

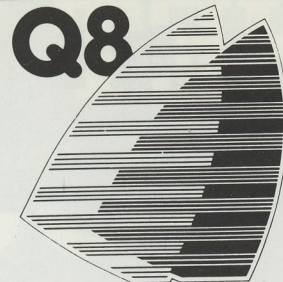
HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



56 ste jaar - verschijnt maandelijks - 1 september 1989 - nr 9 - 99,- B.F.

Kuwait Petroleum (Belgium)

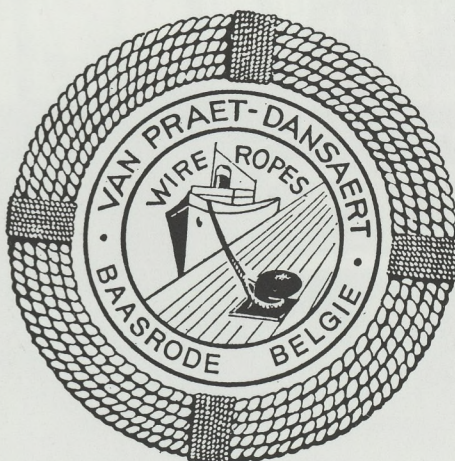


- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende - Tel. (059) 33 03 20

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

VAN PRAET - DANSAERT n.v.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust.

☎ (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

Brouckxon, Hugo Brutin, Robert Depoorter

(tekeningen), Robert Coelus, Walter Corveleyn,

Walter Debrock, Frank Decerf, Roland Desnerck,

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

Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Yvon Kemar-

rec (tekeningen), Jef Klausning, Willem

Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Ingrid

Stasse, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter

(de laatste), Guido Walters

FAKTURATIE: Sonja Van Torre

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor

Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.

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: Guido Walters

editoriaal

Wie schrijft...



Het Visserijblad: een maandelijkse verfrissing voor de visserij

Als het buiten mooi weer is en wij binnen op artikels zitten te zwoegen, wordt het ons soms te veel.

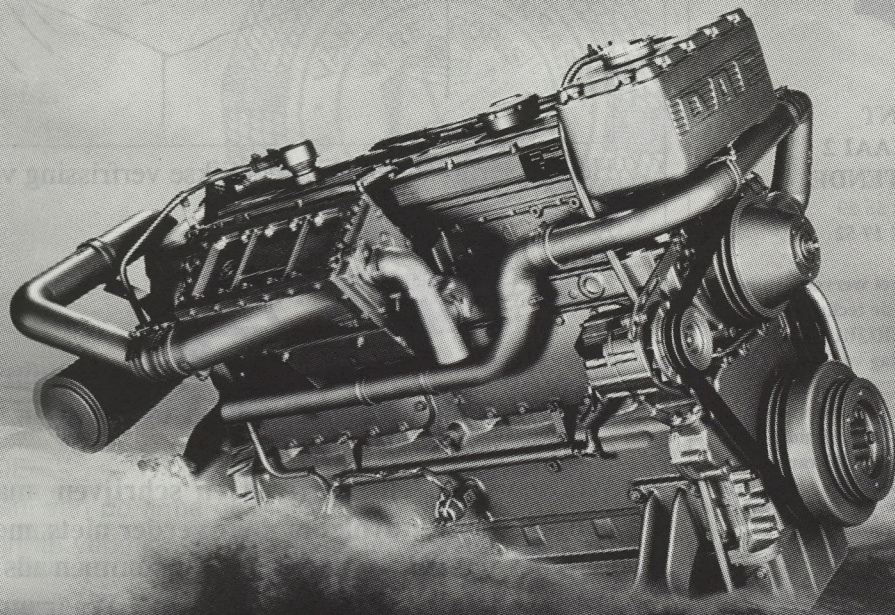
Wij schrijven en schrijven en schrijven maar. En soms hebben we de indruk dat daar verder niets mee gebeurt. (Je kent het gevoel: waarom gaan we stemmen als de verkozenen er nadien toch een potje van maken? Waarom vangen we vis als de marktprijzen niet interessant zijn?..)

Maar dan komt hier opeens weer een steunabonnement binnen (met vermelding: doe zo voort) of we krijgen een telefoontje van een visser die ons bedankt voor de Kongo-artikels ("Mijn hart gaat sneller kloppen als ik dat weer lees")... Of we bladeren in oude nummers van dit blad en zien dat wij het verleden jaar in augustus reeds uitgebreid hadden over het gevaar dat buitenlanders de Belgische vloot zouden opkopen... Dan weten we dat het de moeite loont dit blad te maken, zelfs al is het mooi weer buiten, zelfs al zitten wij binnen te zwoegen en hebben we soms de indruk dat daar dan niets mee gebeurt.

Flor Vandekerckhove

DAF DIESEL

**STERK
BETROUWBAAR
EN VOORTVAREND**



DAF

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

Eerste verkoop O.187 'Sint-Antonius'

Op woensdag 9 augustus kwam de nieuwe eurokotter O.187 voor het eerst aan de markt te Oostende, nadat vooraf reeds een lading per container werd aangevoerd. De opbrengst van de eerste ben tong, gekocht door vishandel Gryson, werd geschonken aan het visserstehuis Godtschalk. Ook de waarde van de eerste bak platvis, aangekocht door groothandel Joerifish, werd door reder Norbert Hennaert overhandigd aan de bemanning van het Greenpeaceschip dat in Oostende lag. De maidentrip naar het kanaal leverde 1 500 kg tong en 100 bennen platvis op, bijengevist door schipper Franky Pots, motorist Danny Peperstraete en de matrozen Johan Hennaert en Johan Decock. (foto gw)

CREVITS Louis &**ZONEN B.V.B.A.****Import - Export****Allerlei kettingen en kettingmatten****Ankers****Herbruikbare materialen****Visserijbenodigdheden****Rubber bollen en rubber ringen**

Zeebruggeaan 137,
8380 Lissewege BRUGGE

Tel: 050/54 48 33

Tijdokstraat 3,

ZEEBRUGGE

Tel 050/54 45 85

H. Baelskaai 18,
OOSTENDE

Tel: 059/32 50 13

vanuit Nederland:

09.32.50.54.48.33

Fax: 050/ 54 79 11

Oostende

**Werkgroep Promotie
vissershaven opgericht**

Te Oostende werd een werkgroep "Promotie Vissershaven Oostende" (PVO) opgericht. Deze groep heeft als doel het promoten van de Oostendse vissershaven door publiciteit, contacten met buitenlandse havens, oplossen van akute problemen, voorstellen te doen inzake modernisering van de vismijn en alle andere aangelegenheden ter bevordering van de Oostendse vismijn. De nieuwe werkgroep is samengesteld uit de heren Ghys, Desaever, Passchijn, Baert, Van Waes, Jadot, Versluys, Hennaert, Lebluy en Cattoor.

Naar verluidt zouden, op initiatief van de nieuwe werkgroep, reeds verschillende buitenlandse havens gekontakteerd zijn i.v.m. containertransport naar de Oostendse visveiling.

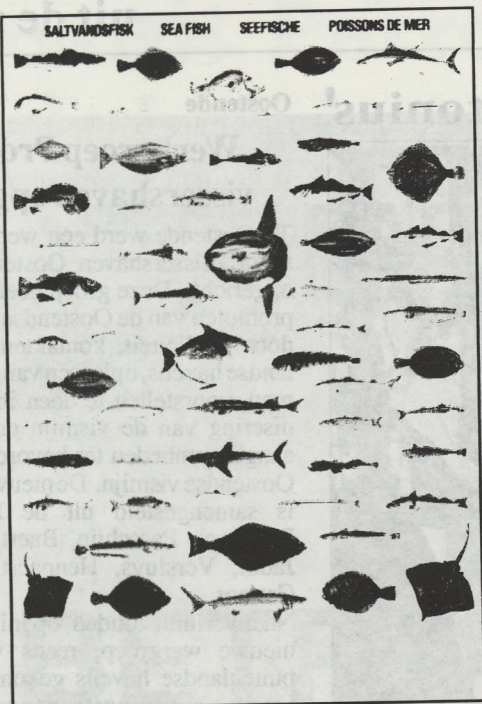
Halfjaarlijks overzicht**Beduidend minder aanvoer**

Tijdens de eerste zes maanden van dit jaar werd er beduidend minder vis aangevoerd dan in de overeenkomstige periode van 1988. In Oostende, Nieuwpoot en Zeebrugge samen werden er 15 165 ton visproducten aangevoerd. Dat is 1 358 ton of 8% minder dan vorig jaar. Desondanks steeg het verkoopcijfer met negen miljoen frank tot 1 565 miljoen. De gemiddelde verkoopprijs steeg van 94,39 frank vorig jaar naar 103,25 frank dit jaar. De tong neemt met zijn 2 117 ton nog steeds een belangrijke plaats in, goed voor een verkoopcijfer van 723 miljoen frank.

De markt in juli**Uitzonderlijke
zomertongaanvoer**

Volgens de Dienst voor de Zeevisserij steeg de gemiddelde tong in de betreffende maand met 64% tot 214 ton. Deze toename stond in contrast met de gedaalde aanvoer van schol en kabeljauw, ook de vangst van IJslandse roodbaars werd gehalveerd. De gemiddelde hoeveelheden garnaal en langoestientjes klommen respectievelijk tot 74 ton (+35%) en 70 ton (+40%). Daarnaast werden nog belangrijke toenames genoteerd voor de kraakbeenvissen (rog, honds- en doornhaaien)..

de burelen van Het
Visserijblad zullen
gesloten zijn van
maandag 11 t.e.m.
vrijdag 15 september.



TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid



TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

Deze vismappen in kleur zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”,
Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ☎ (059) 32 11 13



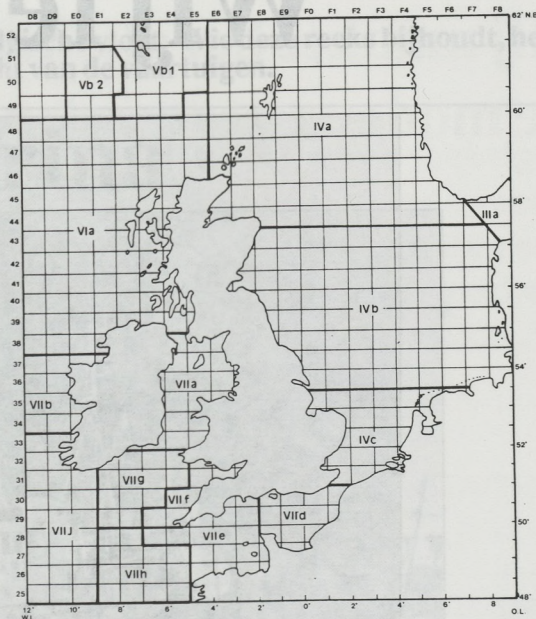
TYPE I: garnalen.
56 soorten garnalen van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het Jslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.
De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.
51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.
De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het Jslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

Stand der vangsten

Visbestand	Quotum '89 Uitwisselingen inbegrepen	Vangsten 15 08 1989	
Kabeljauw	IIIa SK	50	7
	IIa, IV	4 230	1 600
	Vb, VI, XII, XIV	60	26
	VII-VIIa, VIII, IX, X	1 100	888
	VIIa	400	331
	Totaal	5 840	2 852
Schelvis	IIIa, b, c, d	50	3
	IIa, IV	395	53
	Vb, VI, XII, XIV	80	8
	VII, VIII, IX, X	70	114
	Totaal	595	178
Zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	70	24
	VII, VIII, IX, X	30	14
	Vb (Faroër)	50	0
	Totaal	150	38
Pollak	VII	430	114
Wijting	IIa, IV	2 550	774
	VIIa	100	96
	VII-VIIa	190	252
	Totaal	2 840	1 122
Schol	IIIa SK	170	107
	IIa, IV	11 520	5 400
	VIIa	300	213
	VIIId, e	1 920	698
	VIIIf, g	620	512
	VIIIh, j, k	70	7
	Totaal	14 600	6 937
Tong	IIa, IV	1 200	630
	VIIa	720	741
	VIIId	1 035	271
	VIIe	35	27
	VIIIf, g	625	484
	VIIIh, j, k	35	9
	VIII	340	225
	Totaal	3 990	2 387
Makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	388	8
	IIa, IV	1 000	9
Sprot	VIIId, e	60	0
Heek	IIa; IV	40	12
	Vb, VI, VII, XII, XIV	190	66
	VIII a, b, d, e	10	6
	Totaal	240	84
Zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	185	4
	VII	3 035	833
	VIII a, b, d	160	52
	Totaal	3 380	889
Schartong	VII	430	216
Haring	IVc, VIIId	5 115	403
Roodbaars	Vb (Faroër)	50	0



Op bovenstaande kaart vindt u de ICES-gebieden, die in de quotakolom (hiernaast) onder visbestand vermeld zijn.

GROETEN UIT BRIXHAM



In het hartje van de Engelse riviera ligt het florissante havenstadje Brixham, waar een aanzienlijk deel van de bevolking rechtstreeks bij de visserij betrokken is. Ook voor een gedeelte van onze vissers is het zuidwestelijk gelegen haventje aan de Torbay, een vaste pleisterplaats. Naast de historische banden tussen het graafschap Devon en de Nederlanden, leeft in talrijke vissersfamilies nog de herinnering aan het toevluchtsoord tijdens de donkere oorlogsjaren.

De moederstad van de korrestokken was de thuishaven van de onlangs overleden Camiel Decraecke. Mevrouw Georges Warren, dochter van de in de eerste wereldoorlog gevluchte visser Louis Deswelgh, en Albert Janssens (foto) spreken nog Oostends als ze bij elkaar op bezoek komen. Marcel Vandeputte houdt in de havenbuurt de pub 'Crown & Anchor' open. Fre Coopmans' zoon Maurits zit ook nog in Brixham, net als zeilmaker Louis Van Houcke en Georgette Bollenberghe, zuster van de zanger Pete Monty (en nicht van Lucy Loes). Een reportage over Brixham in ons volgend nummer.

