiten het oorlogsgeweld bleef. Onder hen waren talrijke Vlaamse vissers.

Aankomst

Oudere Zierikzeeënaars kunnen zich nog goed herinneren dat de Oude Haven en een gedeelte ten oosten van de Nieuwe Haven vollag met vissersschepen uit Heist en Zeebrugge. Deze vissers waren niet de eerste Vlaamse vluchtelingen welke zich op ons eiland tijdelijk kwamen vestigen. Reeds in de eerste week van september 1914 kwamen te Zijpe twee boten van de maatschappij "Telegraaf" aan, alsmede enige mosselboten met vluchtelingen uit Antwerpen en Mechelen. Enkel van

hen stapten aan de wal om in Bruinisse verblijf te gaan houden. Het merendeel vertrok per "Telegraaf" verder naar Rotterdam en Amsterdam.

Zeeuws-Vlaanderen zat in de maand september 1914 al overvol met Belgische vluchtelingen. De toeloop van Belgen naar Nederland was enorm. Vanaf 7 oktober kwamen er dagelijks honderduizenden in Brabant aan. In de loop van dat jaar waren er ruim één miljoen in Nederland aangekomen, te weten 506 000 via Brabant, 450 000 via Zeeland en 100 000 via Limburg. Volgens het verslag van de Centrale Commissie, belast met de opvang, werd begin oktober 1914 in 831 van de 1120 gemeenten huisvesting verleend aan 719 000 vluchtelingen.

410 000 in 176 gemeenten in Noord-Brabant

156 000 in 103 gemeenten in Zeeland

57 000 in 122 gemeenten in Zuid-Holland

34 000 in 90 gemeenten in Noord-Holland

28 750 in 96 gemeenten in Limburg

12 800 in 66 gemeenten in Gelderland en

20 550 in de overige provincies.

De toestand was van korte duur. Reeds in november 1914 had een groot deel van de vluchtelingen Nederland verlaten om naar Engeland over te steken of naar België terug te keren toen het krijgsgeweld daar ten einde was.

Opvang

In de week van 4 tot 10 oktober kreeg ook Zierikzee en omliggende gemeenten een

aandeel in de stroom vluchtelingen. Vrijdagmiddags kwamen er met de boot uit Middelburg een honderdtal aan en 's avonds per tram in zes volle wagons nog eens een paar honderd, waarvan het grootste gedeelte in Zierikzee uitstapte en de rest doorging naar andere gemeenten. Zij werden naar de Concertzaal geleid, waar brood en koffie werd uitgereikt. Vervolgens werden ze ondergebracht in onder meer hotels en bijpartikulieren. Begin oktober verbleven ruim 2000 vluchtelingen binnen onze stad. In de Concertzaal werd een gedeelte afgeschut om als noodziekenverblijf te dienen. Alle Vlaamse vluchtelingen werden in de Grote Kerk ingeënt tegen pokken.

Inmiddels was in Zeeland een "Provinciaal Comité" tot hulpverlening aan de vluchtelingen gevormd. Men deed een beroep op alle ingezetenen van het eiland, om deze arme mensen te huisvesten en zo mogelijk te voeden. Men kon meewerken op verschillende manieren:

1. door vluchtelingen kosteloos te huisvesten,
2. door opnemings tegen betaling,
3. door het geven van ledikanten, matrassen, dekens, enz. en
4. door het toezeggen van een geldbedrag.

Zierikzee werd in dit comité vertegenwoordigd door W.C. de Crane Sr. Eind november 1914 werden Zeebrugge, Heist en verder de gehele Belgische kust vanuit zee door de Engels-Franse vloot hevig beschoten. Vele haveninstallaties



Belgische vluchtelingen in de houten woningen op het terrein buiten de Zuidhavenpoort in Zierikzee. Rechts op de foto uit 1916 zit Irène Marie Gheselle op de arm van haar moeder, terwijl haar broer en zuster op de voorgrond staan.

werden totaal vernield. De bevolking van die kustplaatsen werd aangeraden hun huizen te ontruimen en te vertrekken. Enige gedeelten van Heist en Zeebrugge stonden na de aanval in brand.

Die beschieting door de vloot maakte een enorme indruk op de bewoners. Velen vluchtten richting Knokke en verder. De vissers uit die plaatsen weken in eerste instantie uit naar Philippine en Cadzand, om vandaar uit nog wat te kunnen vissen op de Westerschelde. Maar tegen het einde van april kwam een groot gedeelte vissers te Vlissingen en Breskens aan, omdat ze van het "Militair Gezag" order hadden gekregen de Westerschelde te verlaten. Nu waren allen genoodzaakt zich naar het noorden te verplaatsen.

Reeds op 24 april 1915 zag het "Provinciaal Comité" zich voor een nieuwe taak gesteld door de komst van 72. Vlaamse vissersschepen naar Zierikzee. Deze meest olmenhouten (iepen) scheepjes noemde men "schuten" en "sloepen", ze waren 11 tot 12 meter lang. Vele van deze scheepjes waren achter de duinen van Heist gebouwd. Er waren ook enkele olmenhouten, zogenaamde "pannepotten" bij, gebouwd in De Panne. Zelfs een Dandy-kotter ontbrak niet. Deze werden meestal in het Franse Boulogne gebouwd. Alle schepen waren afkomstig uit Heist en Zeebrugge. Zij brachten een bevolking mee van 325 volwassenen en 173 kinderen.

De aanwezigheid van zo'n groot aantal vluchtelingen, maakte het noodzakelijk een afzonderlijke school voor Vlaamse kinderen in Zierikzee te openen. De gemeente stelde lokalen van de vroegere school A in de Wevershoek ter beschikking. De school begon op 19 mei. Eind december 1915 waren 41 jongens en 57 meisjes aanwezig. Totaal 98 leerlingen in twee klassen. Het onderwijs werd opgedragen aan E. Puissant uit Antwerpen als hoofd en mevrouw Puissant-de Ridder als onderwijzeres. In oktober 1915 trad de onderwijzer E. van Auteboer in dienst. Zijn komst was noodzakelijk door de grote toeloop van kinderen. Tevens werd er een derde lokaal ingericht. De school bevatte toen 103 leerlingen. De godsdienstbelangen werden verzorgd door een Vlaamse pater, die ook naar Brouwershaven fietste om de daar vertoevende vluchtelingen te bezoeken. De vluchtelingen kregen wekelijks een toelage van het rijk.

Onder de namen van de Vlaamse vluchtelingen zijn er vele, die nu ook nog voorkomen onder de vissersrederijen in Zeebrugge en Heist: De Cloedt, Vlietinck, Degroote, Meijers, Neyts, Witterwulghé, Savels, Dobbelaere, Couwijzer, Ceijfs, Blommaert, De Waele, De Grave, Vandierendonck, Desmidt, Demunter, Deschrijver, Verschraegen, Vantorre, Cordenier, Van Wijsberghe, De Voogd, Catoor, Martony, Gheselle, Ackx, De

"Vlaming" in Zierikzee

ZIERIKZEE - Een toeval bracht ons in contact met Jaap Schot BWzn. Een zaalwachter van het Maritiem Museum in Zierikzee had enkele dagen voordien reeds naam en adres genoteerd van een man die blijkbaar goed op de hoogte was van de vluchtelingenopvang. Toen wij voor een halve gulden ook de begeleidende brochure voor de herdenkingstentoonstelling in handen kregen, bleek bij nader toezien dat de tekst van zijn hand was.

Ten huize van Jaak Schot BWzn aan de Nieuwe Haven werden we niet alleen met "Vlaamse" hartelijkheid ontvangen, maar kregen ook inzage in het vluchtelingenarchief van de auteur met de merkwaardige letterkombinatie achter zijn naam.

J. Schot werd bijna 70 jaar geleden in Zierikzee geboren als zoon van Benjamin Willem Schot. Schot is een wijdverspreide naam, waarvan de stamvader in de geuzentijd moet worden gezocht. Om verwarring tussen de Schotsen te voorkomen schrijven zij doorgaans de initialen van hun vader achter hun naam met de vermelding dat zij hun zoon zijn. BWzn staat dan ook voor Benjamin Willems zoon.

J. Schot heeft net als zijn vader de kost verdiend met de mosselkweek en -verkoop, vooral in Vlaanderen. Dat laatste is geen onbelangrijk gegeven, want onze gesprekspartner die zijn broodwinning grotendeels te danken had aan de mosseleers uit het Vlaamse land, behield een levendige belangstelling voor zijn zuiderburen. Toen wij onaangekondigd en schoorvoetend zijn woonkamer binnenstapten, volgde het echtpaar Schot trouwens het BRT-nieuws op de televisie.

J. Schot heeft na 52 jaar mosselvisserij, waarbij hij van kindsbeen af ontelbare keren ladingen mosselen naar Vlaamse centra bracht, de zaak overgedragen aan zijn zonen. Zijn mosselkotter ZZ.8 'Levina Wilhelmina' ligt nog regelmatig voor de deur, maar zijn kinderen runnen de zaak. Zelf is hij een actief auteur, die

Putter en anderen.

In Brouwershaven bleven de drie families Stroobandt, De Waele en Couwijzer tot de zomer van 1917. Zij vestigden zich toen in Zierikzee.

Bijnader onderzoek in Heist en Zeebrugge bleek het erg moeilijk al deze families thuis te brengen zonder kennis van hun bijnamen (lapnamen). Vele vissers ken-



Jaap Schot BWzn uit Zierikzee voor zijn mosselkotter ZZ.8. (foto g.w.)

regelmatig historische bijdragen over de visserij en de mosselhandel op geschrift stelt. Zo verdiepte hij zich in het vluchtingendossier uit de periode dat vrijwel de volledige vissersbevolking van de Belgische oostkust in het protestantse stadje Zierikzee verbleef. In de registers zocht hij alle geboortes, huwelijken en overlijdens van de inwijkelingen op. Nadat het hierbij afgedrukte artikel reeds verschenen was ontdekte hij dat het aantal geboorten nog hoger lag dan het aantal aangiften bij de burgerlijke stand. Zo werden ook talrijke Heistenaars geboren in het nabijgelegen gasthuis van Noordgouwe, het kleinste ziekenhuis van het eiland.

De neerslag van zijn onderzoek is een interessante bijdrage geworden, waarvan heel wat aspecten bij ons nauwelijks bekend zijn. Het Visserijblad dankt de auteur voor het vrijgeven van de kopij. (g.w.)

nen, ook nu nog, onder elkaar niet eens de officiële namen! Ook dit heeft zijn achtergrond. Vroeger waren de vissers erg bijgelovig. Bijnamen werden niet alleen gegeven om de talrijke familieleden van dezelfde naam uit elkaar te houden, maar ook, zoals de legende vermeldt, om "Roeschaard" te misleiden. "Roeschaard", de waterduivel speelde langs de gehele



Vlaamse kust een belangrijke rol.

In Zeeuws-Vlaanderen was deze waterduivel eveneens bekend, maar daar onder de naam "Ossaard". Alle vissers hadden een dodelijke angst voor hem. Hij was het immers, die altijd wat met hen voorhad en hij was verantwoordelijk voor ongevallen op zee. Als "Roesschaard" naar je naam vroeg, riep je niet je echte naam, maar je bijnaam. Dan pas liet de misleide "Roeschaard" je met rust!