(foto gw).

medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij

Wij feliciteren...



reder Henri Goutsmit van de rederij Okeanos
met de inbouw van een nieuwe motor Stork in
zijn vaartuig O. 127

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

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

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

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

Z. 445 Marina



Een voltijdse garnaalvisser

BOUWJAAR: 1954

UITRUSTING: boomkorvisserij

MOTOR: Cummins 300 pk (1985)

WERF: Laan en Kooi, Den Oever (NI)

TONNAGE: 41, 63 BT

EIGENAAR: Frans Vantorre, Heist

TYPE: Stalen kustvissersvaartuig

LENGTE: 19,00 m

Tijdens de twee zomerse maanden bleef het "vaartuig van de maand" achterwege. Vandaag wordt de reeks hervat. Opnieuw viel de keuze op een ouder vaartuig. Het aantal schepen, ouder dan 30 jaar, slinkt echter met de dag. Niet te verwonderen in een periode dat, sinds '80, 69 nieuwe vaartuigen van stapel liepen.

In Zeebrugge liggen nog een half dozijn vaartuigen die de 30 jaar overschrijden, waarbij de Z.324 'Wielingen' (HVB, 4, april '87) de kroon spant. Dan volgt het kustvaartuig Z.445 'Marina', één van de 11 garnaalvissers die Zeebrugge nog rijk is.

Petrus Latruwe uit Zeebrugge liet het vaartuig in 1954 bouwen op de werf "Laan en Kooi", waar ook de Z.430 'St.-Donaas' (nu Margibel) vandaan komt. De eerste eigenaar ging zijn eigendomsbrief (vanaf '65 werd dit dokument vervangen door de zeebrief) afhalen op het gemeentehuis, op 21 mei '54. Heistenaar Frans Maurice Vantorre kwam na enkele jaren als schipper aan boord. Voordien deed hij dienst

als scheepsjongen, lichtmatroos en matroos op de Z.546 'Mayflower' van "Beste Mutse" André Vandierendonck en als matroos op de Z.495 'Rik' van zijn peter, die ook als Frans Vantorre door het leven ging. Terloops vermelden we dat de peter van de peter van Frans Vantorre ook al Frans heette en 103 jaar oud werd. Het was naar aanleiding van zijn 100ste verjaardag dat in Heist de Frans Vantorrestraat ingehuldigd werd. De Frans waarover we het hier en nu hebben woont er achter de hoek.

Hij verwierf de Z.445 op 10 oktober 1963. Het vaartuig beschikte toen nog over zijn oorspronkelijke Bohn & Kähler-motor van 150 pk. Pas in '46 werd een Kromhout van 248 pk ingebouwd en in '86 werd het schip uitgerust met een Cummins van 300 pk.

De Z.445 ging aanvankelijk, tijdens de zomermaanden, nog naar de Kretenput, maar geleidelijk aan werd volledig op de garnaalvisserij overgeschakeld. Het vaartuig maakt nu deel uit van de stilaan verouderde kustvloot die weinig perspek-

tieven ziet om aan vernieuwbouw te doen. Het rendement in de garnaalvisserij laat zo'n investering niet toe. Er heerst trouwens de grootste onzekerheid over de toekomst, nu grote Nederlandse bokkentrelers onze kustzone omwoelen. Schipper Frans Vantorre telde onlangs nog 18 buitenlandse vaartuigen binnen de 12-mijlszone, die op garnaal uitwaren. Met hun sterke — op papier althans 300 pk-motoren — schuimen zij onze kust af.

Tegen dit geweld is de garnaalstand niet bestand. De kustvissers ervaren dit als een bedreiging voor hun toekomst, aangezien de aanwas hierdoor in het gedrang komt.

Frans Vantorre blijft ondertussen een ambachtelijk garnaalvisser die dagelijks, indien de weersomstandigheden het toelaten, zijn bennen zeebanket in Zeebrugge afzet. Hij wordt bijgestaan door zijn broer Jozef Vantorre, die al meer dan 20 jaar als machinist fungeert en door matroos Peter Saelens. (tekst en foto gw)

Hij maakte het allemaal mee: van de zeilschuit tot de modernste trawler.

Albert Wtterwulghe / Utterwulghe

U

TTERWULGHE, een naam als dynamiet, met geen bulldozer uit het Heistse visserijbestaan te sleuren.

Zeker van 1780 al is de familie, toen nog in

Coudekerke, met het vistuig doende.

De stamvader zou een—letterlijk—aangespoelde Rus uit Riga zijn, die zijn schip op de 'Paardemarkt' zag stranden en vergaan.

Albert hoort tot die tak van de stam die een kleine vloot aan vissersvaartuigen heeft versleten.

Hijzelf zag zijn grootvader en vader nog met hun houten garnaalzeilschuiten vanop het strand van Heist door de branding heen in zee trekken.

Een belangrijk hoofdstuk visserijgeschiedenis van de Oostkust heeft hij helpen kneden: hij stond zowel aan het roer van een simpele zeiler als van een hoogtechnologische bokkentreiler. En net als zijn vader kwam hij ongezouten en meer dan eens botsend op voor de belangen van Oostkustreders en -vissers.

Nu weet 'de generaal' of 'Blauwvoetje' in zijn kinderen de familietraditie verzekerd. Hij is er fier én gelukkig om.

Utterwulghe! Alsof het nog geen mondvol is, wist een stadsambtenaar er in een mistig moment 'Wtterwulghe' van te maken. Sleur dat mee!

Albert: "Ook ik zelf heb, als enige in mijn directe familietak als 'Wtterwulghe' rondgelopen omdat de ambtenaar van de burgerlijke stand in Zierikzee, waar ik geboren ben, mij zo registreerde.

Als ik in de jaren dertig in de Oostendse zeevaartschool mijn examen voor machinist aflegde heeft de Commandant mij aangeraden om de schrijfwijze aan te passen, anders kon ik nog wel eens moeilijkheden krijgen. Een Brugs advocaat bracht de zaak in orde. Mijn vader heeft daar in



die tijd nog 830fr voor betaald!“ Door het oorlogsgeweld zag Albert, zoals de meeste van zijn voorouders, het levenslicht niet in de bakermat Heist, maar in het Zeeuwse Noordgouwe waar zijn moeder met haar ouders—zijn vader was krijsgévangene—naar toe was gevlucht. Een jaar leefden ze daar op hun H.1., een platte schuit, gemeerd in Zierikzee. Een garnaalbenne van 50kg was Bertjes wieg. We schrijven 19 juli 1915.

Terug in Heist volgt hij de Vrije Visserijschool waar toen o.a. pastoor Masschelein en Pieter en Frans Vantorre les gaven. Ook toen al wisten de Utterwulghes van aanpakken.

In 1922 legt zijn vader de H.39 'Freddy' en vijf jaar later laat hij een moderne garnaalvisser bouwen. Wat toen betekende dat er elektriciteit en een motor (25PK) aan boord was.

Tien

Albert is er tien als hij voor het eerst - onder zeil- in zee gaat. Hij herinnert zich nog dat van de 100 vaartuigen die Heist rijk was, er nog 20 volledig onder zeil voeren. "Mijn grootvader en vader kwamen begin deze eeuw nog met hun platgeboomde boten op het strand toe".

Toen ook kwamen de vissersvaartuigen van de Oostkust ook meer en meer aanmeren in de Zeebrugse schuilhaven die daar sinds 1907 in gebruik was.

"Er was toen nog geen sprake van een echte vismijn. Op de kaai was er een soort beschuttende halle voor de mensen van de douane waar ook de visleursters konden schuilen. De eigenlijke vismijn is er pas gekomen in 1934

Ook in Blankenberge gingen we veel mijnen. Ik kwam er voor het eerst op de dag van mijn plechtige communie. Maar veelal verkochten wij onze vangst aan boord zelf" aldus Utterwulghe.

De wet van vraag en aanbod was in die dagen van geen tel. Utterwulghe:

"Handelaren zoals Huysseune, Debra en Depaepé kochten onze garnaal op. Waren er weinig, dan werd alles opgekocht, bij een grote aanvoer nam men maar een gedeelte af. Wij waren echt overgeleverd aan hun monopoliepositie. Zij gaven wat ze wilden geven. Zij verdienden—'k zeg 't gelijk da't is—grof geld op onze kromgewerkte ruggen. Zijwag maar van die goede oude tijd! Het feit dat de garnaal naar Heist werd vervoerd met een wagen was dus een doorn in het oog van de grote opkopers en meermaals is het begin jaren dertig tot moeilijkheden gekomen, zodat zelfs de Rijkswacht moest ingeschakeld worden..."

Sprot

In tegenstelling met de diepzeevloot van Oostende die naar IJsland, Marokko en

Spanje trok, bestond de Heistse vissersvloot toen uit kleine kust- en garnaalvaartuigen die tot '31 met de sprotvisserij actief waren.

"In 1931 komt de H.39 'Freddy' in de vaart, een groter schip met een motor van 50 P.K. .Toen kwam de crisis met de Wall Street-crash en het was gedaan met de sprotvisserij. De Noren en Duitsers, die vroeger nog 5 à 6fr per kg betaalden voor een kilo sprot gaven nu omzeggens niets meer voor de 'zilvervisjes'."

Die sprotvisserij werd overdag beoefend. Utterwulghe: "We vertrokken omstreeks zes uur 's morgens, als het klaar werd en



waar veel meeuwen of zeehonden te bespeuren vielen, daar wisten we de sprot aanwezig. Op sprot visten we van Allerheiligen tot februari, dan kwam de garnaalkampagne".

Vaderlandse grond

"In 1937 laat mijn vader de H.49 bouwen, bij scheepswerf De Backer, met een motor van 165 PK die 11.000kg woog.

Met dit vaartuig vlucht de familie in 1940, via Boulogne en Le Havre, naar het Engelse Brixham. Via Swansea komt men uiteindelijk, net zoals zoveel andere vluchtelingen, in Newlyn (Penzance) terecht.

"Toen konden wij onze ouders laten overkomen. Vader was toen al erg verzwakt door kanker. Hij werd in Londen geopereerd en heeft nog van Allerheiligen tot 11 mei '41 —we waren juist een jaar in Engeland—geleefd. Toen hij stierf, woog hij nog 55 kg. Ooit was dat er 105 geweest. Het was zijn laatste wens geweest om ooit weer in vaderlandse grond begraven te worden. We hebben in 1946 de stoffelijke resten kunnen repatriëren en in Heist kreeg

"Begin van de tachtiger jaren, dat was de goeie tijd. Iedereen wilde een schip uitreden: bakker, slager en metselaar."

Albert Utterwulghe, samen met scheepsbouwer De Graeve bij de doop van —alweer—een nieuw vaartuig.



hij vijf jaar na zijn dood nog een uitvaartplechtigheid. Voor ons, zijn 3 zonen, betekende zijn dood een zware opdoffer. De baas was weg, hé. De schippers Engel Verhaeghe, de man leeft nog, en Goderis raadden ons toen aan te blijven varen, anders zou de Navy zeker ons vaarttuig aanslaan voor militaire operaties. Wij zijn dus tijdens de oorlog blijven vissen en zijn er, een paar beschietingen niet te nagesproken, zonder tegenlagen doorgesparteld."

Pas terug in Heist huwt Albert zijn verloofde, Annie Groen, een meisje uit het Nederlandse Den Helder, dat in de dertiger jaren met haar familie naar Vlaanderen kwam wonen.

In 1947 laten de broers bij Jules Haerynck 'De Blauwvoet' bouwen en twee jaar later wordt de H.39 'Freddy' verkocht.

In 1951 volgt de Z.549 'Albrecht Rodenbach' gebouwd op de startende scheepswerf De Graeve en wordt de H.49 omgedoopt tot Z.510.

Het eerste metalen vaarttuig van de broers Utterwulghe is een trouwe kopie van de Z.549 en wordt in 1961 bij de Westvlaamse Scheepswerf te Oostkamp als casco geleverd. De Graeve tuigt het verder op. De Utterwulghes hebben nu vier vaartuigen en gaan sinds '59 zelf niet meer in zee. "Maar als het nodig bleek sprongen we wel nog eens bij voor een reis", zegt Albert.

Drie jaar later wordt de Z.510 verkocht en legt men de Z.569 'Blauwvoet'.

"We lieten het vaarttuig bouwen bij Hermans in Brugge. Op de valreep, want één maand na de oplevering was die werf failliet. Ja, je moet wat geluk hebben in 't leven!"

De broers blijven altijd in onderling overleg hun schepen uitreden. Als medio de jaren zestig de bokken opkomen, laten ze drie van hun vier vaartuigen ombouwen.

In 1965 gaat de Z.539 verloren op het eiland Wight. Het schip loopt vast op de rotsen en een naderende storm doet de rest.

Opvolging

"In 1971 besluit mijn oudste, niet gehuwde broer er mee op te houden. We besluiten met het oog op de opvolging—twee van mijn kinderen waren en zijn actief in de visserij—om tot verdeling over te gaan. Ik krijg de Z.559. Miel, de oudste, de Z.549 die in 1977 zal gesloopt worden en mijn jongste broer de Z.569. We bleven echter alle aankopen samen doen. En tot vandaag de dag komt broer Miel nog altijd een handje toesteken. Gratis. 'Ik heb toch meer geld dan jij,' is zijn argument. In 1978 koop ik de Z.510 voor de P.V.B.A. Rederij Zeemansblik van mijn zoon Miel en schoonzoon Eric de Waegenare. Meer en meer keek ik van op afstand toe hoe de nieuwe generatie het klaarde. Wij hadden

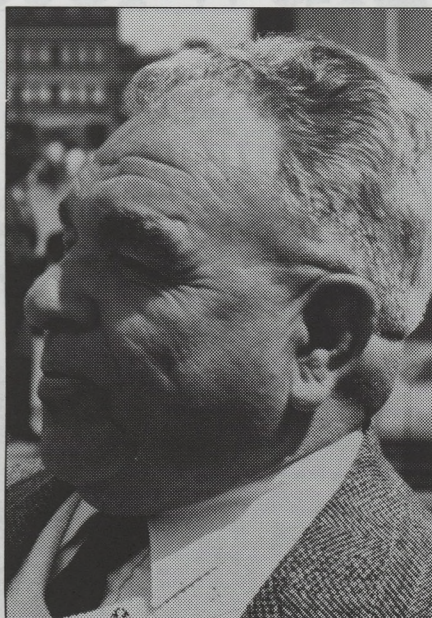
die mentaliteit van onze ouders ook meegekregen: de kinderen moeten ten gepaste tijde hun kans krijgen.

Jaren lang zijn ze de koningen van de Kreefteput geweest!"

Hét moment

Als begin de tachtiger jaren schepen van meer dan 30 meter lengte gebouwd worden en de E.E.G. tot 25% de bouwkosten bijpast en ook de provincie met nog eens 2,5 miljoen over de brug komt, grijpt de P.V.B.A. de kans. De Z.559 wordt als sportvisser verkocht en de Z.59 'Gudrun' komt in '85 in de vaart.

"Het was de goede tijd toen. Iedereen



Albert Utterwulghe,
geboren in Zierikzee,
waar zijn ouders in 1915
een jaar moesten leven
op de H.1. Een
garmaalbenne was zijn
wieg.

wilde een schip uitreden: bakker, slager en metselaar."

Ook de oude Z.510 zal uit de vaart worden genomen en daarom tekent de P.V.B.A. al in '85 een contract voor de bouw van de Z.510 'Albrecht Rodenbach'. Schip dat in juli jl. in de vaart kwam. Meteen de hekenschluis van een periode van bouwwoede. Bouwstop en licentie-invoering leggen de expansiedrift aan klemmende banden. "En weer zijn de Belgen heiliger dan de paus", zegt Utterwulghe. "De Nederlanders, van geen kleintje vervaard, participeren voor 99% in Belgische vaartuigen en gaan zo aan de haal met een deel van onze quota. In Engeland zou zo'n

scheefgetrokken situatie alvast niet lukken. 't Zijn onze quota en ze moeten er afblijven!"

Poort

De plannen van de Zeebrugse Visveiling om achter de oude zeeluis een nieuw visserijpark uit te bouwen valt niet in goede aarde bij Albert.

Utterwulghe: "Nee, ik ben er niet mee gediend. Nog nooit heeft de huidige directie klaar en duidelijk uiteengezet waar ze naar toe wil. De twee steigers die er voorzien zijn, zijn zeker niet alleen voor onze schepen bedoeld maar ook voor grote diepvriesschepen uit andere landen. Eens de nieuwe vismijn er staat, gaat de Z.V. wel zelf de vis opkopen en zo belanden we weer in het systeem dat ik in mijn jonge jaren heb meegemaakt en waarbij de koper zich in een monopoliepositie werkt. Welnu, als de vrije markt wordt uitgeschakeld, mag men de Zeebrugse visserij vergeten. Gezien op privé-grond wordt gebouwd komt er waarschijnlijk een bewakingsdienst en een grote poort en waar die er is, zei mijn vader altijd, daar ben je gevangen. Kijk, ik heb hier de prijzen van de nieuwe pakhuizen aldaar. Een klein pakhuis van 75m² zal 27.000fr per maand aan huur kosten of 3 miljoen voor wie een kopen wil. Eén van 270 m² (gelijkvloers én bovenverdieping) moet 54.000fr aan huur betalen of 6 miljoen als aankoopssom. Reken daarbij nog eens 3 miljoen voor de nodige verzekering en voor de koelinstallaties en voor die prijs heb je al een optrekje in het Het Zoute. Komt daarbij dat de aanvoer van mindere vis uit derde landen de prijsvorming van onze Noordzeervis nefast zal beïnvloeden. Of zoals de boerenwijsheid zegt: de rogge doet de tarwe afslaan.

Ook het versassen naar de achterhaven toe zal aan onze vissers tijd én geld kosten.

Van de burgemeesters Van Damme en Van Maele hebben we altijd gehoor gekregen voor onze problemen. Ik heb sterk de indruk dat burgemeester Van Acker niet voor de visserij is. Anders had hij ons toch geraadpleegd, toen de vraag voor overname zich stelde. Wij, als reders, hadden ook 100 miljoen kunnen opbrengen en van de E.E.G. steun krijgen. Maar hij heeft ons nooit bij de onderhandelingen betrokken. 'k Goan zegn lik da't is', veel kopers en reders zijn zeer ontevreden over de gang van zaken. Het staat mij niet aan dat de Z.V. geen open kaart speelt met ons. Ze zeggen nooit van nee. Altijd van ja. Dat is verdacht! Misschien zullen ze dit niet graag horen maar weet dan dat het gezegd is door iemand van 75 die heel de evolutie in de visserij heeft meegemaakt en meebepaald. Van de zeilschuit op het Heistse strand tot de modernste trawler".

Interview Marc Loy, foto's Guido Walters

In de visserij worden cadeaus uitgedeeld!

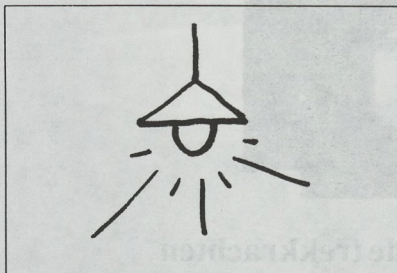
In de visserij worden natuurlijk geen cadeaus uitgedeeld. Rederijen, vissers, leveranciers en afnemers weten dat er hard moet geknokt worden om een plaats te krijgen (en te houden) in deze sektor. Deze titel is dan ook bedoeld als blikvanger. En als u tot hier gelezen hebt, dan zijn wij in ons opzet geslaagd, dan hebben we uw blik gevangen, opdat u onderstaande belangrijke mededeling zou lezen.

1. De beste bedrijven



Het kan geen toeval zijn. De beste bedrijven uit de sector zijn deze die adverteren in Het Visserijblad. Sla deze bladzijden erop na en u zult zien dat het waar is. Als uw bedrijf daar (nog) niet bij is, dan is dat de uitzondering die de regel bevestigt. Voor u komt het erop aan komaf te maken met die uitzondering. Bouw met ons mee aan uw toekomst en aan de toekomst van de Vlaamse visserij. Daar gaat het om.

2. Laat een ander het werk doen

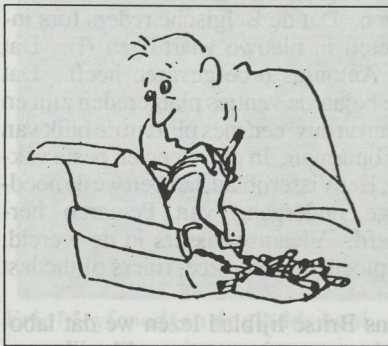


Publiciteit is ons vak. Wij kennen er iets van. Onze adverteerders zijn daar al lang van overtuigd. Zij weten dat er hard gewerkt wordt aan dit blad én aan de plaats die uw advertentie daarin krijgt. Elke advertentie wordt zo geplaatst dat ze de aandacht van de lezer trekt. Wij werken er hard aan, tot laat in de nacht.

U bent niet alleen als u 's nachts nog bezig bent. Wij zijn erbij, omdat we weten dat deze sektor een mooie toe-

komst heeft. Ze steunt op vele hardwerkende mensen, zoals u, zoals wij.

3. Het Visserijblad

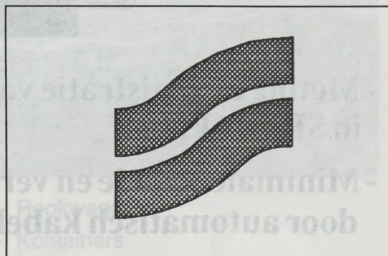


Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, schippers, vissers, handelaars en consumenten. Zij betalen er (veel) geld voor. Dus wordt dit blad gelezen.

Gemiddeld wordt een krant door 3 à 4 mensen gelezen. Het Visserijblad zit ver boven dat gemiddelde. Eigen cijfers zeggen dat elk exemplaar van dit blad van hand tot hand gaat en een gemiddelde van 9 tot 11 haalt!

Als publiciteit voor uw bedrijf rendeert (en dat doet het, neem de proef!) dan is uw keuze duidelijk.

4. Seaprint



Seaprint verzorgt de publiciteit van Het Visserijblad.

Vraag de tarieven, vraag proefnummers, vraag ontwerpen.

Seaprint c.v.

H. Baelskaai 2, B-8400 Oostende.

Tel: 059/32 55 59.

Lijst der adverteerders in dit nummer van Het Visserijblad

Adrem, reclamebureau
 AM&S, reclamebureau
 Appelboom, makelaarskantoor
 AtS, koeltechniek en elektronika
 Au Chicon, restaurant
 BBL, bank
 BSM, scheepsbouw en -motoren
 Cafmeyer & C°, expertisebureau
 Crevits, ijzer- en rubberwaren voor de visserij
 Daf, scheepsmotoren
 Deltaflex, industriële artikelen en gereedschappen
 Generale Bank, bankiers
 Hand in Hand Oostende, beroepsvereniging
 Hostyn-Saelens, sanitair en verwarmingstoestellen
 Hulp in Nood, verzekeringen
 Ines, elektronika
 International Paint, verven
 Kuwait, petroleumproducten
 Lowyck & Zoon, scheepstimmerwerk
 Marelec, elektronika
 Multinet, netten- en touwwerk
 Nieuwsblad van de Kust, drukker
 North Sea Bunkers, petroleumproducten
 OTO, taxionderneming
 Padmos, machinefabriek en dokmij
 Probelgas, petroleumproducten
 Renaud, scheepsdiesel en -herstelling
 Timmermans, reclamebureau
 Seaprint, drukwerk en publiciteit
 SKB, reddingsmaterialen
 Spaarkrediet, bank
 SW-diesel, motoren
 Van Wijnsberghe, constructeur van inoxinstallaties
 Van Praet-Dansaert, stalen kabels
 Verheye, scheepshersteller
 Zeebrugse Visveiling, vismijn.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

terugsturen naar Seaprint, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

van schepen, mensen en van de zee

Slordig

VERLEDEN MAAND hebben we even te laat (alles komt altijd te laat) bemerkte dat de hoofdredakteur smeekte om luchtige teksten, artikels die nu eens niet met De Stiel te maken hebben. "We proberen het luchtig, zonnig en ontspannen te houden...", zei hij met een droeve glimlach. Slordig als wij zijn hebben we deze smeekbede in de zeewind geslagen, zonder dat we het wilden. Met het gevolg dat het beste vakantie-visserijblad voor een keer luchtig, zonnig en ontspannen, een onverteerbare column binnenkreeg over reglementen, manoeuvres en vaargedrag. Geen oppervlakkig gehuppel, maar bitter verdriet...! Een cactus is het dit artikel, die tekst, middenin een visserijblad van zoete madelieven en viooltjes, een anachronisme. Bovendien heeft onze spreekwoordelijke slordigheid nog tot gevolg dat ons luchtige proza, dat verleden maand had moeten verschijnen, thans als een groen blaadje tussen dorre leesvoer zal prijken. Zou dit het blad aantrekkelijker maken?

Zomer

DE MOOIE zomer aan zee is er weer. De zondagsklokken zijn losgebarsten en beieren om onze oren. En de zevende dag zal er een van rust zijn. Struise buurvrouw-van-over-de-deur heeft een (vermoedelijk) nieuw jasje. Echtgenoots schedeldak glimt tussen de dunner wordende begroëing. Auto's razen met hoge snelheid door de straat, die een rustige woonstraat heet te zijn, maar zich overgegeven heeft aan de macht van de sterkste. De automobiel zal de mens welstand, maar ook veel verdriet brengen, zelfs voor de mens zal de auto niet wijken. Ooit hebben we het gelezen in Elya Ehrenburgs "9 P.K. Het leven der auto's." De mooie zomer heeft de toeristen gelokt, met stromen komen ze naar de zee, ons werkterrein. Een heterogene stroom. Geparfumeerd, bezweet, gekleed, ongekleed, punkers en skinheads, yuppies, lunatics, freacs en hufters. De grote opera. Na 't hele jaar thuis te hebben gekampeerd, komen ze een plekje strand opzoeken, waar ze nog een garnaaltje kunnen pellen tussen de schillen en de casserollen van de buurlui. Een feestelijke volksverhuizing. Stralend lopen gehaaide minijurken met ronde ogen onder lange froefroes ons voorbij. "En laat de klok maar luiden..."! We zijn stilletjes langs de vloedlijn van de open Noordzeerijool naar de betrekkelijke leefbaarheid van ons eigen flatje en onze

eigen fair lady, ergens in het menselijke bouwwerk, teruggekeerd. De zee geurde niet naar jodium, maar naar boterhammen en chocopasta. Wie was het die stelde dat de vernietiging van het milieu en de dekadentie van de cultuur hand in hand gaan?

Schokkend

WE HEBBEN nog maar eens onze (boeiende) lijfbladen o-pengeslagen en ons grijze breintje heeft zich verdiept in de grote titels. Steeds hollen we alle bladen over de zee met de tong op de borst achterna, kwestie van bij te blijven. Dat de Belgische reders fors investeren in nieuwe vaartuigen (!). Dat Sint Antonius proefgevaaren heeft. Dat twee bejaarde ventjes platgereden zijn en dat een vrouw een mes ploft in de buik van haar buurman. In ons eigen en beste vakblad, Het Visserijblad, hebben we de noodlottige ondergang van Pemarco herbeleefd. Vlaamse vissers in de wereld, kampioenen van de zee, riders of the last ark.

In ons Britse lijfblad lezen we dat laboratoria en vormingsstations dikwijls wer-

ken aan zaken die het visserijbedrijf weinig vooruithelpen. Soms is het nut van prestaties van techniekers duidelijk te zien, terwijl het werk van andere carrièrebewuste genieën minder gemakkelijk te beoordelen is. Konkreet zegt het blad "niet in te zien welk nut het heeft jarenlang te vorsen om dan een nota te publiceren over de ontwikkeling van de schildkliergezwellen bij de Resistes Reticularis..." Een schokkende berichtgeving, dat wel. Nog even hebben we door het venster gestaard. In de verte hoorden we het knallen van het vuurwerk. Aan zee, naar we vermoeden.

De straat is duister en stil, er zijn geen sterren en de maan steekt haar horens naar het westen.

Ongetwijfeld zijn de verrukkelijkste bakvissen met de pijprokjes, hartebrekters naar we geredelijk aannemen, aan 't rokken-tollen of misschien wel aan het lambadatten. Het lokkende, lachende leven.