Wanneer een 12-jarige vissersjongen zee koos, werd hij door een andere visser op het strand met zijn hoofd onder water gedompeld, soms ook met bier en jenever. Zo werd hij opnieuw gedoopt en van een "lapnaam" voorzien, die hij voor zijn leven behield. Een bekende figuur die zich met het herdopen bezighield, was Bernard Huyghe (1845-1942), beter bekend als "leitje".

Lang is de lijst van bijnamen in Heist. Enkele voorbeelden: Antje van de Zwartens, Beeste, Biel (Natte), Bollevet, Davied (Sissen), Draaier, Fleister, Gatje, Jantje zonder haar, Kakkediekeda, Karre, Kluts, Kromme Koolstok, Lachertje, Mageren, Naaikoker, Pallewas, Pannekoekje, Poepeschete, Potas, Ruus, Sarlewietje, Sissenkoo, Sissenmakke, Vansensiaons, Woste, Zatten André en vele anderen.

Toen de vluchtelingen nog maar een paar maanden in Zierikzee gearriveerd waren, kregen verschillende jongemannen een oproep om naar het front te gaan. Zo vertrok op 25 november 1915 per spoorboot naar Middelburg, om vandaar via Vlissingen naar Engeland en Frankrijk te gaan: Karel Frans Ceijfs van de hier liggende vissersboot H.32. En op 1 december 1915 vertrok van hier via dezelfde route M. Dejaeger-Dobbelaere met een kind van vier jaar oud en Augustinus Josephus van Dierendonck (Stientje van de Zwartens) van de H.62, eveneens om naar het front te gaan. De kosten van de reis werden gedeeltelijk vergoed door het "Comité Zierikzee tot hulpverlening aan vluchtelingen".

Verblijf

De vissersbevolking moest een tijd lang met hun grote gezinnen op hun scheepjes vertoeven. Dit bracht vaak veel ellende te weeg. Het kwam vaak voor dat kleine kinderen te water geraakten. Gelukkig werden ze door de vissers weer spoedig uit het water gehaald. Voor dit moedige optreden werd in augustus 1916 een bronzen erepenning voor menslievend hulpbetoon, met een loffelijk getuigschrift, toegekend aan de Heistse visser J. Vantorre wegens de door hem met levensgevaar verrichte redding van een drenkelinge.

In april 1916 kwam een eerste vijftal houten woningen per boot voor de Belgische vluchtelingen aan. Er zouden



Een beeld van de tentoonstelling in het Maritiem Museum in Zierikzee. Naast talrijke foto's worden ook enkele schilderijen van Alfons Blomme getoond, o.a. het grote doek "Aankomst van de vluchtelingen in Zierikzee" (1914) en een werk getiteld "De Heistse vloot in de oude haven" (1916). (foto g.w.)

vanwege het "Comité voor Belgische vluchtelingen" te 's-Gravenhaege 15 tot 20 woningen geplaatst worden. De eerste werden gezet even buiten de Zuidhavenpoort in de zogenaamde Zuidhoek (thans 's Heer Lauwendorp). Vele vissersgezinnen waren toen al gehuisvest in particuliere woningen en in enkele pakhuisen. In één van de Godskamertjes (Schosjes) vond de familie Depaepé tijdelijk onderdak en in het noordelijk deel van de Noordhavenpoort de familie Deschrijver. Ook werd er een recreatietent geplaatst bij de "Molenberg", ten zuiden van de brug naar de Zuidhavenpoort. Later verschenen er ook nog houten woningen op de Balie bij de Sint Lievensmonstertoren. Toen het merendeel van de vissersbevolking ondergebracht was in barakken konden vele schepen gaan vissen en gevangen vis ter markt brengen. Dat deze vissers door de Zierikzeese bevolking een goede vangst werd toegewenst was begrijpelijk omdat dit met het oog op de hoge prijs van vlees en spek en de distributie voor hen een extra voordeeltje opbracht. In bijna alle gevallen werd de vis in Zierikzee op de markt gebracht.

Er waren er ook, die hun vis in Breskens en ook wel in Vlissingen ter markt brachten. Dit gaf echter nogal wat moeilijkheden, met het oog op de uitkeringen aan de vissers. Het "Comité tot hulpverlening" informeerde bij de betreffende gemeenten. Zo werd op 19 augustus 1915 door het Comité aan de burgemeester van Breskens gevraagd welke Heistse vissers de vismijn in Breskens aangedaan hadden. Het antwoord luidde: "Naar aanleiding van Uw schrijven van 11 augustus 1915

deel ik U beleeft mede, dat heden alhier door de volgende schuiten visch is verkocht tot de bedragen achter de nummers gesteld: H.11 voor f 80,-, H.37 voor f 98,-, H.69 voor f 100,-. Deze visschers verkopen 2 maal per week hier hun visch tegen flinke prijzen. Merestal hier, doch ook wel te Vlissingen. Hier te Breskens werden ook eenige visschers door het Vluchtelingen Comité ondersteund, doch toen zij begonnen te visschen en deze loonend bleek is hen verdere onderstand onthouden".

Ook vanuit Vlissingen kwam een soortgelijke brief, waaruit bleek dat de Z.14 meermalen zijn vis daar ter markt bracht en soms voor f 250,- vis verkocht. Later, in de jaren 1916-1917, werd hier hoofdzakelijk op garnalen gevestigd. Er werden garnalenpellerijen opgericht, waar de vluchtelingen hun brood mee konden verdienen. Een lange tijd hebben zij onder hun Belgische letterteken moeten varen. Deze Vlamingen oefenden echter ook buitengaats de visserij uit, wat niet zonder gevaar was. In augustus 1915 werd de H.11, die vanuit Zierikzee viste, door een Duitse onderzeeër opgebracht. Om die moeilijkheden te voorkomen, werden ze van een Nederlands letterteken en naam voorzien. Ondanks deze maatregel werd toch in juli 1916 de ZZ.20, de vroegere H.20, varend met Nederlandse papieren, door een Duitse onderzeeër opgepikt en deze gaf de ZZ.20 over aan twee torpedoboten, die om het mijneveld te ontgaan onder de wal voeren en de vissersboot in Zeebrugge opbrachten. In augustus 1916 werd de H.60 door de



Duitse marine naar Zeebrugge gebracht en de bemanning werd naar het civiele gevangenkamp te Sennelager, een werkkamp circa 10 kilometer van Paderborn in Duitsland gedeporteerd. Aan al deze moeilijkheden ontbrak het de vissers niet, evenmin als aan drama's, zoals het volgend voorbeeld laat zien. De nog maar juist gearriveerde Heistse familie Wtterwulghe, die zich begin mei 1915 in Brouwershaven vestigde, onderging een ware ramp. De H.54 verging in een storm met man en muis. Aan de met haar gezin aan de wal te Brouwershaven wonnede vrouw van de schipper werd bericht dat het schip verlaten en zonder mast bij Westkapelle was gevonden. Het was bemand met de schipper Petrus F. van de Walle, 31 jaar oud, en de matrozen Louis, Albert en Charles Wtterwulghe en Thomas Oudenaarde, respectievelijk 19, 21, 17 en 17 jaar oud. De achtergebleven vrouw trof tien jaar daarvoor hetzelfde lot met haar eerste man. De lijken spoelden in juni 1915 aan. Van schipper Van de Walle staat vermeld, dat deze op 5 juni 1915 te Breskens is overleden, dus hoogstwaarschijnlijk aldaar is aangespoeld of opgevist. Zijn vrouw bracht op 5 augustus daaropvolgend te Brouwershaven en levenloos dochtertje ter wereld!

Vertrek

De eerste wereldoorlog vond haar einde op 11 november 1918. In een spoorwagon in het bos van Compiègne (Frankrijk) werd de wapenstilstand gesloten. Een dramatische wereldbrand leek geblust. Tegelijkertijd werd echter de voedingsbodem gelegd voor een nog grotere wereldoorlog. Het verslag van de Gemeente Zierikzee over 1918 vermeldt onder "visscherij" het volgende: "De Heijster vissers, die gedurende den oorlog van hier uit hadden gevist, gingen in November en December na den wapenstilstand terug naar hun vroegere woonplaats". Onder "Belgische school" staat vermeld: "Door het vertrek der Belgische families werd de school hoe langer hoe meer ontvolkt en uiteindelijk half

November gesloten. Het personeel bestond bij de sluiting uit E. van Autenboer, hoofdonderwijzer L. Puissant, J. Hogerheide en Mevr. J. Puissant-de Ridder, uitsluitend voor 't onderwijs in de nuttige handwerken".

Enkele Vlaamse vissers bleven nog enige

vertrokken uit Zierikzee.

Enkele Zierikzeese jongens huwden met Heistse en Zeebrugse vissersmeisjes, waar-van de jongens, met uitzondering van één, na de wapenstilstand meetrokken naar België. Eveneens huwden enkele Zierikzeese meisjes met Vlaamse vissers,



Heistse vissersvaartuigen afgemeerd aan "het Luitje" in Zierikzee. Op de foto de olmenhouten "schuten" H.37 en H.11.

tijd in Zierikzee werkzaam. Zo voeren bij de familie Schot met de ZZ.8 nog twee Heistenaars in 1919 ter visvangst op de Noordzee, namelijk Casimir Blommaert (zijn lapnaam was "Straal"), die op 3 oktober 1916 te Zierikzee was gehuwd met de Heistse weduwe Maria Couwijzer, en Bernard Frans Couwijzer (lapnaam "Sissen Davied"). Ging de Heistse vloot nog op de zeilen, de ZZ.8 was toen net voorzien van een 26 p.k.motortje. Een ware luxe!

De vis die door de ZZ.8 van de familie Schot werd gevangen ging meestal in Zeebrugge ter markt. In de jaren twintig van deze eeuw waren alle Vlaamse vissers

die ook meetrokken naar Vlaanderen.

In Zierikzee werden in de jaren 1915-1918 circa vijftientig kinderen uit Heistse vissersgehuusjes geboren. Ook kwamen in Zierikzee onder elkaar huwelijken voor, evenals enkele sterfgevallen.

Wie heden ten dage de visserscafeetjes rond de vissershaven van Zeebrugge bezoekt, kan nog de vele verhalen van lief en leed aanhoren, die ze van hun ouders en grootouders hoorden, die destijds in Zierikzee, Brouwershaven, Goeree of elders tijdelijk gehuisvest waren.

Voor meer info: zie rubriek "Agenda"

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

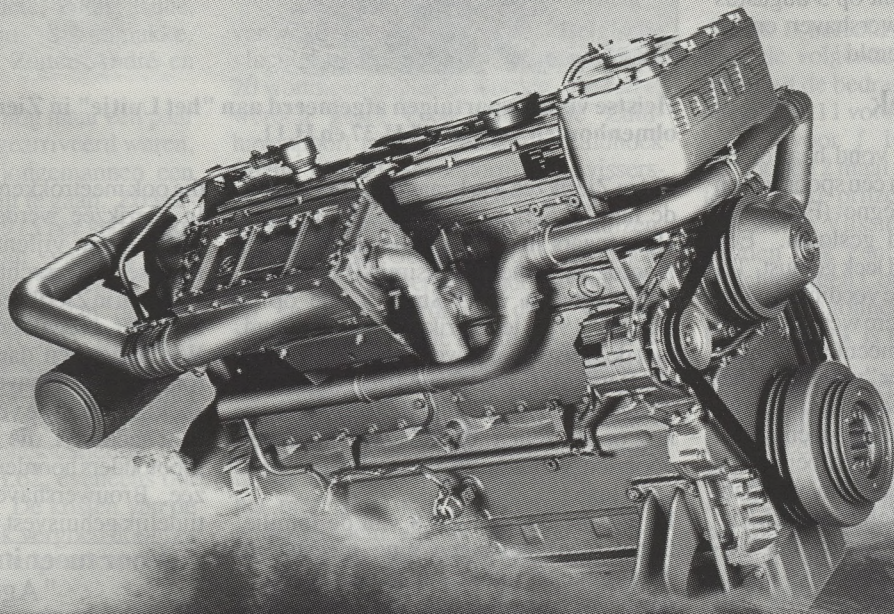
VOOR VLUERGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



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

't Is ol ein tiedetje geleen, moar 't is juuste gelijk of dat 't nog moar gister gebeur is. Me laagen met uuze boot eintwoarsten bie de sjieezezen 'en 't was juuste roend nie-vejoar gelijk of damme zeggen: 't moment voe te peizen op ein olmenak voe de naviegoasje, want je wit julder zoe goed of ikke dat dadde ein boek is da je goed kunt gebruiken an boord voe te weeten woar da je juuste ziet, biezoenderlijk os je in ze ziet. In d'haavens heb je dadde nie noodieg ter zien moar de rotsen en de zandbanken en andere gevoarlikke plekken op ze die der in stoan en van de kabberdoesjes en andere gevoarlikke plekken an der wol ister gein sprake: je moet dadde uut j'en eigen zelven uutmaaken, die ook nie moeilik is.

Nu woar damme binnengeloopen woaren waster gein klaagen en hadden me zeekersten gein wegwiezer van doen. 't Was ter zelfs zoedoeniege geistieg en leutieg damme biekansten vergaaten van uuzen olmenak te koopen.

Gelukkieg voor damme weere in ze goengen mosten we voer ein sjieeneesche wienkel passeiren woar datter op stoend in 't sjieeneesch en voe de deeze die te dom woaren voe da te kunnen leezen, stoend het er oender in 't sjieeneesch-iegelsch dan ze doar ollesten verkochten wat datter noodieg was voe de scheepen en de menschen van de ze. En 't was tonne dat de schipper zei damme ol biekansten ein

De sjaponeesche vischerieolmanak

weeke in 't joar zaaten en dat 't verre tied was voer ein nieuwe vischerieolmenak te koopen.

En wieder noar binnen en me vroegen an die woatersjinees die doar achter de toog stoend os me doar ollesten kosten kriegen damme noodieg hadden voer uus schip en je vroeg uus os me hem nie goed en kosten en os me nie kosten leezen wat datter op ze wienkel stoat en me zeiden damme wel ostendenoars woaren moar dadde gelijk sjieenees voer uus was en damme doar gein klooten van verstoengen. En doarop zeiten damme oal mochten vraagen wat damme me moar kosten peizen en damme n'hem azoo best giengen leeren kennen: 'k verkoopen ik ollesten datter bestoat da je an boord kan gebruiken.

Ewel zei de schipper, in ze schoeneste mitsjiengeiengelsch, me zien op zoek achter ein goeie nootikal olmenac einene voer an boord te gebruiken.

'k Hen 't vaste zei de sjieeneesch, ost moar dadde is en waffoor ein zoe je gieder willen hebben. Wan kalender die vellie nootie is of moeten vellie, vellie nootie zien (*). Me wisten nie dan de chineezzen twee soorten nootiekal kalenders hadden moar mit damme gein sjieenees genoeg kosten (me kosten moar juuste santé zeggen in 't sjieeneesch en doe ze nog ein keir vul madam) vroegen we moar ein geweune nootiekal kalender. Achter den deezen van Pros mosten we nie vraagen: de sjieeneezzen goengen dadde toch nie kunnen leezen, nie dan ze nie genoeg vlamisch kosten, moar leezen was wad anders bie hunder. De sjieeneezzen gelijk of da je wit schrieven en leezen in teikeninjetjes. Nu zei de schipper achter den deezen van Pros is den deezen van Brown de besten datter bestoat op de geheile weireld.

't Is 't eiste dan 'k der van hooren, zei die sjieenees, moar 'k goan sebietsend me knecht zenden en je goat hie wel einden vienden en 't goat zelfs gein kart deuren. En wat goat je giender oendertusschen drienken voe mien?

Nu 't duurde wel ein gesleegen eure en vier pienten (elk), moar je kwam het olgeliek ofgekst met ein groote rolle oender z'n oarmes.

De schipper peisde nog datten uus mis verstoan had en zeikoarten meegebracht hadde, eintwadde damme op da moment zeekerst nie noodieg hadden.

Vellie sollie zei uuze sjieeneesche comirsant, moar de nootie kalender van Brown is hier voe 't moment nie te kliegen moar os je ein poar daagen wilt wachten we goen hem wel vienden. Moar me knecht die ook gein dommeliek is olist datten der azoo nie uutziet hebt ein kalendel meegeblocht die vellie, vellie nootie is, 't is ein sjaponeeschen veele veele nootiejel dan de deezen van Blown joe haave a look.

't Woaren koersen da je zeekersten nie in den olmenak van pros noch den deezen van brown zoe gevoenden hebben: ollemoale schoone wuivers met nientent an of doaroe Trent. Iets de calender van Mietjeboetje zei de sjieenees, vellie joesvol an boald van joel shijp...on the bliedsj.

't Was zeekersten daade nie damme zochten of noodieg haden ol is 't damme 'kosten gebruiken voe te peizen op de daagen die verbie woaren en de deeze die nog kosten kommen.

Me zien tonne moar uitgevoaren zoender pros of brown an boord, op de gis en zoender veele uut de kust te bluuven voer uuze wegnie te verliezen.

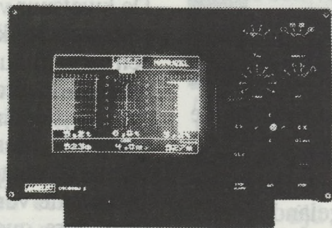
Stierman Leeze

(*) Je moe weeten dan de sjieeneezzen gein "RU" kunnen uutspreken en dan ze de "LU" gebruiken in de platse, gelijk: "Velly solly sil, no shimp to day, only flied lice..."

PROTEC

HET TREKKRACHT- VEILIGHEIDSSYSTEEM

voor de BOOMKORVISSERIJ



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

voor meer informatie:

MARELEC

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

MARINE ELECTRONICS / AUTOMATIC TRAWLING SYSTEMS

HET levensverhaal van de Oostendse kaper Joannes Lindersen wordt in twee afleveringen beschreven. Vandaag komt de periode 1697-1706 aan bod en Het Visserijblad van september vervolgt met de periode vanaf 1706 tot aan zijn vermoedelijke dood in 1713.

Joannes Lindersen, ook naargelang de fantasie der klerken en sekretarissen van zijn tijd, Lendersen of Lyndersen geschreven, bijgenaamd—"gheseyt"—van Emden, van Hemden, van Henden, van Embden, is een befaamd Oostendse kaperkapitein die, vnl. vanaf 1702 tot 1713, ernstige schade toebrengt aan de vijanden van Zijne Majesteit, zoals dit toen heette, en heel wat winst bezorgde aan zijn reders. Men vindt de naam Lindersen voor de eerste maal geciteerd in de parochie-registers van Oostende, in 1691, hetzij de datum van het doopsel van een eerste geboorte in een gezin van die naam. Men kan het gegeven terugvinden in de lijst van "familles-souches"—stamfamilies—van Oostende, opgesteld door de Heer Joseph Jacquart.

Kwam Lindersen uit de Duitse stad Emden, waarheen in de 16de eeuw heel wat Vlaamse geuzen waren uitgeweken?

Wellicht kan een onzer Oostendse genealogen daar licht op werpen.

In elk geval vinden we reeds in 1692 een Joannes Van Henden als lid van de bemanning van kapitein Thomas Becu, geciteerd bij A. Cuffez, in zijn uitstekende studie over kaper Carel Jonckheere (p. 246). Wellicht is dat onze man, vooral omdat ook latere kollega's van hem op deze monsterrol vermeld zijn.

Het eerste, althans ons bekende, optreden van Joannes Lindersen dateert van 1697.

Het jaar 1697 werd bekend omdat het, met de vrede van Rijswijk, een einde stelde aan de oorlog met Frankrijk.

Het is dan ook niet te verwonderen dat de kaapvaart uit Oostende, met de vrede in het vooruitzicht, er maar slapjes meer bij ligt. Uit de lektuur der in die tijd afgeleverde patenten ter kaapvaart, vernemen we, dat de enkele schepen in de vaart slechts kleine scheepjes zijn, zwak bewapend, soms zonder enig kanon.

Joannes Lindersen staat het eerst op die lijst vermeld op 15 juni 1697, voor een snauw, de "Ste Anthonie de Padua", van 10 last (20 ton) en met twee stukken geschut, met als reders de bekende Cornelis Boubereel en Jan Vincke.

Op 17 juli stak Lindersen reeds in zee en volgde de normale route voor het zoeken naar Franse buit, door tussen de Franse wal en de Engelse Zuidkust tot aan Boulogne en Kales op jacht te gaan.

Op 24 juli werden twee Franse vissers gerantsoeneerd, elk voor vijftig "louis". Lindersen werd zelf herhaaldelijk gejaagd, o.a. voor Grevelingen door een ketse met

Joannes Lindersen

tien stukken, maar kwam behouden binnen Oostende terug op 5 augustus, te 00.30 's nachts wegens het slechte weder.

Samen met Pieter De Ry, een andere Oostendse kaper over wie we het reeds hadden (HVB, 8&9, 1988), bracht hij in september een Franse snauw op van zesendertig vat en twee stukken, geladen met geweerstenen en tar. In dezelfde periode



Het beeld van O.L.V. van Lombardsijde

ging hij, samen met de Ry, een veroverde ballastscheeps bark van veertig vat voor zestig pond verkopen in Engeland.

Dit is dus zo slecht niet voor een beginneling en in een slechte tijd voor kapers!

En dan is het voorlopig stil rond Lindersen: de kaperij ligt stil, want er is vrede.

Met het begin van de successieoorlog, waarbij Spanje en Frankrijk tegen de Anglo-Hollandse "zeemogendheden" in het gelid kwamen, daagde Lindersen opnieuw op.

Reeds in juni 1702 meldt men als zijn buit—maar we vinden nog geen kaperspatente op zijn naam—een hoeker, "twit lam", gerantsoeneerd voor zeventien honderd Hollandse gulden.

En op 23 augustus 1703 bekam hij een kaperspatente voor een snauw, de "St. Felix", van acht stukken kanon en tweeën-

twintig last (vierenveertig ton), wellicht ook bestemd voor de koopvaardij, gezien de bewapening en de tonnage.

Hij voer op 26 augustus uit Oostende in gezelschap van Thomas Gournay (zie HVB 6 & 7, 1988). Als buit stuurde hij op 6 september een ketse met "smeekolen" en zout naar Oostende en op 8 september een identieke prijs.

Vanaf 11 juli 1704 kreeg Lindersen een fregat onder zijn voeten, de "Ste. François" (ofte "St. Franciscus": er is in die tijd geen taaldiscriminatie), bewapend met tien stukken en van dertig last. Op 21 juli voer hij daarmee buiten in gezelschap van Anthonie Lefebvre. Reeds twee dagen later, op 23 juli, rantsoenden ze een buis met haring voor 2 900 fl. En op dezelfde datum vielen ze vòòr de Hollandse kust een Engelse hoeker aan, "met fussicquerije en garnaet" (met geweevuur en grenaden). De Engelsman was een kaper, flink bewapend.