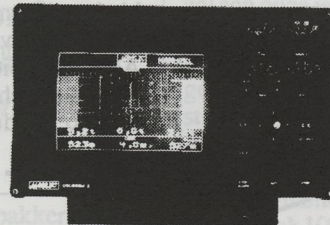
Even zweefden we boven de afgrond van de ontrouw. Dan hebben we het rolluik neergelaten op de verprutste wereld.

LIN

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

Vissers vangen koningsvis en voshaai

Sportvissers maanvis en gladde haai

Bij ons eerder zeldzame vissoorten komen op geregelde tijdstippen in het nieuws. Zo maakten we in ons vorige nummer melding van twee latours door de Nieuwpoortse N.95 'Jonas II' die ondertussen al een derde exemplaar aan wal bracht. De maand voordien had de O.35 al een steur naar Oostende meegebracht.

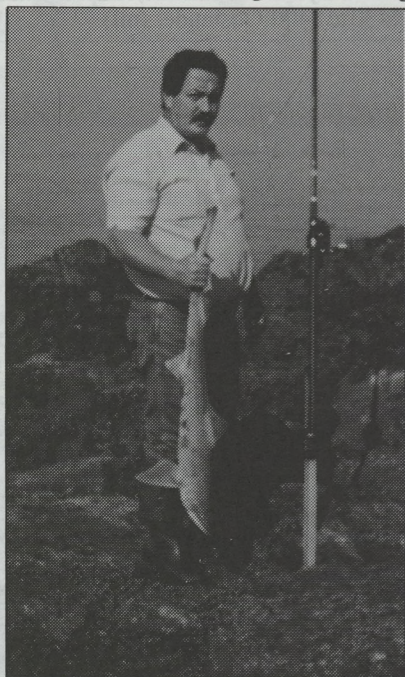
In de loop van augustus werden opnieuw enkele merkwaardige vangsten geboekt. Een Gentse viswinkel pronkte met een in Schotse wateren gevangen koningsvis, zeldzaam in de Noordzee. Voor zover bekend werd de koningsvis sinds tientallen jaren niet meer gezien voor onze kust. In 1946 spoelde nog een exemplaar van meer dan één meter aan op het strand van St.-Idesbald.

In Zeebrugge stond de N.708 'Ruytingen' in de belangstelling, met de aanvoer van een 200 kg wegende voshaai. Visgroot-handelaar Huyseune kocht de 'Zeevos' op. Onze vissers zullen zich zeker nog herinneren dat amper een jaar geleden (juni '88) een voshaai van 280 kg werd aangevoerd door de garnaalschuit O.192 'Lydie-Madeleine'.

Ook lijnvissers slaan soms een niet-alledaagse haai aan de haak. Dat overkwam de Oostendse sportvisser Eric Meyfrootd op zondag 20 augustus, op het strand van

Raversijde. Vanaf de golbreker viste hij een gladde haai, in de volksmond ook zeiker of stinkhaai genoemd.

Hetzelfde weekend wist ook de Blankenbergenaar Ivan Louwage een aardige



Eric Meyfrootd en de gladde haai.

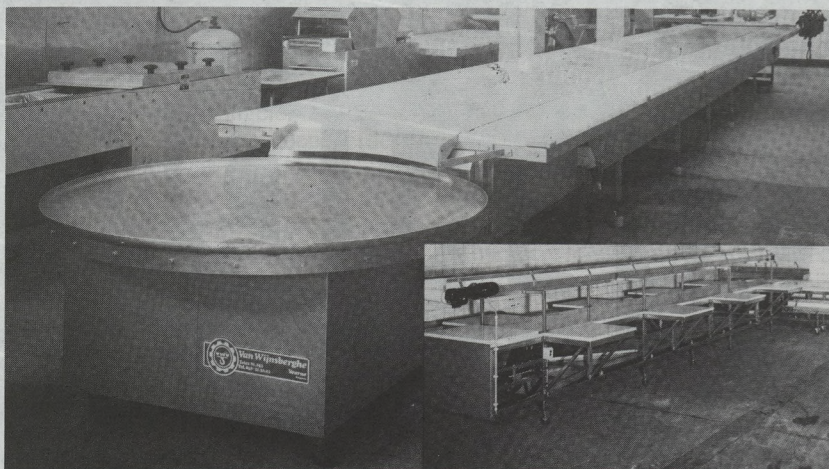
vangst te versieren. Met zijn vissersschuit werd hij gekonfronteerd met een opstaande vin ter hoogte van de Gootebank, twaalf mijl voor de Blankenbergse kust. In de overtuiging met een haai te doen te hebben werd de achtervolging ingezet. Met enige moeite kon de vis met de gaffel aan boord gehesen worden. Het bleek toen helemaal geen haai te zijn, maar een authentieke maanvis of klompvis, ook molensteenvis, molenvis of zwemmende kop genoemd. Maanvissen (in het Engels eigenaardig genoeg sunfish genoemd) kunnen uitgroeien tot drie meter met een gewicht van 1.500 kg. Voor onze kust is het een zeldzame verschijning. Tien jaar geleden werd voor het laatst een aangespoeld exemplaar gevonden. (gw).



Ivan Louwage met de klompvis (medegedeeld).

VAN WIJNSBERGHE

KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



- ◆ Transportbanden
- ◆ Wasbakken met kniebediening
- ◆ Inox deuren
- ◆ Inox rioleringen
- ◆ Rekken en tafels op maat
- ◆ Rookwagens
- ◆ Containers
- ◆ Wasmachines
- ◆ Kookketels
- ◆ Alle maatwerk

EEN ADRES:

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

GEBRUIK VHF-KANALEN

Er werd vastgesteld dat sommige Belgische vissers, niet toegelaten kanalen (o.a. kanaal 68) als schip-schip kanaal gebruiken.

Dit is niet alleen in strijd met de reglementaire bepalingen, aangaande de maritieme radioverbindingen, maar is er bovendien ook de oorzaak van dat bepaalde, vaak vitale, in het binneland verhuurde netten, zeer ernstig gestoord worden.

Het Gewest van de radio Maritieme Diensten zal dan ook voortaan een strenge controle uitoefenen op het juiste gebruik van de VHF-kanalen.

Een onwettig gebruik van deze kanalen kan immers aanleiding geven tot het in beslag nemen van de radio-apparatuur en het intrekken van de scheepsradiovergunning. Het tot stand brengen van schip-schip gesprekken gebeurt bij voorkeur met beperkt vermogen (max. 1 Watt). Enkel de kanalen 8, 72 en 77 mogen hiervoor gebruikt worden. Ze dienen kort te zijn en moeten verband houden met navigatieproblemen. (koers, manoeuvres, weer...)

O.S.R.C. Oostendes jongste zeilklub

Onder de Oostendse vuurtoren tref je de O.S.R.C. (Ostend Sailing and Racing Club) aan, de jongste loot van de Oostendse zeilwereld.

De klub ontstond drie jaar geleden toen een aantal kleinzeilerijfanaten hun krachten bundelden om hun sport, los van het havengeulgebeuren te kunnen beoefenen.

Bij kleinzeilerij wordt niet op motorkracht gevaren en het in- en uitvaren van de Oostendse haven bracht, door de drukke veerdiensten, te veel hinder mee.

Ten oosten van de opgespoten 'Halve Maan' vonden de watersporters van de OSRC de geschikte en rustige ruimte om het ruime sop te kiezen. Kleinzeilerij paart immers de sensatie van het zeezeilen aan de mobiliteit van het surfen.

De zeilboten kunnen, omdat een vaste kiel ontbreekt, makkelijk vanop het strand door de branding heen, open zee bereiken.

Officieel werd de VZW O.S.R.C. opgericht in 1988 met het oog op de organisatie van het Europese "Laser"-kampioenschap. Van nul gestart huizen ze nu in een goedingerichte prefabloods, met toiletten, douches én bar. Deze ruimte doet ook dienst voor de winterberging van de vaartuigen.

Ook deze zomer was de klub bijzonder ak-

tief. In juli werd er het E. K. "Fireball" georganiseerd en onlangs nog, tijdens het laatste weekend van augustus was er een open catamaranrace.

Wie meer inlichtingen wenst kan steeds terecht bij Karel Goutsmit, Klaprozenlaan 28-30 te 8400 Oostende. (ml)



ARCHIEF

Foto hiernaast, in het midden van het blad: Als je in de 'oude' jachthaven van Nieuwpoort (de vlotkom) komt, zie je tussen al de jachten nog een klein, maar uniek vaartuigje liggen: de DK 1958 'Sainte Yvonne' uit Duinkerke. Vroeger lag deze vissersschuit in de monding van de IJzer, ter hoogte van het natuurreservaat. Het vaartuigje zag je zelden op zee. Af en toe kwam er een oude Citroën uit Frankrijk. Met een roeiboort werd de IJzer overgestoken om op de boot te geraken en dan werd een pleziertochtje voor de Nieuwpoortse kust gemaakt, dikwijls nog met zeil.

Tot voor enkele jaren had het vaartuig nog een kleine kajuit, een reling en een zeil. Rond 1982 werden kajuit en reling verwijderd.

Nog steeds straalt het vaartuigje iets bijzonders uit. Waarschijnlijk werd het gebouwd als garnaalsloep met zeiltuig. Lezer Stefaan François, die ons de foto opstuurde vraagt zich trouwens af of het vaartuig niet verdient een plaats te krijgen in het vissersrijmuseum.

Stork Werkspoor Diesel

DE

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

STUWENDE

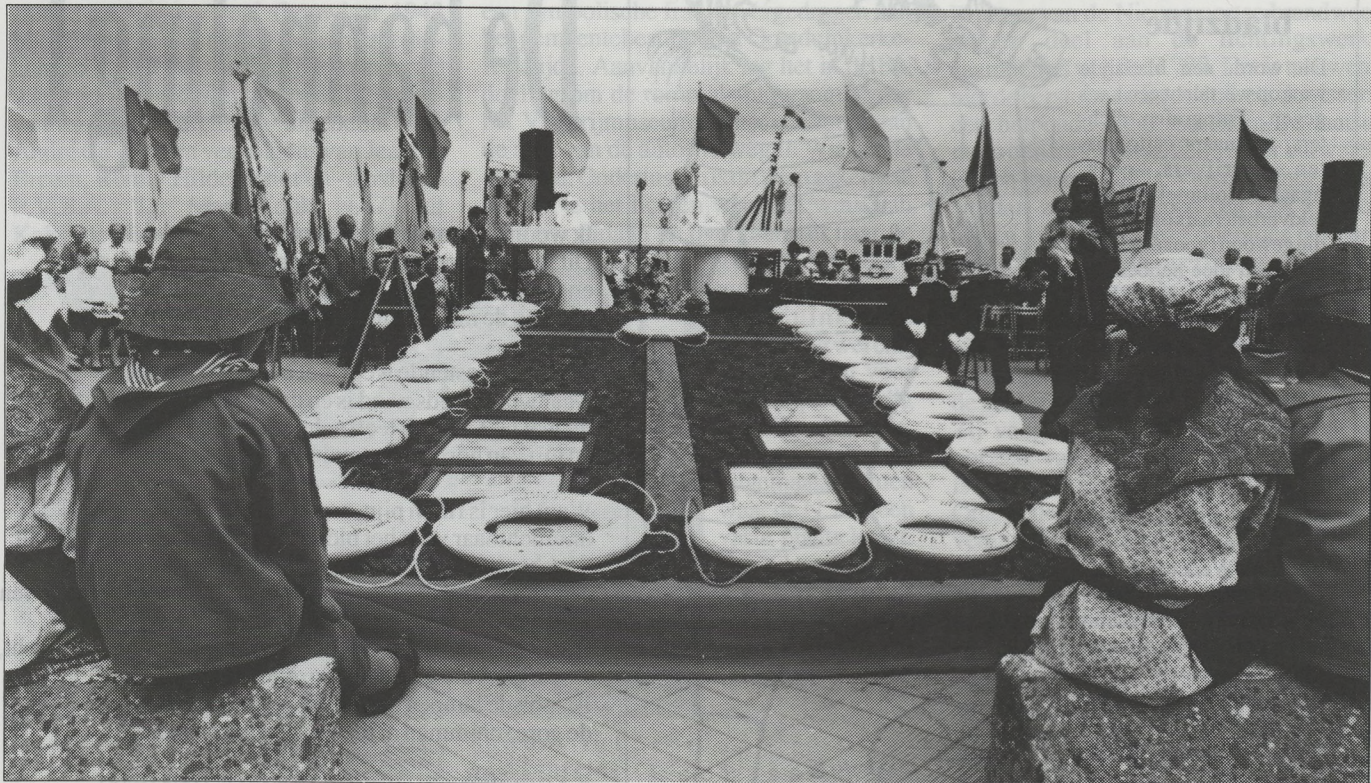
Heavy Duty, Medium Speed, 4-Takt, Diesel Motoren.
Typen: FG240, SW280, TM410, TM620. Vermogen: 750-12.700 kW (1000-17.300 pk).

KRACHT

SWDIESEL
Stork Werkspoor Diesel bv

Postbus 10608 8000 GB Zwolle
Telex 42116. Telefax 038 - 223 564
Telefoon 038 - 253 253

Zeewijding en kwarteeuw vissersmonument



Enkele dagen voor de traditionele zeewijding op halfhoogst, herdacht Heist het vijfentwintig jarig bestaan van het vissersmonument. Opnieuw twee dagen die herinneren aan de rol van de Heistse bevolking binnen de visserij.

Op zaterdag 12 augustus woonde gemeenschapsminister De Keersmaecker de zilveren verjaardag van het monument bij. Het gedenkteken werd er in 1964 geplaatst onder impuls van de vereniging "vissersvreugd". Het gemeentebestuur liet het project uitvoeren. Het monument werd geplaatst op het nieuw aangelegde Vissers huldeplein, een naam die geen verdere uitleg vraagt. Het was "Heist Leeft", een vereniging die zich inzet voor behoud van de vissereigenheid in Heist, die het initiatief nam voor de herdenking van de plaatsing van het monument.