Gedurende dit gevecht werden Lindersen en twee van zijn mannen gewond, terwijl Lefebvre een dode en een gekwetste had. Maar, de Engelsman werd buit gemaakt en men stelde er schipper Jacob Lendersen (familie van de kapitein?) op met vijf man, benevens drie man van Lefebvre.

De Engelsman had zeven à acht gekwetsten, waaronder de Engelse kapitein.

Ze rantsoeneerden nog, steeds in "compagnie", een Hollandse buis voor 7 000 fl.

Maar, Lindersen is zwaar gekwetst en men ging hem op 27 juli aan land zetten te Oostende.

Zijn luitenant Verborre nam het commando over en zou de tocht voleindigen en nog een zestal Hollandse vissers rantsoeneren, vooraleer hij op 10 september te Oostende binnenloopt, na een tocht van meer dan zes weken.

De kwetsuur van Lindersen was wel ernstig, want hij kreeg van de kas der 2%—een soort mutualiteitskas van de reders ter kaapvaart—een vergoeding van honderd twintig gulden voor "pyne en smerte en costgelt". Men weet dat deze kas der 2% slechts mocht tussenkomen voor personen "hebbende verloren harmen ofte beenen en andere quetsuren int veroveren van prinszen ofte attacken jehghens ofte van vianden."

De reders van de "St. François" lieten trouwens aan de Admiraliteit van Oostende weten dat Lindersen "danghereusl. ghequetst" is in zijn arm. Ze vroegen dan ook toelating voor Michiel Verborre, luitenant van Lindersen, om de kruistocht te mogen voortzetten met de patente van Lindersen, wat toegestaan werd.

Hoe erg de kwetsuur ook mag geweest zijn, op 2 oktober 1704 zien we Lindersen opnieuw, nog steeds met de "St. François", het zeegat uitvaren.

Hij kruiste langs de Hollandse kust tot aan Texel en rantsoeneerde reeds op 8 oktober

een hoeker en een galjoot, nadat hij een reeds veroverde galjoot had moeten laten gaan, wegens aanval van de vijand.

Op 26 november was hij goed en wel terug in Oostende, om op 13 december nogmaals uit te varen. Reeds dezelfde dag veroverde hij een hoeker van Zierikzee, geladen met vijgen, de "Helena". Nieuwjaar moest beleefd worden op zee, tegenover de Maas,



Ex-voto aangeboden aan OLV van Lombardzijde, door kaperkapitein François Carpentier in 1696. Het schip erop afgebeeld is waarschijnlijk een fregat. Het inschrift op de plaat luidt: "Memorie van Capten Frاسos Carpentier en sin huisvrouw Sussane Carpentier sin twee sons Pieter Carpentier Frاسos Carpentier. Onder het schip is gegraveerd "ANNO DOMINO 1696"

waar hij kollega Joannes Sablé en andere Oostendenaars ontmoette.

Op 14 januari 1705 veroverde hij een fluit van Amsterdam, "de Hope", geladen met kaas, planken en andere waren.

Op 16 januari waren ze afgezakt tot voor Nieuwpoort, "en schooten een schoot voor onse Lieve Vrouwe van Lombardije". Men weet dat onze zeelui een bijzondere verering hadden voor O.L.V. van Lombardzijde en haar op hun manier eer bewezen.

Na nog wat langs de Engelse kust gedweild te hebben en tot aan kaap Gris Nez te zijn gevaren, waren de mannen van Lindersen op 11 februari terug thuis van een lange tocht op zee.

Pas was Lindersen wat op adem kunnen komen of hij moest opnieuw de zee in op 25 februari; "vuytghevaeren van Oostende inde naeme Gods den 25 Feby naer middagh ten 4 uren met een N.O.t.N wint", zegt de aanhef van het boordjournaal ter zake.

De zaken liepen gesmeerd, want op 27 februari veroverde Lindersen al een hoeker, de "Herder", met vis, waarop hij als meester stelde Cornelis Meins met vier man, om de buit naar Oostende te brengen. Het was dan de gewone route: Hollandse kust tot aan Texel, dan naar Flamborough Head, terug naar Texel tot aan Heligoland. Rond Heligoland, midden heel wat Deense en Zweedse schepen, veroverde Lindersen op 4 april twee Engelse scheepjes, komende van Dublin, geladen met boter, huiden en vlees.

Op 10 april liep Lindersen reeds binnen in Oostende met zijn prijzen. De kapiteins François Wybo en Denys Cortois ontmoeten op die tocht Lindersen en signaleerden eveneens de aanwezigheid van talrijke Zweden en Denen.

Diverse kapiteins signaleren Lindersen in mei 1705 langs de Engelse Westkust. In die periode veroverde Lindersen een vissersbarque, de "Alfman", met vis en zout geladen, en rantsoeneerde hij een hoeker, de "Swaene", voor 1 200 Hollandse gulden.

Nog met hetzelfde fregat, ondernam Lindersen op 10 juli 1705 opnieuw een tocht langs de gewone route.

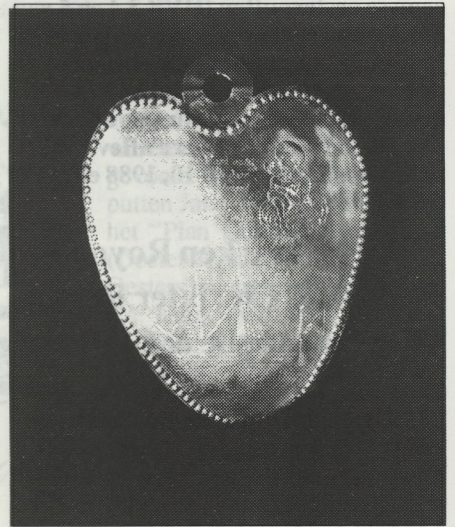
In de buurt van Texel veroverde hij een haringhoeker, "de Maeckereel" en stelde er zijn luitenant Anthon Lucas op met vijf man. Rond dezelfde plaats ging hij een Deen te lijf, die van Bilbao kwam, "'t Casteel van Croonenbrugh", geladen met Spaanse wol. Hij zette er zijn luitenant Pieter de Pluys op met zes man. Ze ontmoetten er herhaaldelijk Willem en Paulus Bestenbustel (HVB 2 & 3, 1988). En op 28 augustus werd nog een Amelander buit gemaakt, "St. Jacob", geladen met pannen en hij stelde er ook een wacht op, een luitenant en drie man. Hij arriveerde zelf veilig in de haven, samen met Paulus Bestenbustel, op 8 september. Zijn prijzen kwamen ook veilig aan en werden geveild voor de belangrijke som van 39 683 gulden.

Een volgende "voyagie in de naeme Gods" vertrok op 25 september en voerde Lindersen tot aan de "Naze" (in Vlaams van die tijd opgegeven als Derneus of Terneus), alwaar op 19 oktober een Hollandse visser, de "Lynbaen", werd gerantsoeneerd. Hetzelfde gebeurde op dezelfde dag met een Engelsman, de "Jan en Elisabeth", komende van Noorwegen. Nog in de Noorse wateren werd een Engelse pink, de "Anne-Mary", geladen met vlas en gaande naar Newcastle, buit gemaakt. Bij "The Naze" vingden ze nog op 24 oktober een Schot, met stenen en wol geladen, de "Hope", waar ze opnieuw een wacht op zetten.

Men kan zich dus gemakkelijk voorstellen waarom die, achteraf gezien toch kleine, kapers zoveel volk aan boord hebben, doorgaans veertig à vijftig man: wanneer men de prijzen niet rantsoeneerde, maar

binnen wilde brengen in de haven, moest telkens een wacht van vier tot zes man op de prijs gezet worden om hem te bewaken en te begeleiden. Hoe zo'n massa mensen opeengehoopt in een kleine ruimte moesten leven, kan met geen tekeningetje geschetst worden...

Een volgende reis "uyt d'avont" van Oostende begon op 1 december 1705.



Ex-voto ter ere van OLV van Lombardzijde, vanwege kaperkapitein Jan Vroome en zijn luitenant Laureyns Reuben, met "oblygatie het stuk elke zaterdag op het altaar te hangen." Het schip van acht kanonnen is waarschijnlijk een snauw of barque longue en draagt de "bourgonjevlag", d.i. de vlag met de gekruiste rode takken.

Lindersen veroverde een Engelsman van Guernsey waarop hij weer Anthon Lucas zette met drie man om de prijs dadelijk naar Oostende te brengen.

Op 20 december vingden ze een fregat geladen met tonnen zalm, de "William", die weer met een wacht wordt bezet. Het toeval wil dat op dezelfde datum een "pinasken" met boter, ook een "William", van Glasgow, werd meegepikt en de klasisieke bezetting meekreeg. Een hoeker met gezouten vis, de "Cabilliau" was het volgende slachtoffer, op 12 januari, en werd gevolgd door de "Dolphin", een hoeker met gezouten vis en verse kabeljauw.

Men kan binnenvaren ter Oostende op 28 januari!

Begin 1706 bracht Lindersen nog een pink op, de "Richard", met tarwe, en rantsoeneerde hij nog een buis "den Nieuwen Coopman", voor zeshonderd gulden.

In het verder verloop van 1706 verdwijnt Lindersen uit ons gezichtsveld, maar hij komt later terug. Daarover gaat het dan in het tweede deel dat aan deze kaper gewijd zal worden. Dus: wordt vervolgd.

Walter Debrock

De oesterputten in Oostende in de 19de eeuw (IV)

Sinds Norbert Hostyn in HVB nr 3, 1988 begon de geschiedenis van de Oostendse oesterputten te vertellen, weet hij van geen ophouden meer. Deze geschiedschrijving begon met de 18de eeuwse oesterputten (HVB 3,4 en 5 van 1988) en vervolgde op het einde van de jaargang '88 met de geschiedenis van deze vorm van aquakultuur in de 19de eeuw. Het deel dat nu gepubliceerd wordt, werd door andere afleveringen voorafgegaan in HVB 10, 1988 en HVB 3 & 6, 1989.

Oesterparken Royon-Bettger & Cie; later Royon-Hertoghe & Cie

Deze oester- en kreeftparken werden in 1856 opgericht door Royon en Bettger, een Duits zakenman.

Op 1 juli werd het complex ingehuldigd en kort nadien al met een bezoek van Prins Leopold en Prinses Marie-Henriette, het toekomstige vorstenpaar, vereerd.

Stichter was Louis-Antoine Royon (°Oostende 22 september 1805 - † Mariakerke 18 oktober 1866), telg van een voornaam Oostendse familie. Het bedrijf, dat naderhand een bijhuis te Londen had, dreef tevens handel in gedroogd fruit, ijs en alle vissoorten.

De gronden waarop het oesterpark was ingericht, werd door de kwekers gehuurd van de staat: het gebied was immers militair domein. De gronden der oesterparken en gebouwen hadden een totale oppervlakte van ca. 5442 m². Ze waren gelegen op de gronden van de huidige Koningstraat, Parijsstraat en een gedeelte van het complex der Koninklijke villa.

Zoals gezegd stonden die terreinen in 1857 nog bekend als de "Oude Optrek". Het uitzicht van deze gronden was in die jaren opmerkelijk anders dan vandaag; ten westen grensde het park aan het nu verdwenen deel der Chaletstraat: 74 m. Aan de overzijde van de Chaletstraat lag het Koninklijk domein met het paviljoen. Ten zuiden werd de grens over een lengte van 55,38 m gevormd met de Parijsstraat, die toen parallel met de Zeedijk liep (dus niet de huidige Parijsstraat!). Ten oosten grensde het oesterpark aan de eigendommen van Louis Delbouilles "Société des Terrains Domaniaux" en dit vanaf de Parijsstraat tot aan de Zeedijk: 84 m. Grosso modo komt dit overeen met de "Venetiaanse Galerijen". Tussen beide eigendommen liep echter een ongeveer vijf meter brede gemeenschappelijke weg die in de Parijsstraat uitgaaf. Ten noorden tenslotte, langs de Zeedijk dus, hadden de terreinen van Royon-Bettger een lengte van 65,38 m.

Alles samen een oppervlakte van 54 are 41.92.

Het langwerpige gebouw dat bij de oesterput hoorde werd pas anno 1863 opgetrokken. In 1883 werd er een stoommachine geïnstalleerd. Deze moest de aanvoer van vers zeewater verzekeren via een ijzeren buis die over het strand liep.

Bij het oesterpark hoorde ook het "Pavillon du Rhin", dat als restaurant grote vermaardheid genoot. Het was een sober bouwwerk met twee zijvleugels en een wat terugspringend middengedeelte; een balkon liep over de hele lengte der voorgevel, Kant Zeedijk. Vooraan was ook nog een afdekbaar terras.

Het restaurant werd door de "Guide Conty" een "bonne maison" genoemd en ook Bochart schreef enkele woorden over het oesterpark en restaurant: "Le Pavillon du Rhin possède, en outre, une huîtrière dont les constructions de réserve offrent un renouvellement continuél d'eau fraîche, qui permet de servir, en toute saison, des huîtres et des homards d'une qualité supérieure."

We kennen het "Pavillon du Rhin" en de oesterputten tamelijk goed uit eigentijdse prenten, schilderijen en foto's:

- de litho "OSTENDE, VUE GENERALE DES BAINS" van E. Braud (Simoneau & Toovey, Brussel) toont rechts het "Pavillon du Rhin" en het Chalet (Oostende, Heemkundig Museum).

- een afbeelding in "COLLECTION DES PLUS BELLES VUES DES BAINS DE MER D'OSTENDE & BLANKENBERGE", Buffa, Brugge-Oostende, 1859.
- een aquarel van Auguste Musin (1852-1920) dat een gezicht op de Oostgevels van het restaurant voorstelt (Oostende, M.S.K.).

- er waren stereofoto's van het "Pavillon" in omloop.

- een publiciteitskaartje van de firma — met foto — toont een gezicht op de eigenlijke installaties: de parken en de dienstgebouwen.

Ook hier was er regelmatig aanvoer van jonge oesters en kreeft: de oesters uit Burnham werden aangevoerd door de "Four Brothers", de "Enigma" of de "Gipsy". Deze uit Whitstable voeren Oostende binnen in de Engelse cutter "Czerina" of in de scheepjes "Friendship", "Robert Elisabeth", "Three Brothers" en "Sea Solter".

Kreeft kwam uit Terfstad, aangevoerd door de cutter "Rosalie Mathilde". De Royons hadden ook een eigen bark in de vaart: de "Etoile de la Mer", die in de jaren 1871-1877 voor de aanvoer van kreeft zorgde, o.a. uit Lodshaven, Ny Hellesund, Eggersund. Het schip bracht verder ook haring en kabeljauw binnen. Gerookte

haring werd er eveneens verkocht. De "Vijf Broeders" uit Scheveningen was een van de schepen die voor de bevoorrading zorgde.

De historiek van het "Pavillon" en de oesterputten Royon is weer eens zo'n heel complexe aangelegenheid door de talrijke verkopen, erfenisgevallen en dergelijke meer. Alhoewel van sekundair belang, hier toch enkele gegevens in dit verband.

Toen in 1861-1862 een dijkweg aangelegd werd vanaf het Pavillon du Rhin tot aan de bocht (waar later Kursaal II zou gebouwd worden), moesten de Royons een gedeelte van de kostprijs (3 000 Fr.) dragen. Aanvankelijk betaalde de firma jaarlijks 45 Fr voor hun grondconcessie. Na enkele jaren werd het bedrag door de Ontvanger der Domeinen op 400 Fr gebracht. De regering halveerde echter dit jaarlijks te betalen bedrag.

Op 10 augustus 1866 verkocht de firma de helft van de oesterput aan Charles Meyne, advocaat te Brugge. Op 18 augustus 1866 verkocht Gust. Bettger zijn aandeel in het "Pavillon du Rhin" (niet de oesterput !) aan Louis Royon. Zokwam het restaurant volledig in handen van de familie Royon-Hertoghe. Bettger bleef echter medeëigenaar der putten. Enkele maanden later, op 18 oktober 1866 stierf Louis-Antoine Royon te Mariakerke. Het "Pavillon du Rhin" kwam zo in het bezit van zijn erfgenamen, de oesterput deels.

Het eigenlijke uitbaten der putten gebeurde door een schoonzoon van Louis Royon, Michel Halewijnck, echtgenoot van Eugénie Royon (1845-1905).

Naderhand kwam het voor de Rechtbank te Brugge tot een proces tussen de Belgische staat en de erfgenamen Royon om de staat te dwingen tot verkoop van de gronden der oesterput (juli 1877). Na lange palabers werd een verkoopprijs van 150 000 Fr vastgesteld; 1/5 te betalen één maand na akkoord, 4/5 te betalen over tien jaar (mits 4,5% intrest per jaar). Het kontrakt tussen de staat, Alfred Royon (zoon van Louis) en Charles Meyne werd op 16 oktober 1883 gesloten.

Anno 1889 moet het "Pavillon du Rhin" over zijn hoogtepunt heen geweest zijn: in l'Echo d'Ostende van 13 oktober 1889 kon men dan ook lezen dat het verdwijnen van het "Pavillon" een uitgemaakte zaak was.

De gronden zouden verkocht worden, een kolossaal hotelgebouw zou er verrijzen. Toch zou de toekomst er anders over beslissen.

Drie jaar later was het dan definitief afgelopen met het "Pavillon du Rhin". De inboedel van het hotel-restaurant werd verkocht en kort daarna de gebouwen, zowel



die van het hotel als die van de oesterput.
In 1893 dan, verkocht Alfred Royon-Kremer & Cie de gronden van de oesterputten aan Michel Halewijck-Royon (Akte voor notaris Berghman).
In dezelfde tijd begon Leopold II naar

N.V. Les Produits Maritimes

Michel Halewijck stierf op 26 februari 1907. Zijn vijf erfgenamen waren niet op

derhand veranderde de naam in Huitrières Halewyck & C°. Daarover verder meer.
De oesterputten te Nieuwpoort bleven in bedrijf tot in 1975, onder de firmaam Halewyck.



Oesterparken L. Janssens & Cie

Janssens legde de oesterparken aan bij de bouw van een jaagdok aan de Halve Maan: ten zuiden van de Leopoldkom en ten oosten van een gepland, maar nooit uitgevoerd droogdok. De oesterputten Janssens komen voor op het "Plan Définitif" van 1879 (Oostende, stadsarchief).
Oesters kwamen uit Whitstable, o.a. aangevoerd door de "Sea Solter". Kreeft kwam o.a. uit Argenton, aangevoerd door de "Cécile" (o.a. 1896).
De firma had ook oester- en kreefteputten aan de Langestraat 93. Ze zouden er al in 1835 geweest zijn en hoorden toe aan ene Michel Janssens.

De oester- en kreefeparken van "Les produits maritimes" te Nieuwpoort. (verzameling wijlen R. Halewyck).

gronden uit te zien om het domein van de koninklijke villa uit te breiden. Met de intentie de gronden van de oude oesterput Royon te kopen, ging Leopold dan ook meerdere malen persoonlijk onderhandelen met Michel Halewijck. Op 15 januari 1895 werd de koop gesloten: de koning kocht de gronden voor 610 000 Fr (akte voor notaris Berghman). Zijn geniale urbanisatieplannen konden verder doorgezet worden!

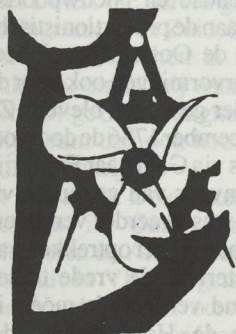
In april 1898 werden de parken gedempt en Michel Halewijck liet nieuwe oesterparken aanleggen op de rechteroever van de IJzer te Nieuwpoort.

de hoogte van het uitbaten van oester- en kreeftenparken, evenmin van de vishandel. Ze stichtten een N.V. Les Produits Maritimes. Victor Osterwind, een bediende van de firma, werd Directeur. Tijdens de eerste wereldoorlog werden de installaties totaal vernietigd. De herbouw gebeurde naderhand NIET op dezelfde plaats, maar op de linkeroever van de IJzer.

In juni 1929 kwam het tot een samengaan met de N.V. Huitrières et Viviers de Lombartsyde. Dat duurde echter niet lang en in 1931 stichtte Raoul Halewyck, kleinzoon van Michel, de N.V. Huitrières et Poissonnerie Réunies, met zetel te Oostende. Na-

Het brievenhoofd van de firma Louis Janssens & Charles Mestdag, daterend van rond de eeuwwisseling, toont een op zijn minst niet al te getrouw gezicht op de huizen aan de Langestraat en de oesterputten die erachter liggen.
ook hier zou vers zeewater toegevoerd zijn via een buizenstel dat tot aan de zee liep. De firma dreef verder ook nog handel in verse en gezouten vis. Tot in 1978 bestaande als "Oesterputten Antoine", werden hier weliswaar geen oesters meer gekweekt. Het was vooral een handel in mossels, oesters en kreeft.
Na een korte sluitingsperiode heropende deze zaak in 1984 als "Ofico" (Ostend Fish Company) met als uitbater de heer Guy Van Der Auwera.

(Vervolgt)
Norbert Hostyn



DE ZEE: OOK UW TOEKOMST ?

ZOEKT U

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

Kies dan de STEDELIJKE VISSERISCHOOLO "JOHN BAUWENS"

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

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

INSCHRIJVINGEN: vanaf 23 augustus: elke zaterdag van 10-12
werkdag van 10-12 en 14-16

(In onze bekende reeks "rare kwasten")

Leven en streven van Bernardus Detert

Het alombekend vers uit Herman heijermans' toneelstuk over de wantoestanden in de haringvisserij wordt bij elke scheepsramp wel ergens als een voor de hand liggende gemeenplaats geciteerd. In een economische kontekst geplaatst is "het visje wordt duur betaald" volstrekt toepasselijk op het loon dat de Hollander Bernardus Detert kreeg voor zijn bemoeienissen met de visserij in de Zuidelijke Nederlanden kreeg. In Oostende zwoeren de vissers zijn dood. In Brugge werd hij verbannen. Verbitterd en berooid vluchtte hij terug naar zijn heimat die hij pas acht jaar voordien als welvarend koopman had verlaten.

Hoe speelde de 60-jarige jenever- en haringhandelaar Bernardus Detert het klaar om tussen 1779 en 1787 verstrikt te geraken in deze uitzichtloze situatie?

Detert werd geboren op 17 mei 1727 in Rotterdam. Na een vooropleiding aan de kweekschool van de "Utrechtse Clererij" in Amersfoort voelt hij zich uiteindelijk niet geroepen tot een carrière als geestelijke. Hij vestigde zich in Delftshaven waar hij weldra een goede faam genoot als koopman en korenwijnbrander. Uit zijn eerste huwelijk kreeg hij zes kinderen, die op de oudste dochter na, spoedig overleden. Met zijn tweede vrouw kwam hij rond zijn zestigste verjaardag naar de Zuidelijke Nederlanden — dat waren onze ktrecken tijdens het Oostenrijks bewind — afgezakt, omdat een normaal leven in zijn vertrouwde omgeving onmogelijk was geworden.