Tijdens de hulde aan de overleden vissers

bracht voorzitter Debacker de idee ten berde om het monument aan te vullen met een naamplaat, waarop alle op zee gebleven Heistse vissers zouden voorkomen. Het gemeentebestuur ging akkoord en "Heist Leeft" organiseerde de steunactie. Drie dagen later nam de Heistse vissersgemeenschap en tal van toeristen deel aan de traditionele zeewijding. De omkadering van het religieuze feest werd dit jaar enigszins aangepast. Alhoewel het er aanvankelijk op leek dat de weermaker roet in het eten zou strooien, stelde pastoor Van De Sompele de aanwezigen gerust. Tijdens de lezing van het evangelie over de ongelovige visser Petrus, week hij even van de bijbeltekst af. "Geloof," zei hij, "en het zal niet regenen." En waarachtig, na enkele schuchtere regendruppels kon de plechtigheid ongestoord verder gaan. (gw)

Foto boven: Het decor werd dit jaar enigszins aangepast. Het kruis rustte op een bloementapijt, waarop vijfentwintig reddingsboeien werden gelegd, met de namen van de overleden vissers. Bovenop het kruis lag de reddingsboei met de namen van de bemanningsleden van de Z.200. (foto gw)



VOOR DE VISSERIJ

- Koeltechniek
- Frigo en diepvries
- Onderhoud koelcompressors en verdamperen
- 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

**Dit wordt een
speciale
bladzijde**

Dit wordt een bladzijde waarop we talent een kans geven. Fotografen, dichters, tekenaars, cartoonisten, schrijvers, geestigaards, lolbroeken, wereldverbeteraars of mensen die gewoon (voor één keer) een goed idee hebben, zij komen hier aan de bak. Overigens bevinden ze zich dan in goed gezelschap, want...

Van cartoonist Jap kregen we een aantal tekeningen en maandelijks publiceren we daar één van. En we zullen ook ons best doen om vanaf nu maandelijks een "zeegedicht" te plaatsen. Werk van bekende meesters.

Dus. Geen valse schaamte meer, geen plankenkoorts, geen excuses meer. Voor de dag ermee. Bezorg ons die foto, die tekening, dat gedicht, dat idee en wij doen de rest.



De banneling I

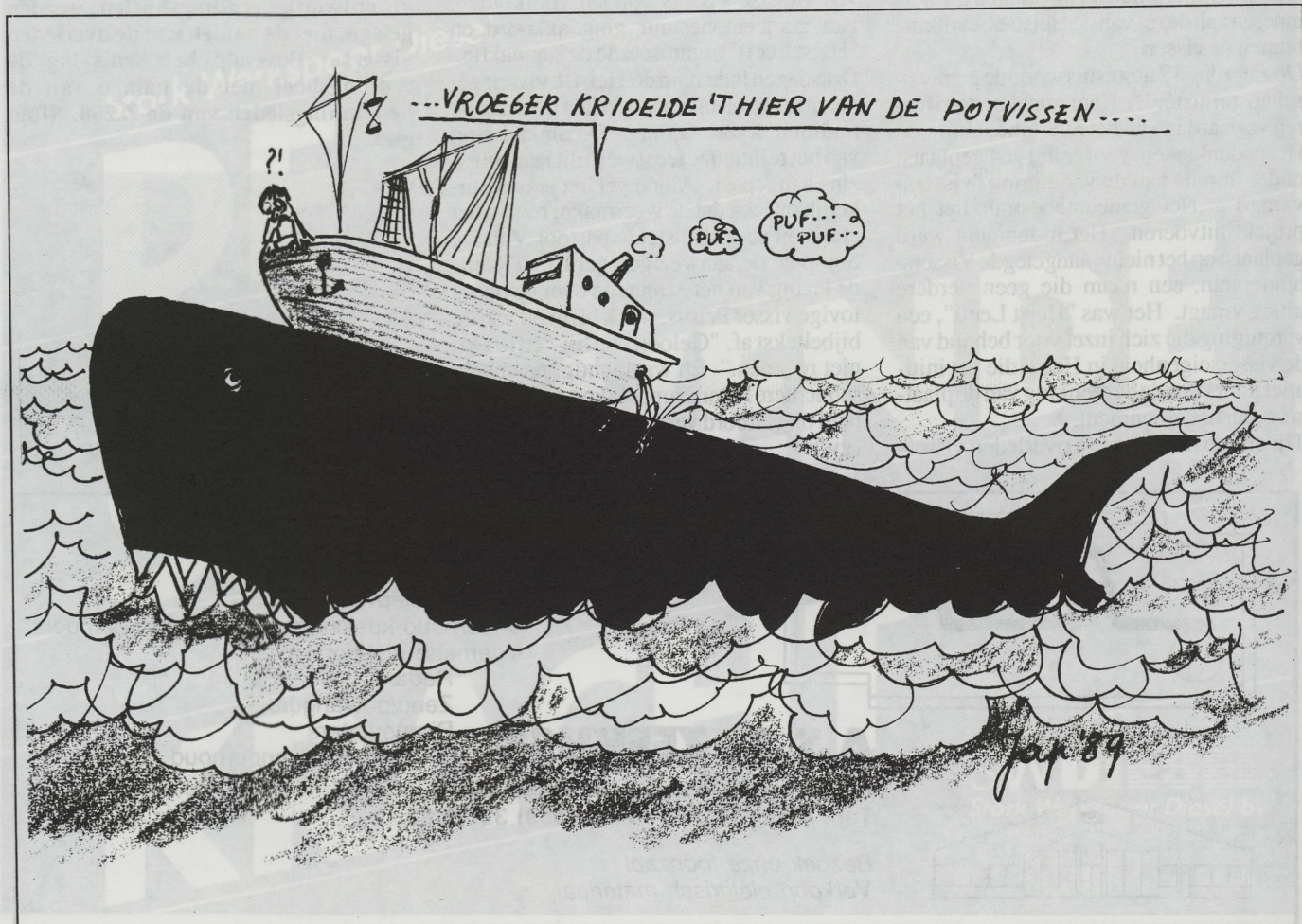
Ik woon te Gent verbannen in het vaderland.
Dit was een zondag meer maar met gedruil van regen
en welke regen, tam en grauw en zonder strand
waar nu de meeuwen op hun oude vlerken wegen.

Geef mij Oostende weer met avonden aan zee
waar wind steeds wind is en de regen nieuws komt geven
uit wat in 't westen leeft achter 't gordijn der ree
en mij van horizont en avontuur doet beven.

Want hier is rillen pijn, een kille, matte pijn,
onvruchtbaar voor het bloed, een huiver reeds gestorven;
de schemer wordt een sloot die moet herdolven zijn,
een zelfmoordsloot voor een die nimmer heeft gezworven.

Roept hier dan nooit een boot haar bronstgil naar de nacht,
wordt gans die vale stad museum voor folklore?
Ik snok de lampen aan tot moordend licht en slacht
de gore schimmen af die door de muren boren.

KAREL JONCKHEERE, VLOEDLIJN (1948)
in: "Poëtische inventaris"



Museumschip N.788 gelicht

Het afgedankte houten vaartuig N.788 'Moed en Vertrouwen' (bouwjaar 1942 bij J.Denye in Oostende) moest eerst zinken vooraleer het uit het Nieuwpoortse visserijdok werd weggehaald. Het kustvaartuig was jarenlang eigendom van André Calcoen en vervolgens van Jeanine Breem, Ronny Hildebrandt en -tenslotte- P.V.B.A. 'La Marée'(ook N.57) uit Koksijde die het in september '87 liet

schrapen. Begin dit jaar werd het voor een symbolische frank overgedragen aan het gemeentebestuur van Oostduinkerke-Koksijde. Aanvankelijk lag het in de bedoeling om de romp als blikvanger voor het Visserijmuseum op het rondpunt aan de afrit van de autosnelweg in Wulpen te plaatsen. Ondertussen is dit geen zekerheid meer. Na het lichten werd het wrak van masten ontdaan en overgebracht naar de



gemeentelijke werkhuizen in Oostduinkerke. Het zal nog welenige tijd duren voor de romp volledig opgekalefaat is. Ondertussen zal uitgemaakt worden waar de N.788 een vaste plaats krijgt. Een plaats binnen het Visserijmuseum is dan ook niet uitgesloten (gw.)

Boven. Het ontmantelde wrak wacht op zijn definitieve bestemming. (foto gw)

Rechtsonder. Nieuwpoortse duikers aan het werk tijdens het lichten van het wrak.



Links. Het lek geslagen schip moest wel gelicht worden. Op de achtergrond de WR.34 Leendert Jan uit Wieringen, op vakantie in Nieuwpoort. (foto gw)



Nieuwpoortste duikers haken af.

Duikers van de Nieuwpoortse brandweer namen deel aan de lichtingswerkzaamheden van de N.788. Het is trouwens niet de eerste keer dat de duikers de visserij een helpende hand toesteken. De laatste maanden moesten ze zelfs méér karweien klaren dan hun lief is. Verschillende keren werden ze opgeroepen om ook op zee tussen te komen. Deze operaties behoren niet tot de normale werkzaamheden van de kikvorsmannen. De verantwoordelijken van de Nieuwpoortse brandweer willen niet meer dat de duikers risicovolle karweien zoals het verwijderen van netten uit de scheepsschroeven in volle zee, klaren. Zij voegen er trouwens aan toe dat de oorzaak van het vastlopen vaak te wijten is aan de roekeloosheid van de vissers. Omdat dergelijke opdrachten niet langer verantwoord zijn werd na de hulp aan de N.152 'Evy' een einde gesteld aan de hulpwerkzaamheden. Tijdens deze opdracht moesten de duikers ter hoogte van Oostduinkerke op een diepte van twaalf meter werken om de vastgelopen netten van het schip weer vrij te krijgen. De bemanning kon de netten niet inhalen omdat die vol smurrie en zeesterren zaten. De zes duikers zullen zich voortaan beperken tot werkzaamheden in de havengeul, jachthavens en waterlopen. (gw)

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

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



Erkend Service Station voor Reddingvloten

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

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

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

Schoon maar triestig. In één woord: IERLAND

M

A N D E L I J K S bespreekt Het Visserijblad (HVB) één van de landen waarmee België straks (1992) de eenge-

maakte Europese Gemeenschap gaat vormen. Deze bespreking gebeurt zakelijk. D.w.z. dat we geen toeristische uitstap maken en ook geen poging doen die verschillende landen aan een grootscheeps onderzoek te onderwerpen. Hetgene ons interesseert dat zijn de cijfers, met betrekking tot de visserij. Hoeveel vissers, hoeveel vaartuigen, welke omzet... Daar gaat het hem in deze reeks om.

Tot nut toe hebben we reeds ons licht laten schijnen op Frankrijk, BRD (Duitsland), Groot Brittannië, Denemarken, Italië, Nederland en Griekenland.

In het juli- en augustusnummer van HVB hebben we de reeks bewust weggelaten. We vonden deze opsomming van cijfers toch een beetje te saai voor de vakantienummers, maar vandaag gaan we ermee door. We hebben het over Ierland.

Sinds er in 1987 grote vaartuigen in dienst genomen zijn die op pelagische vissoorten in de Noordzee vissen, is de globale tonnage van de Ierlandse vloot op ongeveer 60 000 brt gekomen. Daarmee werd deze in één jaar tijd 13% groter (53 065 brt op 1 januari 1987). De aankoop van tweedehandsvaartuigen in Schotland, het Verenigd Koninkrijk en in Nederland hebben veel bijgedragen tot deze vlootuitbreiding. Nochtans voorziet het Ierse oriëntatieprogramma dat de capaciteit van de vloot tegen einde 1991 met 17,9% moet verminderd zijn. Ook de motorsterkte moet tegen die tijd met 16,3% naar beneden en moet van 212 260 Kw (op 1 januari 1987) naar 177 576 Kw tegen het einde van 1991.

Voor wat de bootjes van minder dan twaalf meter betreft moet de capaciteit in dezelfde periode teruggedrongen worden van 8 264 tot 6 790 brt, de grotere schepen (meer dan 12 meter) zouden in 1992 nog goed mogen zijn voor 35 151 brt. (Op 1 januari 1987 was dat nog 44 801). De modernisering en hernieuwing van het vlootgedeelte vaartuigen dat kleiner is dan 12 meter maakt ook deel uit van het plan, want die bootjes zijn overwegend ouder dan twintig jaar.

De Ierse regering heeft het bijzonder moeilijk om de vissers ertoe te bewegen de capaciteit van de vloot te verminderen. Gezien de belabberde financiële situatie van het land wordt er (te) karig omgesprongen met premies. Er bestaat wel een soort sloppingspremie, maar daar wordt

zeer weinig gebruik van gemaakt. Herinneren we eraan dat de drie belangrijkste Ierlandse havens (Killybegs, Rossaveal en Castle Town Bare) aan de westkust van het eiland liggen en deze streek is erg aantrekkelijk voor investeerders; daarenboven is de rotsachtige grond ongeschikt voor de landbouw. De visserij is zowat de enige bron van inkomsten en niemand denkt er dan ook aan een schip uit de vaart te nemen.

Er zijn 7 700 vissers in Ierland, 4 500 daarvan oefenen het beroep slechts deeltijds uit. Sinds het land in 1975 lid werd van de EEG is het aantal vissers gegroeid. In 1975 waren er nog maar 6 500 en nu dus bijna achtduizend.

Deze stijging geldt ook voor de aanlandingen. Van 76 000 ton in 1975 is het cijfer gestegen naar 144 000 ton in 1982, over 206 000 ton in 1982 tot 230 000 ton in 1985. Bijna de helft van deze hoeveelheid bestaat uit pelagische soorten, nl. haring en makreel.

In Ierland zijn er drie erkende producentenorganisaties. Deze drie organisaties produceerden in 1985 56 000 ton makreel, 32 000 ton haring, 7 600 ton wijting en 5 300 ton kabeljauw. 8 863 ton is uit de markt genomen (zijnde 7,5% van de totale produktie), vooral haring (50%) en makreel (25%). Ierland ontving daarvoor 1,6 miljoen ecu EEG-steun, onder vorm van financiële kompensaties. In 1986 werd 9 323 ton vis aan de markt onttrokken.