Bernardus Detert was dus duidelijk een controversieel figuur. Vermoedelijk als gevolg van zijn verblijf in de kweekschool koesterde Detert een meer dan gewone belangstelling voor de zaak van de Calvinistische "Utrechtse Clererij". Hij verdiepte zich in de problematiek van het godsdienstgeschil tussen Rome en Utrecht en genoot hierbij de reputatie een der "stijzinnigste en bekwaamste onder de ongewijde personen" te zijn. Geestelijken deden op hem beroep om de argumenten van de rooms-katholieke zendelingen te weerleggen, maar Detert geraakte steeds meer doordrongen van de opvattingen van de zendelingen. Na jaren van twijfels keerde hij zich af van de stellingen die hij verdedigde en bekeerde hij zich tot het rooms-katholieke geloof. Langs zijn schoonzoon om, die aan de Antwerpse kunstakademie studeerde, kwam hij in contact met kanunnik Petrus van Eupen, die voor de hereniging van beide kerken gewonnen was, een doel waarachter Detert zich reeds geschaard had, toen hij de toekomst van de "Clererij" erg somber

inzag en waartegen de aartsbisschop van Utrecht zich verzette. Detert bracht het verhaal van zijn bekering in een wellicht nooit uitgegeven boek "Beredeneerd Vertoog". Hierdoor werd hij in Delftshaven als een verrader beschouwd. Vanop de kansel werd hij met de vinger gewezen, zijn familie en zakenrelaties keerden hem de rug toe. Weldra was het leven hem in Delfshaven onmogelijk geworden.

Van Nieuwpoort naar Brugge

De Antwerpse Kanunnik vond voor hem wellicht een passende betrekking. De welvarende koopman kwam met zijn vrouw naar Nieuwpoort waar hij werd aangesteld als directeur van de stedelijke jeneverstokerij, op voorwaarde dat hij er de Schiedamse technieken onderwees.

Niet voor lang echter, want in 1781 werd hij al ontslagen toen ze in Nieuwpoort niets meer van hem konden leren, verklaarde hij later.

Zo belandde hij in Brugge, dat samen met Oostende na de beëindiging van de vierde Engelse zeeoorlog een economische heropstanding beleefde. Wat de ondernemende Bernardus Detert er aanvankelijk uitvoerde is niet erg duidelijk. Vermoedelijk was hij in dienst van een Brugse koopman. Vast staat dat Detert er ook op eigen houtje handel dreef en er de Schiedamse jeneverbelangen verdedigde, balansenbehartiging die hij trachtte te koppelen aan een soort ambassadeursschap van de haringreders in Vlaardingen en Maassluis. Als dichter en schrijver verwierf hij aanzien in Brugge. Hij werd lid van de Rederijkerskamer van de H. Geest, schreef geschiedkundige en eigentijdse bijdragen, o.a. over de visserij. Hij liep met plannen om een reclameblad te lanceren en stond niet afkerig tegenover politieke geschriften. Detert speelde een rol in het debat over de te voeren economische politiek,

waarbij zijn veertiendaags blad 'De Rapsodisten' als uitlaatklep diende. In 1784 wilde hij zelfs een kleine rederij stichten met Hollandse vissers die de Zuidnederlandse visserij op hetzelfde niveau zouden tillen als de vermaarde Hollandse visserij. De rederij kwam niet van de grond bij gebrek aan financiële middelen. Een nieuwe poging in 1787 kwam evenmin van de grond. Ook de Oostendse visserijwereld wees zijn voorstellen af.

De weerwraak van Detert

De moeilijkheden voor Detert begonnen pas goed toen hij zich intensiever met de visserij ging bemoeien; half maart 1787 hield hij in Oostende een lezing waarin hij de onkunde van de Vlaamse visserij bij het zouten en bewerken van de haring aan de kaak stelde. Hij vond dat de Vlamingen hun haring van slechte kwaliteit te duur moesten betalen. De Hollandse haring kostte een stuiver per stuk, terwijl hier vijf

"Toen hij dit ook in Oostende toelichtte, was er een tussenkomst van...militairen nodig om Detert toe te laten de stad heelhuids te verlaten..."

stuivers werden aangerekend. Die prijs hadden de Oostendse en Nieuwpoortse vissers te danken aan de protektionistische maatregelen van de Oostenrijkse keizer Jozef II, wiens hervormingen ook voor de visserij niet zonder gevolgen bleven. Zo liet hij reeds in december 1786 de doorvoer van Hollandse vis via Gent naar Frankrijk verbieden. De invoer van gezouten vis naar Vlaanderen was al eerder verboden. Het doorvoerverbod en het optrekken van tolmuren die Detert na de vrede tussen Parijs en Engeland verdedigde moest in de eerste plaats de Hollandse handel treffen. De ommekeer in de houding van Detert was wellicht ingegeven door

wraakgevoelens, omdat zijn initiatief op onbegrip stuitte. In een opwelling van wraak publiceerde hij een "memorie" over de noodzakelijkheid van de invoer van

derde een jaarlijks pensioen, waarvan hij bij zijn overlijden nog de helft zou doorbetaald worden aan zijn vrouw. Bovendien verwachtte hij een gratificatie

terug naar Schiedam. Toen hij twee jaar later zijn achtergebleven bezittingen in Brugge opeiste werden zijn rechten door het stadsbestuur afgewezen, omwille van

zijn geschriften die ernstige rellen tussen de volksmassa en de notabelen hadden veroorzaakt. De magistraten waren tevreden dat dit lastige individu, dat in zijn geschriften voortdurend kritiek op de maatschappij en de wethouders uitbracht, voorgoed de laan uitgestuurd was. Ook in visserijkringen werd zijn verbanning gunstig onthaald. En wat kreeg hij van het thuisfront voor de belangenbehartiging van de Hollandse haringvissers? Hij verdween in de vergetelheid. Er is niet eens een straatnaam die herinnert aan Bernardus Detert, die meer dan tweehonderd jaar geleden in Vlaanderen een smadelijke nederlaag leed. Zijn bemoeienissen met de internationale (vis)handel heeft hij duur betaald. (g.w.)

Bronnen:

- De "verlichte" wereld van de oud-katholiek B. Detert: De Rapsodisten, een onbekende economische periodiek. (Brugge 1784-1785) in bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden, Utrecht, deel 87-1972 (door Y. Vanden Berghe)
- Zelfde artikel is terug te vinden in "Brugge in de revolutietijd 1770-1794", Brugge 1978
- Nationaal biografisch woordenboek, deel IV, 1974
- Jeneverhandelaar vocht voor de haringvissers, Rotterdams Nieuwsblad van 5.6.'89 (Albert Brouwer en Ingena Vellekoop).

PLACAAET

WAARSCHOUWINGE

Waegens den Tyd van Uitvaren der Scheepen ten Haringvangst in 't Najaar.

Wat in deryen Jaaren 1797 / geen Snylen / nog Scherpen

Geen straatnaam

BY JACOBUS SCHELTERS

Het visserijbedrijf had vroeger ook al af te rekenen met strenge voorschriften. De eerste haringwet werd uitgevaardigd in 1519 door Karel V. Deze wet kreeg nog aanvullingen en bleef het haringvisserijbedrijf beheersen tot in 1857. Ter illustratie een placaat en een waarschuwing tegen het uitvaren tijdens de Franse overheersing.

Hollandse gezouten en gedroogde haring. Listige Detert betoogde hierin dat de toepolitiek voor gevolg had dat de markt alleen voorzien werd van minderwaardige en veel te dure haring. Volgens hem profiteerden de reders op schandalige wijze van hun monopoliepositie. Toen hij dit ook in Oostende toelichtte, was er een tussenkomst van de baljuw en van militairen nodig om Detert toe te laten de stad heelhuid te verlaten.

In een brief aan een Schiedams familielid beklagde hij zich over deze "afschuwelijke belevenissen". In Schiedam werden de vishandelaars op de hoogte gebracht. Zij namen contact op met Detert die bereid gevonden werd de haringzaak in de Zuidelijke Nederlanden verder te bepleiten in ruil voor twintig dukaten, omdat hij naar eigen zeggen in behoeftige omstandigheden verkeerde. Hij kwam dan ook hoofdzakelijk aan de kost als schrijver.

In mei zocht Detert steun bij de vishandelaars in Gent, Brussel, Leuven, Mechelen en Antwerpen. Hij bracht verslag uit in Vlaardingingen en wist reeds te melden dat het invoerverbod zou opgegeven worden, waardoor hij opnieuw veertig dukaten opstreek. Maar hij wilde kennelijk meer duiten voor zijn geslaagde tussenkomsten ten voordele van de Nederlandse haringhandelaars. Hij vor-

als beloning. In Maassluis en Vlaardingingen was men niet bereid zo ver te gaan. De Hollanders waren wel bereid tien gulden per schip dat ter haringvaart trok af te staan wanneer Detert de haringinvoer kon regelen.

Geen straatnaam

In de Zuidelijke Nederlanden had Detert het natuurlijk helemaal verkorven toen in juli 1787 zijn beruchte lezing van de persen rolde. Oostendse vissers bedreigden hem

"Maar toen hij 'De Bruggeling uyt hunne sluymering ontwaekt' publiceerde, werd hij uitgewezen."

met de dood. In Brugge kreeg hij de raad de stad niet meer te verlaten. Maar toen hij "De Bruggeling uyt hunne sluymering ontwaekt" publiceerde, werd hij uitgewezen. In dit opruiende pamflet zette hij de bevolking ertoe aan te protesteren tegen de keizerlijke hervormingen. Totaal berooid keerde hij met zijn vrouw

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

kalender

AUGUSTUS

- 5-6: Animatieprogramma in het Mercatordok in Oostende n.a.v. "25 jaar Mercator in Oostende". O.a. bezoek van de Mercator aan halve prijs. Heist: herdenkingstentoonstelling in de zaal Ravelingen, over opvang oorlogsvluchtelingen in Zierikzee, 75 jaar geleden (Zie ook het uitgebreid dossier in dit nummer).
Zeewijding Heist.
- 5-6: Visserijdagen in Breskens (NI). Fototentoonstelling: Zeeuwse vissers in beeld. Foto's van Peter Verdurmen, in de bovenzaal van de vismijn van Breskens
- 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).
- 11-16: Internationale visserijbeurs in Trondheim.
- 12: Waterfeest in Nieuwpoort (vanaf 9 uur tot vuurwerk om 22 uur).
- 12-15: Zee(r)omvattend project te Oostduinkerke: over de verschillende aspecten van de Noordzee.
- 12-19: Visserijdagen in Katwijk (NI).
- 15: Vissers hulde en zeewijding in Heist.
- 15: Visserijfeesten, Zeebrugge.
- 16: Gratis visproeven met de Zwinvissers op de Zeedijk van Knokke.
- 19: Mosseldag in Yerseke (NI).
- 20: Garnaalkruierswedstrijd in Middelkerke
- 26: Havendag in Zierikzee (NI).
- 26-27: Mossel feesten Philipinne (NI).
- ## SEPTEMBER
- 13-17: Internationale visserijbeurs in Nantes (Frankrijk).
- ## OKTOBER
- 1-2: 7de "Scottish Fisheries Exhibition" in Peterhead (G.B.).
- 2-3: Mosseldagen in Sluis (NI).
- 10-13: "Fishtec '89": vakbeurs voor visserij en visverwerking in Cuxhaven (BRD).
- 17: Noordzeerally voor diepzeeduikers in haven van Blankenberge.
- 17-19: Nav 89, internationale conferentie over satellietnavigatie. Londen (G.B.)
- 18-21: "Fish Expo '89" in Seattle, Washington (VS), een van de grootste visserijbeurzen ter wereld, met vertegenwoordigers uit 40 landen.
- ## NOVEMBER
- 4-7: Atlantic Fishing '89 in Porto (Portugal)
- 14-18: "Europort '89" in de RAI te Amsterdam (NI).