De gemiddelde haringprijs in de representatieve havens bedroeg tijdens het eerste semester van 1987 205 Ecu/ton, en dat cijfer staat tegenover 197 Ecu/t in het eerste semester van 1986. Voor wat betreft het hele jaar 1986 was het cijfer: 225 Ecu/ton, tegenover 209 Ecu/ton in 1985.

Aangaande de prijs van de makreel (158 Ecu/ton) is het interessant te noteren dat hij belangrijk onder die van het Verenigd Koninkrijk lag (180 Ecu/ton) en ver onder de gemiddelde EEG-prijs (200 Ecu/ton). In de eerste semester van 1987 was de Ierlandse makreelprijs 153 Ecu/ton, tegenover 200 Ecu/ton in het eerste semester van '86. De prijs van de kabeljauw tenslotte bedroeg 1 033 Ecu/ton in het eerste semester van 1987, tegenover 1 113 Ecu/ton in het eerste semester van 1986. Vergelijken met het jaar 1982 is deze prijs verdubbeld.

Het visverbruik in Ierland is tamelijk laag. In 1985 werd er gemiddeld 11,8 kg/hoofd gebruikt. Voor alles is Ierland een visuitvoerend land. Meer dan 153 000 ton verse, diepgevroren en gekoelde vis werd in 1987 vooral in de EEG (77 000 ton), naar Nigeria en meer en meer naar Japan uitgevoerd. 18 000 ton schelp- en weekdieren (waarvan 17 700 in de EEG) ging in datzelfde jaar het land uit. Daartegenover

staat dat Ierland slechts zeer weinig konservern exporteert (1 400 ton in 1987).

Het totale uitvoercijfer voor visprodukten bedraagt 243 000 ton. Deze export heeft het land 171,6 miljoen Ecu opgebracht, verdeeld over 106,7 miljoen voor de verse en diepgevroren vis, 38,2 miljoen voor de schelp- en weekdieren, 12,4 miljoen voor de gerookte vis en 10 miljoen voor de uitvoer van visprodukten die niet voor menselijke consumptie bestemd waren. De uitvoer van vis voor menselijke consumptie houdt, sinds 1982, stand rond de 150 000 ton. In de zeventiger jaren schommelde die nog tussen 35 000 en 80 000 ton.

De Ierlandse import in 1987 bestond vooral uit verse, gekoelde vis (29 600 ton), waarvan 28 700 ton uit andere EEG-landen kwam. Ierland voert ook 11 900 ton vismeel in en bijna 9 000 ton konservern, waarvan 7 900 ton uit de andere EEG-landen, het gaat daarbij vooral over sardienen. De totale visinvoer is gestegen tot 50 400 ton in 1987, tegenover 39 000 ton in 1986. (f.v.)

Wie aan de westelijke Ierse kust door de streek Connemara rijdt, heeft voortdurend de indruk in een schilderij te vertoeven. In Galway, het centrum van de streek, wordt naast het Engels nog steeds het oude Iers (Galisch) gesproken. Toeristen uit heel de wereld komen hier naartoe om er te vinden wat ze thuis missen: stilte, natuur, eenzaamheid, rust.

Voor de inwoners heeft die reputatie een keerzijde. Er is geen industrie en een werkloosheidspercentage van 30%. Met de steun van de EEG worden er in het gebied dan ook een aantal tewerkstellingsinitiatieven genomen. Onder die initiatieven vermelden we de "fish farms" die rond de plaatselijke meren opgetrokken worden. "Brandan Mara" is er één van. Naast de zalmkwekerij heeft de onderneming een fileer- en een verzendingsbedrijf en een eigen rokerij.

De eerste exemplaren werden begin 1988 verkocht en tegen het einde van het jaar was zo'n 800 ton zalm geproduceerd. Tegen 1990 zal deze hoeveelheid opgetrokken zijn tot 2 000 ton.

Wellicht bieden dergelijke initiatieven een oplossing voor de vissers die, blijkens het saneringsplan van de Ierse regering, in de komende jaren ander werk zullen moeten zoeken... Werk dat er voorlopig nog niet is in één van Europa's armste landen.

BRUSSEL

Rederscentrale bij De Batselier

In de loop van de maand september wordt een afvaardiging van de Belgische Rederscentrale verwacht op het departement van de Vlaamse Gemeenschapsminister Norbert De Batselier. Deze laatste is binnen de Vlaamse deelregering verantwoordelijk voor Economie, Middenstand en Energie. Een aantal nationale bevoegdheden, waaronder het scheepskrediet, werden hem toevertrouwd. Het is daarom dat de Rederscentrale aangedrongen heeft op nadere kennismaking. Het is de bedoeling dat ervan gedachten gewisseld wordt over de problematiek inzake scheepskrediet, nieuwbouw en de beëindigingsspremie.

OOSTENDE

Mance overleden



Op 10 augustus overleed te Oostende de 67-jarige Angèle Grootaert, weduwe van Henri Poldervaert, de man die in de zestiger jaren bekend stond als de burgemeester van de Opex. Angèle Grootaert was bekend als vaandeldraagster van de folkloregroepen Oud-IJslandvaarders en de Vismijnvrienden, maar vooral was ze beroemd als 'Mance' van de Oostendse revue.

In de loop van de jaren ontpopte 'Mance' zich ook tot ambassadrice van de stad. Overal op beurzen, feesten en congressen werd zij gevraagd.

Het spreekt dan ook vanzelf dat er een grote opkomst was in de Sint-Antoniuserk op de Vuurtorenwijk, waar de uitvaartdienst op 16 augustus plaatsgreep.

Rode Kruis

Woensdag 6 september start het Oostendse Rode Kruis een nieuwe cursus voor helper. Naar jaarlijkse gewoonte kan men inschrijven op de eerste cursusdag vanaf 19.30 uur in de lokalen op de Torhoutsteenweg 56. Meer inlichtingen zijn te bekomen op nummer 059/50 85 08

550 miljoen voor haven

Op het ministerie van openbare werken

heeft men aangekondigd dat nog dit jaar gestart wordt met de uitvoering van de nodige aanpassingswerken in de Oostendse voorhaven. Deze werken staan in functie van de nieuwe reuzecarferrie die vanaf de zomer van 1991 in gebruik zal genomen worden op de lijn Oostende-Dover. De uitvoering van de versterking van de kaaimuren wordt op 150 miljoen geraamd. Volgend jaar wordt dan gestart met de verbreding van de havengeul (50 meter breder langs de oostelijke oever). Nagevoeg terzelfdertijd wordt dan begonnen met het uitbaggeren van de geul. Deze aanpassingen zullen in totaal 550 miljoen kosten.

LOMBARDSIJDE

Plan Kust 2000

Gemeenschapsminister Sauwens was op bezoek in het militair kamp te Lombardsijde. Van de gelegenheid maakte hij gebruik om er zijn Plan Kust 2000 aan de pers voor te leggen. Hoofddoel van het plan is de kuststrook tegen verdere ontzanding te verdedigen. Verder voorziet het in het aankopen van privéduinen, onderhoudswerken en opspuitingen van de duinengordel, aanpak van de verzanding van het Zwin en een eerste fase van de renovatie van de bevoering van de Nieuwpoortse Zeedijk.

BREDENE

Krijt voor de spuikom

Op voorstel van het Instituut voor Zee-wetenschappelijk Onderzoek (IZWO) heeft gemeenschapsminister Sauwens beslist de Spuikom, die op het grondgebied van de gemeenten Bredene en Oostende ligt, op grote schaal met krijt te behandelen. De 86 ha grote kom heeft verschillende functies. Het hogervermelde IZWO gebruikt deze plas reeds jaren om fundamenteel wetenschappelijk werk te verrichten. Aangezien de kwaliteit van het havenwater, waarmee de spuikom ververst en gevoed wordt, steeds slechter wordt komt deze wetenschappelijke functie van de plas in het gedrang. De behandeling met krijt zal de waterkwaliteit verbeteren en de slibbanken zullen afnemen. De totale kostprijs van de werken, die nog dit jaar zullen aanvangen, worden geraamd op 18 miljoen.

Naast deze slibbehandeling wordt de noordwestelijke zijde van de spuikom opgesmukt. Er komt daar een verharding van betonkeien, aanplantingen en een parkeerterrein temidden het groen. Deze werken worden uitgevoerd door het ministerie, terwijl de gemeente Bredene voor de nieuwe verlichting instaat. De werken beginnen op vijftien september.

ZEE

Oefeningen

De Zeemacht deelt mee dat er een multinationale mijnenbestrijdingsoefening zal gehouden worden van 4 tot 22 september e.k. Het oefengebied is onderverdeeld in twee gebieden. Deze worden begrensd door de volgende punten:

Gebied 1: A 51°21'0 N - 002°53'2 E/B 51°22'0 N - 003°01'0 E/C 51°20'6 N - 003°01'5 E/D 51°19'5 N - 002°53'7 E.

Gebied 2: A 51°35'0 N - 002°52'6 E/B 51°35'0 N - 002°56'6 E/C 51°25'0 N - 002°56'6 E/D 51°25'0 N - 002°52'6 E.

De doorvaart van deze zones dient met de grootste omzichtigheid te gebeuren. Het ankeren en het beoefenen van de visserij in deze zones wordt afgeraden, gezien de aanwezigheid van oefenmijnen.

ZEEBRUGGE

Nautisch centrum

Tussen de vijf verschillende visserijscholen enerzijds en tussen de drie havensteden anderzijds wordt al jarenlang gekibbeld rond de geplande oprichting van het nautisch centrum. Dit centrum waarin visserijen en navigatiesimulatoren zouden opgesteld worden, zou dienstig zijn bij de opleiding van de vissers. Uiteindelijk zou minister van onderwijs Coens beslist hebben het centrum in Zeebrugge, en niet in één of andere school, op te richten.



SPAARKREDIET

DIRK LAGA,
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

De Kongovisserij (III)

Albert Bouvenistier: man voor alle werk



Albert Bouvenistier, rustend walmachinist. (foto gw)

Toen we bij Albert langs de Spuikom op de Vuurtorenwijk aanklopten om af te spreken wanneer we eens over Kongo zouden kunnen praten, lichtten zijn ogen op: "Kongo, dit zijn de beste jaren van mijn leven!" Na afspraak van een datum begon Albert reeds te vertellen, door de gang, aan de deur, aan de hoek van de straat, tot zijn dochters hem elk bij een arm namen en terug binnen trokken, de kip stond immers op het vuur en dat was zijn verantwoordelijkheid.

Na een bondige geschiedenis van het vissersbedrijf 'Pemarco' te Matadi, Zaire, in de vorige twee uitgaven van Het Visserijblad (HVB nrs.7 en 8), lichten we aan de hand van getuigenissen de feiten toe.

Vooraleer we ons toespitsen op het vissersleven zelf, laten we deze maand een man aan het woord die alles aan wal heeft meegemaakt. Het werpt tevens een licht op het sociale leven en de gebrekkige voorzieningen waarmee de vissers en hun families soms te kampen hadden.

Walmachinist

Na een kort gesprek in het kantoor van het APM(Armement et Pêche Maritime) te Brussel werd Albert aanvaard op 13 mei 1962 als walmachinist bij Pemarco en dit ter vervanging van Omer De Grijsse. Pas na zijn belofte tot in dienstreden, begon zijn omgeving hem bang te maken : de toestand te Matadi was ontredderd, ze waren aan 't vechten, enz. Ter plaatse bleek er evenwel niets van waar.

Kort nadien landde Albert voor de eerste maal in Kinshasa om 2uur 's nachts. Hij werd afgehaald per auto met zwarte chauffeur. Ineengedoken, in 't midden van de achterste zetel, zat hij te turen naar het metershoge gras langs de kant van de weg, bevreesd voor leeuwen of olifanten, die er natuurlijk niet zaten.

Bij zijn aankomst te Ango-Ango om zijn verblijf te betrekken, waren er juist in een deel van de bedrijfsgebouwen, een aantal waterbuizen gesprongen. Hij kon meteen de kelders in om gesprongen ijzeren afvoerbuizen te vervangen door koperen.

Als we Albert vroegen wat zijn juiste taak eigenlijk was, kon hij het moeilijk omschrijven : hij had over heel wat inlanders de leiding, hij moest heel wat taken organiseren en hij trok zich nog veel meer aan dan wat zijn taak hem opdroeg. Samen-gevat betekende dit dat hij samen met Lucien De Corte (inmiddels overleden) instond voor het technisch onderhoud van de vaartuigen. Hierbij werden ze geholpen door een Engelse machinist, Jack Hawkins, die tevens inviel als motorist op de vaartuigen als er iemand ontbrak. In de praktijk kwam het er op neer dat Lucien

De Corte hoofdzakelijk het atelier en de 'draaijerij' draaiende hield en zich toelegde op het onderhoud van de motoren. Albert hielp hem daarbij, maar stond tevens in voor het algemeen onderhoud van de schepen: ze tijdig laten schilderen, het opleggen van taken aan de smid en de timmerlui, kleine reparaties aan boord, alle defekte stukken van motoren en lieren aan de wal brengen, opdrachten geven aan de ketellappers en lassers, enz. Vanuit zijn vroegere ervaringen stak hij betonwerken in gang, hielp mee bungalows bouwen en bedacht overal praktische oplossingen waar zwaar of onpraktisch gewerkt werd. Hierbij werd hij geholpen door 2 inlandse capita's (meestergasten).

de vangst binnenboord gewonden werd of met de voormast, met ijzeren kabels verbonden aan de trossen (winch), werd het stuk naar boven gehesen en opzij gezwaaid. Het stuk hing meestal tussen het schip en de schuin oplopende oever te slingeren, zodat de werklui met kabels en verenigde mankracht probeerden het defekte stuk op de oever te krijgen, zonder meer schade aan te richten dan er al was. Zette men het stuk op de aanlegpont, dan kregen de arbeiders het met moeite op de vaste oever. Dit verliep nog goed als de vislier van het vaartuig werkte. Diende men juist de vislier te herstellen, dan gebeurde dit volledige proces vanop een ander vaartuig, als er dan al een binnen

werd besteld en Albert toog aan het werk. Hierbij moeten we vermelden dat alleen het cement en het oud ijzer in de omgeving te vinden waren, al de rest diende uit België overgebracht. Bij een bestelling moest toen een wachttijd van 3 tot 6 maanden in acht genomen worden vooraleer het te Ango-Ango werd geleverd. Maar de kaai kwam er.