Mercator 25 jaar in Oostende

Het vroegere opleidingsschip "Mercator" ligt dezer dagen precies vijftig jaar in Oostende (zie kalender). Ondertussen kreeg deze statige driemaster bijna drie miljoen betalende bezoekers over haar scheepsdek. In de loop van die kwart eeuw heeft de windjammer zich een definitieve plaats binnen het herkenbare Oostendse stadspatrimonium weten te veroveren.

De "Mercator" was het vierde schoolschip dat de kadetten van de Antwerpse zeevaartschool zeebenen moest aankweken. Het vaartuig genoemd naar de Vlaamse cartograaf werd in 1931 gebouwd in het Schotse Leith voor rekening van de Belgische staat. Het schip heeft een lengte over alles van 78,40 m, een breedte van 11

en een diepgang van 4,5 meter. De "Mercator" is een barkentijn of schoenerbark. Vijftien zeilen met een oppervlakte van duizend zeshonderd vierkante meter gaven het schip bij gunstige dwarswind een snelheid van dertien knopen. In 1960 werd de "Mercator" uit de vaart genomen. Het legde in totaal 33 770 zee-mijl (of zestien maal de omtrek van de wereld) af.

Door een ministriële beslissing werd het schip gevrijwaard van verkoop of sloop en sindsdien heeft het een bestemming als drijvend museum. Jaarlijks boekt het oude schoolschip zo'n 120 000 bezoekers. In de vakantieperiode loopt dat aantal op tot duizend per dag.

(m.l.)

Mosseldagen te Yerseke, Philippine en Sluis

Elk jaar bezoeken duizenden het mossel- en oestercentrum Yerseke. Dit jaar valt het grootse mossel-feest op zaterdag 19 augustus. De traditionele vlootshow, waarbij tientallen gepavoitiseerde mosselschepen de Oosterschelde opvaren, is voor vele bezoekers een meepakker.

Het weekeinde daarop viert het Zeeuws-Vlaamse mosseldorp Philippine de jaarlijkse mossel feesten. Zaterdag 26 en zondag 27 augustus biedt het grensdorp naast diverse mosselbereidingen, ook een braderie, rommelmarkt en andere animatie aan.

Ook in Sluis staan de mosselen klaar, maar dan wel op zaterdag 2 en zondag 3 september.

Zaterdag 26 augustus havendag in Zierikzee

Wie een dagje uit wil kan op zaterdag 26 augustus richting Zierikzee trekken. In het historische stadje wordt die dag de jaarlijkse havendag georganiseerd. Tussen 13 en 22 uur wordt het binnen de stadswallen een drukte van jewelste. Bovenaan het verlanglijstje van de meeste bezoekers staat het varen met de mosselschepen op de Oosterschelde, verder zijn er demonstraties (o.a. boegsprietlopen) en er is animatie alom. Een goede raad: laat uw wagen achter op één van de parkings buiten het omwalde stadje. Wordt de drukte te veel, dan biedt de waterrijke omgeving meer rust.

Visserijdagen in Colijnsplaat

Colijnsplaat is een doorgaans rustig en gezellig vissersdorp, met een belangrijke garnaalafslag, aan de noordzijde van Noord-Beveland. Het is dan ook niet te verwonderen dat de visserijdagen er in het teken van de garnaal staan. Op vrijdag 11 augustus start de braderie in de door lindebomen omlijste hoofdstraat en aanpalende straatjes. 's Anderendaags krijgen de bezoekers kans om aan boord van een van de vissersvaartuigen een kosteloze rondvaart op de Oosterschelde te beleven (vertrek om 13 uur). Verder: demonstraties garnaal pellen, reddingsoperaties en visafslag voor partikulieren.

Viswinkel-traiteur over te nemen in het centrum van Kortrijk. Nieuwe installatie/Woonst inbegrepen. Meer inlichtingen: Leiestraat 36, Kortrijk. Tel: 056/21 74 14

Tentoonstelling IJzer-Yser

Begin 1988 nam CARFO (Fr.) contact op met SOW (Samenlevingsopbouw Westhoek) uit België om samen te werken rond het project "Qualité pour l'Yser". SOW nam terzake contact op met verschillende Vlaamse beleidsmensen, diensten en administraties en bracht hen reeds twee keer samen rond tafel, samen met de Franse partners.

Uit die eerste contacten groeide het idee om samen een edukatief programma uit te werken: een rondreizende tentoonstelling en een project voor het basisonderwijs. De tentoonstelling over de IJzer gaat door op de verdieping van het Visserijmuseum en loopt nog tot 6 augustus. Deze informatie is dus alleen goed voor mensen die Het Visserijblad vlg gelezen hebben. Dat geldt trouwens ook voor volgend bericht.

De "Rainbow Warrior" in Oostende

Op zondag 6 en maandag 7 augustus zal de 'Rainbow Warrior', het nieuwe grote zeilschip van Greenpeace in Oostende aanleggen. In het Vlotdok gemeerd, zal de boot toegankelijk zijn voor het publiek op zondag van 16 tot 20 uur en op maandag van 14 uur tot 19 uur. Dit nieuwe schip wil de taak verderzetten van het gelijknamige vaartuig dat op 10 juli 1985 door een

aanslag van de Franse geheime diensten gekelderd werd. Herinneren we eraan dat, om hun doel te bereiken twee agenten bommen geplaatst hadden tegen de wanden van het schip. Bij de daaropvolgende explosie kwam Fernando Pereira, een Greenpeace-fotograaf, om het leven.

Na afloop van een langdurig internationaal proces werd de Franse staat veroordeeld tot het betalen van een belangrijke boete. Geld waarmee Greenpeace onder andere een Noordzeetreiler aankocht die na bouwingswerken een prachtig zeilschip werd. Dit nieuwe schip heeft tot doel de campagne tegen kernproeven, afvaltransport en verbranding op zee verder te zetten. De bezoekers kunnen aan boord een tentoonstelling bezichtigen over de omvorming van treiler tot kampagneschip. Ook zijn de meeste plaatsen van het schip voor het publiek toegankelijk en is er een permanente dia-tentoonstelling over de campagnes van Greenpeace. Tegen betaling van dertig frank (toegangsprijs) krijgen de bezoekers een Greenpeacebadge.

Zee(r) omvattend

Dit project wordt gerealiseerd door samenwerking van het Unesco-Vormingscentrum, het Nationaal Visserijmuseum en het Gemeentebestuur van Koksijde. De bedoeling van "ZEE(r)OMVATTEND

is het ruime publiek duidelijk maken dat de zee méér omvat dan wat de gewone pootjesbader ervan denkt. Daarom zullen er verschillende aspecten van de zee samengebracht worden en voorgesteld in de zalen van de Witte Burg te Oostduinkerke van 12 t.e.m. 15 augustus. Volgende onderwerpen komen o.m. aan bod: visserij, fauna, flora, transport, vervuiling, veiligheid, energie, wetenschap, recreatie, sport, geschiedenis, havenbeheer... Tegelijkertijd loopt er in het Vissertijmuseum een tentoonstelling over de Noordzee, opgezet door het ministerie van Volksgezondheid en Milieu. Deze expositie loopt van 11 augustus t.e.m. 3 september.

Ook animatie mocht niet ontbreken. Zo kunnen de toneelliefhebbers op zaterdag 12 augustus terecht op het binnenplein van het museum waar ze een optreden kunnen bijwonen van de toneelgroep "Het Plan" met een stuk (20') over de Noordzee. Op zondag 13 augustus zijn de Oostduinkerke visbakkers aanwezig bij de Witte Burg en de dansgroep "De Gar-naaltjes zet er haar beste beentje voor. Op zondagavond 13 augustus is het Frans-Vlaamse zangersduo Joël en Klerktje te gast op het binnenplein van het Visserijmuseum. Zij brengen er oude vissersliedertjes.

Een zee(r) omvattend programma dus.

In moeilijke ogenblikken
kunt U op BP oliën vertrouwen.



Armand Delwaide

(1887-1956)

IN het Oostende van het interbellum was het als kunstschilder moeilijk op te tomen tegen de drie "groten" die het toneel beheersten en verdeelden: Ensor, Spilliaert, Permeke. Niet zozeer zij zelf, maar de hun omringende satellieten-belanghebbenden en de nodige stemmingmakerij zorgden ervoor dat anderen het moeilijk hadden zich te manifesteren en te profileren. Het duidelijkste voorbeeld was wel het geval van Jan De Clerck. Maar ook Armand Delwaide kwam nooit echt aan zijn trekken.

Serruyslaan 14a te Oostende. Delwaide studeerde bij de bekende Brugse kunstschilders Florimond Van Acker en Edmond Van Hove. Achiël Van Sassenbrouck was er een van zijn studiegenoten. Later genoot Delwaide onderricht aan de Gentse Academie, waar hij Constant Permeke, Frits Van Den Berghe, Robert Aerens, Julien Van De Veegaete en Victor De Budt als medeleerlingen had. Na onduidelijke omzwermingen via Brussel, Parijs en elders vestigde Delwaide zich in 1919 te Oostende. Hij leefde er op vriendschappelijke voet met de drie groten uit het Oostendse kunstwereldje: James Ensor, Constant Permeke en Leon Spilliaert. Samen met Permeke trok hij er heel dikwijls op uit. Delwaide schilderde voornamelijk marines, stillevens en landschappen in een gematigd expressionistische stijl, geïnspireerd op Permeke, alsook enkele portretten. Delwaide stelde regelmatig tentoon in de salons van zijn tijd. Zijn werk was echter vooral te zien in de toen toonaangevende Oostendse galerij "Studio" die uitgebaat



Onverdiend, zoals nog kon gekonstateerd worden tijdens de kleine Delwaide-retrospektieve die we in april-mei 1987 brachten in het Museum voor Schone Kunsten te Oostende.

Armand Delwaide werd geboren te Brugge op 25 januari 1887 als zoon van Jan Pieter Delwaide en Leona Maria De Brabander. Gehuwd met Clementina Louisa Hertoge. Hun enig zoontje Willy stierf vroegtijdig.

Overleden in Oostende op 30 maart 1956. Woonde in de jaren dertig in de Adolf Buylstraat 47; zijn laatste adres was Hendrik

werd door een familielid van zijn echtgenote. De overstromingsramp van februari 1953 vernielde een groot deel van zijn oeuvre.

Deze klap kwam Delwaide nooit meer te boven.

Jaren na zijn overlijden richtte de Oostendse Kunstkring een retrospectieve Delwaide in het Oostendse Feestpaleis in. Deze tentoonstelling, in 1964, ging zo goed als onopgemerkt voorbij.