Pier

Na het stuk kaaimuur vond Albert dat het lossen van de vaartuigen veel te traag en omslachtig verliep. De in 1954 gebouwde pier viel te smal uit. Een verbreding van de pier, een paar kranen erop en nog een transportband erbij zou het werk gemakkelijker en vlugger laten verlopen, iets wat zeker met de vooropgestelde vlootuitbreiding nodig was. En Bertje toog aan het werk: de pier werd verbreed en er kwam een transportband bij. In de omgeving van Matadi bevond zich een Portugees die een oud-ijzerhandel uitbaatte en heel wat oude legertrucks en ander materiaal in voorraad had. Bertje wandelde er verschillende malen rond en kocht wat hij dacht te kunnen gebruiken. Samen met zijn inlandse arbeiders monteerde hij op oude chassis van vrachtwagens kranen die op die manier op de kaai konden rijden en zware stukken van schepen konden heffen. Van allerlei afvalmateriaal stak hij twee kranen ineen, die hij aan weerszijden van het T-vormig stuk van de pier verankerde. Sedertdien verliep het vislossen vlotter en aan een hoger tempo. In het ruim werd de vis in manden opgescheept en op dek overgeheveld in een ijzeren bak. Een kraan haalde de bak naar boven, zwenkte tot het ter hoogte kwam van een lostafel die schuin stond opgesteld - breed aan de ene kant en vernauwend naar de andere zijde - tot aan de transportband. De bak werd omgekiept en de vis schoof over de tafel naar de band. Een zwarte arbeider duwde de vis die bleef liggen met een borstel of plankje naar voren, zodat de lostafel leeg was tegen dat de volgende bak bovenkwam. Zo werkte men langs twee zijden van de pier en kon men het ruim ledigen langs twee luiken. De transportbanden vervoerden de vis over de pier naar de sorteerzalen. De banden werden overdekt om de hitte zoveel mogelijk te weren. In de sorteerzaal werd de vis volgens grootte en soort in bakken gelegd, met voldoende ijs bedekt en per transportband doorgeschoven naar de wachtende spoorwegwagens. Deze stonden onder een afdak, eveneens om de hevige hitte zoveel mogelijk te weren.

Wagons

Een volgende vraag die hij kreeg was of Albert geen wagons kon isoleren en of hij



Verzamelen op de pier om vrienden of collega's te verwelkomen of uit te wuiven. Van links naar rechts Nora Beyen, Marot Rotsaert, Portugees Monteno en zijn vrouw, Roger Van den Bergh, Albert Bouvenistier en Fientje, Jeanine Van den Bergh, Sandra Hoedemaker (één van de kinderen).

Kaai

Bij het uitvoeren van zijn werk ondervond Albert vlug twee gebreken in de schakel tussen de vaartuigen en het werk aan de wal nml: de pier was te smal om vlug te laden en te lossen en het gebrek aan echte kaaimuren.

Zowel vòòr de Tweede Wereldoorlog als tijdens de wereldbrand had Bertje deelgenomen aan betonwerken. Tijdens de aanleg van de nieuwe Oostendse vissershaven in de dertiger jaren werkte hij bij de 'Pêcheries du Nord' en had hij tijdens het onderhouden van motoren en stoommachines zijn ogen goed de kost gegeven en gezien hoe men kaaimuren opbouwde. Het eerste wat hij noodzakelijk achtte was de bouw van een stuk kaaimuur. Er ging teveel tijd verloren met het heen en weer takelen van zware onderdelen. De kans om de stukken nog meer te beschadigen was te groot. De werklui dienden immers de stukken met takellieren en dwarsbalken op dek te takelen. Met de giek, waarmee

was. Tegen de aanlegsteiger lag er meestal een vaartuig zijn vangst te lossen of lagen de schepen soms met hun masten onder de vloer van de steiger. Het waterniveau van de Zaireestroom kon immers acht meter in hoogte verschillen, al naar gelang droog- of regenseizoen. Wanneer een koopvaardijsschip met grote snelheid de stroom opvoer, kon zijn waterverplaatsing ervoor zorgen dat schepen en ponton gerust een paar meter op en neer rezen. Het bijzetten van het vlaggesein 'langzaam varen' verhielp dit euvel niet. Een kaaimuur met daarop de nodige kranen zou het werk verlichten en efficiënter doen verlopen. De verantwoordelijken van de rederij dachten aan een gemetselde bakstenen muur, maar Bertje had allang gezien dat de werking van het tijd de cement zou uitschuren en de bakstenen heel vlug in 't midden van de stroom zouden liggen. Nee, het zou een betonnen muur worden: "Hij zal er niet staan voor eeuwig, maar mijn honderd jaar gaat hij zeker mee". De rederij zette het licht op groen. Materiaal



zelfs geen wagons kon maken. De beschikbare lokomotieven waren uitgerust met stoom zodat ze over geen elektriciteit beschikten om die te kunnen doorgeven aan de wagons om ze echt te koelen. Bertje heeft heel wat wagons laten isoleren zodat de warmte er minder pak op kreeg en de vis langer vers bleef. Daarnaast heeft hij een zevental wagons gemaakt. Op de deur van de beschikbare wagons stond 'Made in Italy' (deze wagons werden 'd' Italiaonders' genoemd) maar de wielen en het chassis waren gemaakt door het Belgische metaalkonstruktiebedrijf 'Brugeoise et Nivelles'. Als de Italianen dit kunnen doen kan ik dit ook, dacht Albert en door bemiddeling van de Kongolese spoorwegaanschaappij Otraca (nu: Onatra; de Vlamingen zeiden 'IJzeren weg' en de plaatselijke bevolking 'Voix Navigable'), werden bij de betrokken constructeur onderstellen aangekocht. Bertje en zijn arbeiders bouwden ze verder op tot volwaardige wagons. Het onderhoud gebeurde door Pemarco; alleen het werk aan de wielen en de onderstellen gebeurde door specialisten van Otraco.

De goede contacten met Otraca hadden er vroeger reeds toe geleid dat deze maatschappij een kapitaalsinbreng deed bij Pemarco. Een aantal kaderleden stapte over van Otraco naar Pemarco. Dit bracht mee dat de Pemarcotreilers mochten dokken in hun droogdok te Boma en niet meer naar Pointe-Noire in Congo-Brazzaville hoefden. Als er een vaartuig in het droogdok stond diende Bertje regelmatig naar Boma te rijden voor inspectie van romp, schroef, as, enz. Stroomafwaarts ligt Matadi op de linkeroever van de stroom en Boma en Banana op de rechteroever. Om in Boma te geraken reed het personeel per auto ongeveer honderd kilometer. Als we dan weten dat het van Boma naar Banana opnieuw zo'n afstand is, dan vraagt men zich toch af waarom de basis van de vaartuigen zoveel kilometers stroomopwaarts lag. Te Matadi stak Albert met een ferry of pont, - waar een zestal personenwagens en jeeps of een drietal vrachtwagens op konden-, de Zairestroom over en reed langs de rivier naar Boma (nu is er een brug). Otraco had, benevens zijn droogdok, zijn eigen sleepboten. Dit kwam goed van pas voor de zeldzame keren dat een treiler in de omgeving van Boma kwam vast te zitten op een zandbank. In de omgeving van Boma waren enkele gevaarlijke punten o.a. drie banken, 'Les Trois Soeurs' genoemd (de Vlaamse vissers vertaalden dit in 'De Drie Gapers'). Toen de stroom tijdens de kolonisatie betond werd was de rivier redelijk veilig. Op geregelde afstanden waren twee bakens, 1 op land en 1 in 't water. Als men er juist tussendoorvoer kon men nergens vast-

lopen. 's Nachts brandden er lichten op de bakens zodat men ook in de donkerte de rivier opkon. Na de onafhankelijkheid werd slordig omgesprongen met het bijvullen van de vloeistof die de lichten deed branden. Hier en daar brandden dan een aantal bakens niet, wat bij de kapiteins verwarring kon teweegbrengen. Na 1968



Albert en collega Lucien De Corte bij één van 'zijn' wagons.

werd het onderhoud van de betonning zodanig veronachtzaamd dat de Pemarcotreilers 's nachts de rivier niet meer opkonden. De grote koopvaardis-schepen die tot Matadi doorvoeren, hadden tijdens het droogseizoen zodanig weinig water onder hun kiel, dat ze met zo weinig mogelijk mazout aan boord de stroom opvoeren om niet te diep te liggen. Terug te Boma bunkerden ze hun tanks vol om hun eigenlijke reis aan te vatten. Als Albert naar Boma moest had hij steeds enkele emmers vis mee voor het klooster van het nabijgelegen Vavunda. Eén van de paters, Frère Jacques, kwam regelmatig op bezoek in het bedrijf. Alhoewel er te Boma niet meer gestopt werd om vis te verkopen, bemerkte Bertje dat sommige schippers van de Pemarco toch even aanlegden om hun eerste pint na de reis te pakken.

Slipway

Op een keer vroeg dhr. Martin, directeur, of hij het niet zag zitten om een slipway in elkaar te steken te Ango-Ango. Albert onderzocht het gevraagde en kwam tot de bevinding dat het zinloos was: door de hevige stroming en de werking van het tij zou een schip meegesleurd worden als de slee in 't water zakte. Maar wat Bertje wel zag was dat het lossen van de O.323 'Croix du Sud' vlugger zou verlopen als de ar-

beiders met een kamion tot dicht bij het schip zouden geraken. De vangst bestond immers uit diepgevroren pakken. Daarom liet hij een betonnen talud aanleggen naar de tweede ponton en een houten huis bouwen tussen het talud en de ponton die mee op en neer kon volgens de waterstand in de rivier. Als de O.323 aanmeerde kon een vrachtwagen over het talud tot praktisch tegen het schip rijden en het gemakkelijk lossen. Het was een vaartuig minder dat moest wachten op een ander. Verder vermeldt Albert dat de O.323 lange tijd het vlaggeschip van de vloot was. Het was helemaal in het wit geschilderd en in het begin droegen de koks hoge koksmutsen. Toen tijdens het dokken te Boma, door een verkeerd manoeuvre, de helft van de relingen weggeveegd was, had de Spaanse kapitein ogenblikkelijk gedaan met werken.

Om herstellingen te kunnen uitvoeren of bouwwerken te kunnen aanvatten diende men steeds vooruitziend te zijn en te zorgen dat de magazijnen vol zaten. Zoals hierboven reeds vermeld duurde het lang vooraleer bestellingen geleverd

werden. Als het bestelde materiaal voorradig was in België werd het naar Kongo gebracht met de 'Kongoboten' of de 'Villeboten' van de CMB, waarvan de naam begon met "Ville de...", vandaar de naam 'Villeboten. Tegen dat de goederen in Kongo de douane gepasseerd waren en de invoerrechten bepaald en betaald, ging er heel wat tijd voorbij. Soms waren er spoedgevallen, bepaalde stukken die ze dringend nodig hadden of een schip kwam stil te liggen. Indien de stukken draagbaar waren werd contact gezocht met personeelsleden of hun familie, die na een verlof terug naar Matadi kwamen en werd gevraagd of ze het stuk konden ophalen en meebrengen. Deze stukken werden zoveel als binnengesmokkeld.

Tussen het onderhoud van de schepen door, waarbij Albert zich herinnert veel gewerkt te hebben aan de diepvriesinstallatie van de O.323 'Croix du Sud' en veel 'ambras' had met de O.333 'Johnny', werkte hij met zijn ploeg arbeiders, samen met een andere ploegbaas (die van de Belgische Zeemacht was overgestapt naar Pemarco) aan de bouw en het onderhoud van bungalows en villa's voor het personeel ter plaatse. Tegen het einde van zijn diensttijd had Pemarco 53 bungalows in eigendom. Onder zijn leiding werd tevens een bijkomend atelier en smidse gebouwd.

Sociaal

Als Alberts vrouw Josephine (op de vuurtorenwijk Fientje, te Matadi Madame



Albert geheten) hoort dat het gesprek verlegd wordt naar het sociaal leven gedurende hun verblijf te Matadi komt ze mee aan tafel zitten. Ze kan een hartig woordje meepraten.

Omdat de mensen ver in de vreemde zaten en slechts elkaar hadden, was er over het algemeen een zekere saamenhorigheid en hielpen ze elkaar. In hun vrije tijd kwamen de mannen veel bijeen om een kaartje te leggen of petanque te spelen. De vissers vonden elkaar op de bovenste verdieping van Hotel Métropole —in de bar— om een pint te drinken. Beneden was er een café waar hoofdzakelijk inlanders ontspanning zochten. De vissers vonden elkaar ook, voor ze afvoeren of terug kwamen uit zee, in de keuken van Albert en Fientje. De eerste jaren van hun verblijf woonden ze in de rederij te Ango-Ango. Later woonde het gezin te Matadi zelf. De vrouwen kwamen dikwijls samen om een 'klapke' te doen. Op gezette tijden trokken ze in benedekes naar de markt. De vrouwen vormden groepjes omdat de ene tegen de andere niet praatte, de andere weer woorden had met die, enz., maar ieder benedekes passeerde toch, elk op beurt, langs de keukens van Fientje.

(vervolgt)

Daniël Pots

Errata:

In HVB nr.8 speelde de zetduivel ons (weer) parten.

Bladz.19, 2de kolom - 3x O.310 in plaats van 3x O.130

Bladz.22, 3de kolom - 'vijftig bungalows' inplaats van 'vijftal bungalows'

Adverteren

in

Het Visserijblad

is

goedkoper

dan je

denkt.