Norbert Hostyn

Verplichte beloodsing voor zeeschepen

Het Scheldereglement in verband met de beloodsing van zeeschepen van minimaal zestig meter is aan herziening toe. Een nieuw wetsontwerp dat een verplichte beloodsing voorschrijft voor zeeschepen die vanaf de A1-boei een Belgische zeehaven binnenlopen is in de maak.

België en Nederland willen het scheepvaartverkeer in de Scheldemonding veiliger maken door het gelijktijdig uitvaardigen van nieuwe richtlijnen. Naar schatting varen nog tien procent van de schepen de Schelde op zonder een loods aan boord te nemen. Op het traject tussen Oostgat en Vlissingen zou dit aantal zelfs het dubbele bedragen. Meestal gaat het om schepen die regelmatig op- en afvaren en het aan boord nemen van een loods tijdverlies vinden. Zij zijn echter niet ontslagen van het betalen van het loodsgeld.

België en Nederland willen de verplichte beloodsing invoeren omdat de niet-beloodste schepen een potentieel gevaar inhouden én omdat een EEG-richtlijn beloodsing voorschrijft. Het nieuwe wetsontwerp werd al behandeld door de ministerraad en wacht nu op het advies van de Raad van State, vooraleer het ter goedkeuring aan het parlement wordt voorgelegd. Volgens het Ministerie van Verkeerswezen zal het aangepaste Schelde-

reglement binnen een jaar van kracht worden.

Sommige schepen zullen alsnog vrijgesteld zijn van beloodsing (bv. baggerschepen). Bij slechte weersomstandigheden of bij onbeschikbaarheid van loodsschepen kan het LOA-systeem (Loodsen op Afstand) toegepast worden. Het systeem bestaat erin dat een beroepsloods het schip vanop de wal, via de radiofonische verbinding veilig "binnenpraat".

Deense carferry 22 meter verlengd

Niet alleen vissersvaartuigen worden verlengd, maar ook grote zeeschepen. De Westduitse Papenburger Meyer-Werft heeft zich trouwens in deze techniek, die tot voor enkele jaren door het overaanbod aan tonnage nauwelijks toegepast werd, gespecialiseerd. Het laatste huzarenstukje was de verlenging van de Deense carferry Dana Gloria. Na het doorbranden werd een tussenstuk van 22,20 meter, goed voor meer dan 1000 ton, geplaatst. Hierdoor kan de carferry 232 passagiers en een veertigtal wagens meer overzetten tussen Kopenhagen en Oslo. Het verlengde en volledig heropgeschikte schip vaart nu onder de naam "King of Skandinavia" voor de rederij DFDS uit Kopenhagen.

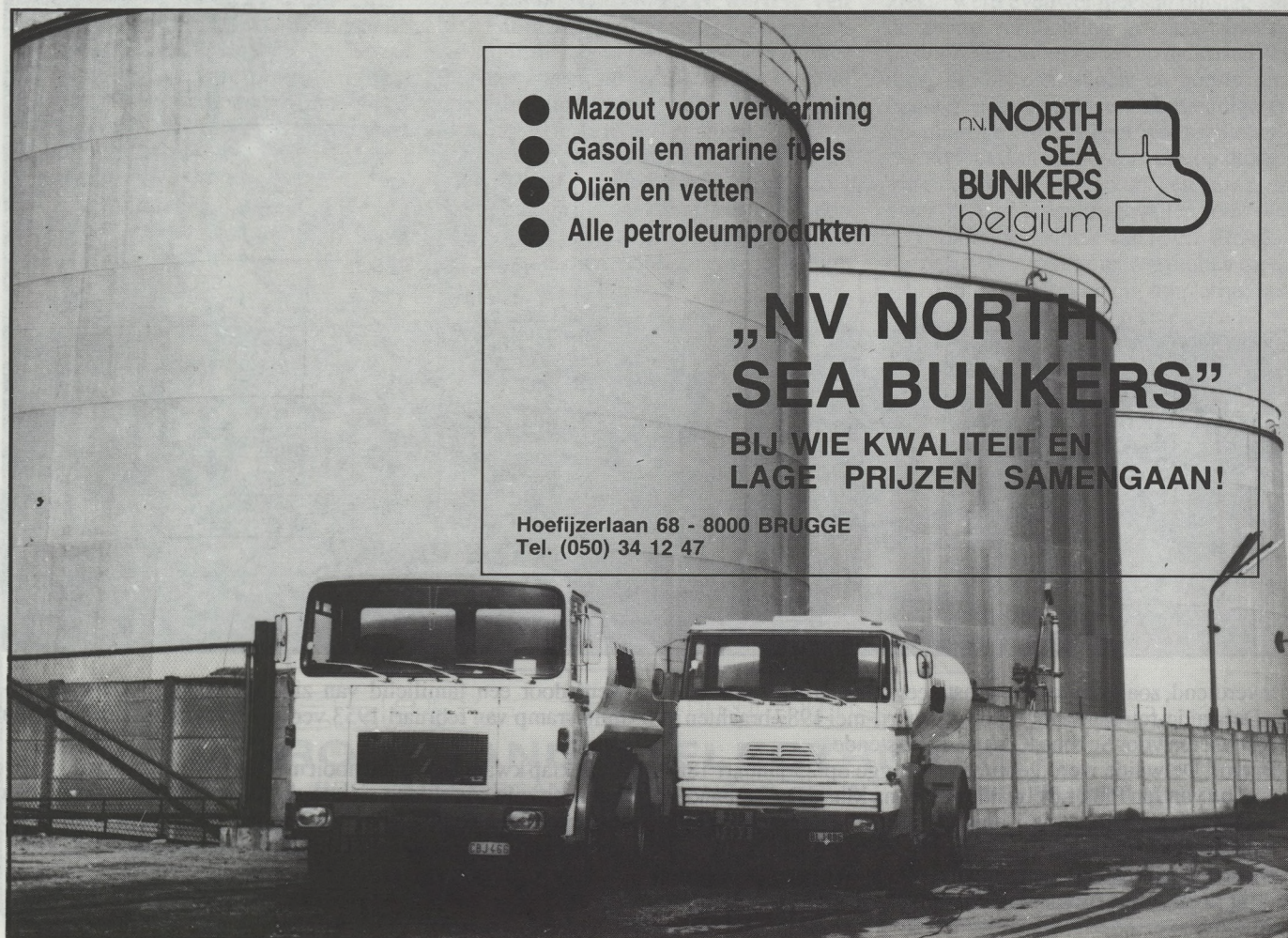


SPAARBANK

Duikboot spoort

'Bismarck' op

Een Amerikaanse expeditie heeft met behulp van een onbemande duikboot het wrak van het gevreesde Duitse slagschip "Bismarck" gelokaliseerd. Het oorlogsschip uit de 2de wereldoorlog ligt duizend kilometer ten westen van Brest, op een diepte van 4 500 meter. Het is 250 meter lang en werd op 27 mei 1941 op de Atlantische Oceaan door de Britse Royal Navy getorpedeerd. Britse schepen maakten zes dagen jacht op het Duitse slagschip en hierbij ging de grootste Britse oorlogsbodem "Hood" verloren. Slechts 115 van de 2 200 opvarenden van de "Bismarck" brachten het er levend van af.



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

NV NORTH SEA BUNKERS
belgium

„NV NORTH SEA BUNKERS“
BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



VOOR DE VISSERIJ

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

A.T.S. ZEEKUST

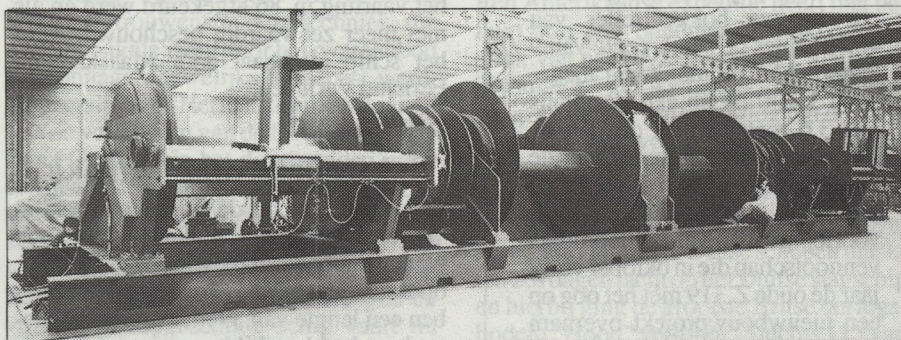
H. Baelskaai 47 - B-8400 Oostende
 Tel.: (059) 32 39 93 Fax: (059) 32 19 82

Bezoek onze toonzaal
 Verkoop elektrisch materiaal



Sch.54 'Franziska' leverde 5 060 ton vis in Egypte

's Werelds grootste hekreier en de trots van de Nederlandse diepzeevisserijvloot, de 119,18 meter lange Sch.54 'Franziska', heeft zijn tweede reis in Egypte beëindigd. De diepvriestreiler van de rederij Van der Zwan kon na een voorspoedige visserij in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan 5 060 ton vis leveren aan Egyptische bedrijven. De lading was bij -30° verpakt in blokken van 22 kilogram. De Sch.54 is uitgerust met een achttrommelwinch, geleverd door Brusselle uit Nieuwpoort. De winch van bijna 19 meter loopt over de volle breedte van het schip en is de grootste trawlwinch ter wereld.



Personeelsblad voor RMT

Vermoedelijk in oktober verschijnt het eerste nummer van het bedrijfsblad voor het personeel van de RMT en de Wagon-Lits. De directie van de staatsrederij wil de 2 300 personeelsleden en het servicepersoneel via een maandelijks publiekatie informatie bezorgen over het beleid en de werking binnen het bedrijf.

20 000 te Mariekerke

Mariekerke werd ter gelegenheid van de 12de vis- en folkloredagen letterlijk onder de voet gelopen. Naar schatting 20 000 bezoekers zakten af naar de Bornemse deelgemeente.

In het vorige nummer van HVB werd reeds aandacht besteed aan de feestelijk-

heden in het oud-vissersdorp aan de Scheldeoever. De plaatselijke specialiteit 'gerookte paling met wittekes' lag er goed in de markt. Grote publiekstrekker was evenwel de 'vismijn', waar honderden kilo's vis werden geveild.

Kanaaltunnel: miljardentekort

De Kanaaltunnel wordt een stuk duurder dan verwacht. Het Brits-Franse consortium Eurotunnel kampt volgens de 'Financial Times' opnieuw met geldtekort. Nadat een onvoorziene post de totale kostprijs met enkele miljarden opvijzelde, wees een nieuwe raming uit dat de kostprijs van de Chunnel nog eens bijna twintig miljard meer zal opslorpen. Ondertussen staan de

graafwerken ongeveer halweg. Reeds 27 van de 50 kilometer is gegraven.

Eurotunnel maakt zich sterk dat het project, zoals voorzien, half juni '93 klaar komt. Ondertussen heeft 'Transmanche-Link', het overkoepelende orgaan dat het project leidt, de contacten voor de shuttletreinen toegekend. Het betreft een order voor 40 lokomotieven en 252 passagierwagens, waarvan de helft met dubbeldek voor personenauto's. Kostprijs: 21 miljard. Het consortium 'Euroshuttle' dat de opdracht in de wacht sleepte is samengesteld uit het Brugse bedrijf BN (voorheen La Brugeoise et Nivelles), het Canadese Bombardier (hoofdaandeelhouder BN), het Franse ANF Industrie, Asea Brown Boveri uit Zwitserland en Brush uit Engeland.

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

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



Erkend Service Station voor Reddingvloten

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

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

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

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!**