Tel 059/ 32 55 59

KANTOOR VAN GERECHTSDEURWAARDER RYCKBOST J.
E. Beernaartstraat 39, 8400 OOSTENDE

Zeer belangrijke openbare verkoop voor de visserijbedrijven, rederijen en metaalverwerkende industrie wegens faillissement van de

S.V. SCAP
H. Baelskaai 27
B-8400 OOSTENDE

T.v.v. **Mr. R. VOLCKAERT** en **Mr. P. TANGHE**, curatoren in bovengenoemd faillissement zal bovenvermeld Gerechtsdeurwaarderskantoor in samenwerking met :

makelaarskantoor

a. appelboom p.v.b.a.

op **DINSDAG 26 SEPTEMBER 1989** te 10.00 uur stipt in zaal "BREDENE PALACE", Driftweg 2 te 8401 Bredene, de navolgende goederen en machines in openbare verkoop brengen, te weten :

METAALAFD. :

4 **CENTERDRAAIBANKEN**, w.o. WMW/NILES, type DLZ 6303, 4000 mm t.d.c., --- **RADIAALBOORMACHINE**, BOWES, type BR 40, --- **KOTTERBANK**, NILES, --- **STERKE ARMSCHAAFBANK**, WMW, type 630, --- 3 **BEUGELZAAGMACHINES**, w.o. WICKSTEED, --- 2 **KOLOMBOORMACHINES**, --- 2 **TAFELBOORMACHINES**, w.o. WALLECAN, type D10, --- 2 **TAFELBOORMACHINES**, w.o. WALLECAN, type D10, --- 2 **METAALAFKORTZAAGMACHINES**, MEP, w.o. type T.V. 3500, --- 3 **DRAADSNIJMACHINES**, w.o. RIDGID, type 300, --- 2 **HYDR. KOLOMMENPERSEN**, w.o. cap. 450 kg/cm², --- **SPIEBAANSTEEKMACHINE**, ORMEROD, --- **ZETBANK**, GS, werkbr. 1500 mm, --- **BRANDSNIJ-APP.**, SAF, type PYROTOMEF, --- **METAALLINTZAAGMACHINE**, ROCKWELL, --- 15 **TRANSP. LASTRAFO'S**, w.o. SOUDOMETAL, --- 2 **CO² LASTRAFO'S**, SOUDOMETAL, w.o. type CD 301, --- **gereedschapsslijpmachines, slagscharen, aambeelden, hydr. pijpenbuigapp.**, afperspompen, enz., --- 10 **gasflessenwagens**, --- **LASDAMPFUIGINSTALL.**, NEDERMAN, --- **GROTE PARTIJ ASSEN, DIKWANDIGE BUIS, BRONZEN en KOPEREN BUIS, RVS BOCHTEN en BUIZEN, STAALPLATEN, ALU. PLATEN**, enz., ---

COMP. MAGAZIJNVOORRAAD, w.o. :

ELEKTR. INSTALLATIEMAT., o.a. relais, schakelaars, stekkers, connectoren, zekeringen, scheepslampen, enz., --- **KOPERLEIDING**, --- **KOGELLAGERS**, --- 3-wegkranen, --- **RVS-BOUTEN en MOEREN**, --- **RVS-KOPPELSTUKKEN, FLENZEN, LASBOCHTEN**, enz., --- **ELEKTROMOTOREN**, --- **SCHIJFSBLOKKEN**, --- **ELEKTROKABEL**, --- **STAALKABEL** in div.Ø --- **GROTE PARTIJ NYLONTUW, POLYTUW, SPEKKINGTUW**, enz., in div. kwal. en Ø --- boeien en boeiblazen, --- **GROTE PARTIJ NETWERK** voor garnaalvisserij, korrevisserij, geulvisserij, enz., --- buik-, rug- en kopwings, --- harpsluitingen en hijshaken, CROSBY, --- zinkanoden, --- **NIEUW GEREEDSCHAP**, w.o. pneum. moerenaanzetters, steek- en ringsleutels, enz.

ALGEMEEN :

3 **VORKHEFTRUCKS**, w.o. MIAG, hefv. 4.000 kg, --- **ZELFRIJDENDE WERFKRAAN**, DEMAG, cap. 16 ton, --- 2 **BOVENLOOPKRANEN**, w.o. VERLINDE, --- **PORTAALKRAAN**, hefv. 4.000 kg, --- **VEEG- en ZUIGMACHINE**, GESTO RCM, type R 1250 D, --- 2-cil. luchtgek. **COMPRESSOR**, ATLAS COPCO, type AE 12 E, --- 2 **GARAGECOMPRESSOREN**, w.o. CURTIS, --- **TRANSP. COMPRESSOREN, STROOMAGGREGATEN, HYDROFOORPOMPEN**, enz., --- **HETELUCHTKACHEL**, DANTHERM, --- heteluchtkanonnen, batterijladers, --- **LICHTE VRACHTWAGENS**, SUZUKI, type CARRY 410 TA, bij 1989, --- 4 **LICHTE VRACHTWAGENS**, MERCEDES, w.o. type 608 D, --- **TANKWAGEN**, FORD, type 1618, cap. 13.000 ltr, ---

COMPL. WINKELINVENTARIS :

stellingen, toonbanken, enz., --- **elektron. kassa's**, w.o. SHARP, --- 2 **PLATEAUBASCULES**, w.o. BERKEL, weegv. 500 kg, --- **ZEILPAKKEN, -JASSEN en -BROEKEN**, w.o. GUY COTTON, SPLASH DOWN, enz., --- **REDDINGSVESTEN**, vn. BESTO, --- **SCHOENEN**, w.o. SEBAGO, DIADORA, MUYBRIDGE en TRAPPEUR, --- **YACHTING-LAARZEN**, w.o. DOUGLAS GILL en AIGLE, --- **SURFLAARZEN**, AIGLE, --- bodywarmers, truien, petten, handschoenen, enz., ---

KANTOORINV. :

stalen en houten bureaus en opbergkasten, --- **conferentietafels**, --- bureaustoelen, --- 2 **PERSONAL COMPUTERS**, w.o. OLIVETTI, type M 380/C, --- 2 **PRINTERS**, w.o. OKI, type MICROLINE 393, --- 2 **ELEKTRONSCHRIJFMACHINES**, BROTHER, w.o. type EM-2, --- 2 **P.P. FOTOKOPIERAPP.**, CANON, type NP 210, --- **PLANAFDRUKMACHINE**, OCE, type 206, --- 3 **TEKENTAFELS**, w.o. BIEFFE, --- enz., ---

BEZICHTIGING :

Op **ZATERDAG 23 SEPTEMBER 1989** van 10.00 tot 15.00 uur, **MAANDAG 25 SEPTEMBER 1989** van 10.00 tot 16.00 uur en vóór de veiling op **DINSDAG 26 SEPTEMBER 1989** van 8.30 tot 9.30 uur bij bovenvermelde faling.

INLICHTINGEN en CATALOGUS :

a. appelboom p.v.b.a.

ARMAND SEGERSLEI 118
2510 MORTSEL
BELGIË
TEL. (03) 440.00.99
440.62.89
TELEFAX (03) 440.72.67



GERECHTELIJK DESKUNDIGE
MAKELAARS - TAXATEURS
VEILINGEN VAN :
MACHINES,
GEREEDSCHAPPEN EN
KANTOORINVENTARISSEN

de maand in beeld



Netjes op een rij schuilen—voor de storm die voor de nacht van 11 augustus was aangekondigd—in de haven van Ramsgate. Naast de P. 336 liggen de Nieuwpoortse vaartuigen N.720, N.738, N.350 en N.408. De O.500 zou zich even later bij het gezelschap voegen. (foto gw)



<Twee weekends waren opvallend veel catamarans te zien voor de kust. De tweerompsboten streden er voor de Euro Cats Cup met start en aankomst te Oostende. Dit beeld toont de drukte op het strand van Maria-kerke, na de aankomst van de eerste wedstrijd. (Foto gw)



Daags nadat de Z.582 'Asannat' met zijn publicitaire boodschap uitvoer, volgde het omgebouwde sportvissersvaartuig 'Nobus' van Medard Vanden Broucke dit voorbeeld. De reder van de Z.89 'Sandra' zocht het eveneens in de uitgeverswereld met de drijvende promotie voor een luxueus vrouwenblad (foto gw)



↑ Het vlaggeschip van Greenpeace merde aan te Oostende. De 'Rainbow Warrior' is een omgebouwde Schotse treiler van 55 meter, gekocht met de schadevergoeding bekomen van de Franse staat, na de aanslag van de geheime dienst op het gelijknamige schip in Nieuw-Zeeland. (foto's gw)



Bij de firma Huysseune in Zeebrugge werd de voshai, gevangen door de N.708 'Ruytingen', tentoon gesteld tijdens de visserijfeesten. (foto gw)



"25 jaar Mercator" in Oostende werd herdacht met een feeëriek schouwspel op en rond het 58 jaar oude museum-schoolschip. (foto gw)



Deelnemers aan de Oostendse zomerakademie maken gebruik van het decor van de vissershaven. (foto gw)

<Met een bloemenhulde herdacht Heist het 25-jarig bestaan van het vissersmonument (foto gw)



De laatste maanden worden heel wat vaartuigen aan een grondige oprissing onderworpen. Dat was o.m. het geval met de O.232 'Luc-Peter' en de Z.296 'Mooie Meid'. (foto gw)



Momenteel wordt het Oostendse kustvaartuig O.538 'Natacha' omgebouwd tot een pleziervaartuig. Het vissersschip van Frank Desmit, reder van het gelijknamige vaartuig O.191, werd drie jaar geleden aan de beroepsvisserij onttrokken. (foto gw)

Met medewerking van enkele reders kon de Oostendse Persklub een gezonde visbarbecue organiseren. (foto gw)



Het schaal- en weeklierenverwerkend bedrijf 'United Foods' aan de Pr. Elisabethlaan in Bredene is aan uitbreiding toe met een toonzaal en nieuwe opslagplaatsen. (foto gw)



Op de Oostendse kaaien gebeurt altijd wel iets. Een kraanwagen, bezweken onder zijn last op de Baelskaai of een brandje bij een publiciteitsbedrijf in de Victorialaan. (foto's Seaprint)

KALENDER

SEPTEMBER

- 4-6 Deerste Internationale Marine Biotechnologie Conferentie (IMBC '89), Tokyo, Japan.
- 13-17: Internationale visserijbeurs in Lorient "Peche '89" (Frankrijk). Info bij SEPIC, Rue d'Uzès, F75002 Paris France.
- 13-17: Internationale visserijbeurs in Nantes (Fr.). Info: Patricia Foster, Oriel House, 26 The Quandrant, Richmond-upon-Thames, Surrey TW9 IDL, England.
- 18-21: Oceans '89, Seattle, Washington, USA. Info: Oceans '89, Applied Physics Laboratory, University of Washington HN-10, 1030 NE 40th Street, Seattle, WA 98105 USA.
- 19-23: Internationaal symposium over koudwaterviskweek in Beijing, China, 19-23 september. Info: Huang Kejia, The China Society of Fisheries, 31 Minfeng Lane, Xidan, Beijing BJ, 100800 China.

OKTOBER

- 1-2: 7de "Scottish Fisheries Exhibition" in Peterhead. (G.B.)
- 2-4: "Aquaculture Europe '89", internationale tentoonstelling en conferentie te Bordeaux. (Fr). Informatie: Conferentiesekretariaat, IZWO, Prinses Elisabethlaan 69, 8401 Bredene (B). 059/320896
- 2-3: Mosseldagen in Sluis (NI).
- 10-13: "Fishtec '89": vakbeurs voor visserij en visverwerking in Cuxhaven (BRD). Info: Fachausstellungen Heckmann GmbH, Hohen-zollernstrasse 4, Postfach 2665, 3000 Hanover 1, FR, BRD.
- 17: Noordzeerally voor diepzeeduikers in haven van Blankenberge.
- 17-19: Nav 89, internationale conferentie over satelietnavigatie. Londen (G.B.) Info: Royal Institute of navigation, 1 Kensington Gore, London SW7 2AT. Groot Britannië

DELTAFLX BELGIUM N.V.

Kielbankstraat 1 A,
8380 Zeebrugge

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

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

Privé: 050/41 76 19

Fax: 050/54 68 02

Oostende

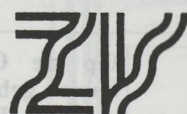
Nieuw loodswezengebouw in gebruik



Op dinsdag 26 september wordt het nieuwe loodswezengebouw aan het Oostendse Montgommerydok officieel in gebruik genomen. Ondertussen hebben de diensten van het Loodswezen, de Zeevaartinspektie en de Scheepsmeedienst hun burelen in het nieuwe complex betrokken. Alleen kunstschilder Roger Raveel moet de inkomhal nog in de verf zetten. Nu het com-

plex, op de inkomhal volledig afgewerkt is kunnen de ministriële excellenties het lint komen knippen. Dat gebeurt op dinsdag 26 september door gemeenschapsminister van openbare werken Johan Sauwens en de staatssekretaris belast met de herstructurering van het ministerie van openbare werken, Jos Dupré.

(tekst en foto: gw)



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

**SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN**

Koeltransport vanuit meerdere Europese havens

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

Vismijnstraat 12 - B 8380 Zeebrugge - tel.: (050) 54 41 20 - telex: 82120 Afslag B - fax: (050) 54 50 18

Coör.: 51°20,01'N
3°12,31'E

Nederlands visserijbedrijf 'Kennemerland' naar de beurs...

Twee jaar geleden deed het verhaal de ronde dat het Brugse visbedrijf NV Pieters naar de Brusselse beurs zou stappen. Afgevaardigde-beheerder Gilbert Pieters van het grootste Belgische visverwerkend bedrijf bestempelde dit nieuws, dat de financiële pers haalde, niet alleen als voorbarig, maar bovendien als onjuist. De belegger die in vis wil investeren bleef dus op zijn honger. Daar komt straks verandering in. De Visserij Maatschappij 'Kennemerland' maakte immers bekend dat het als eerste visserijbedrijf in de geschiedenis van de Amsterdamse effectenhandel een notering zal aanvragen op het Damrak. De Nederlandse rederij Kennemerland beschikt over een vloot van zeven treilers, waaronder de grootste van de Nederlandse visserijvloot.

Slechts een gedeelte van de bedrijfsomzet van 98 miljoen gulden (1,8 miljard B.F.) is hiervan afkomstig. Kennemerland is op vele vlakken en wereldwijd actief. Met Britse vergunningen wordt inktvis gevangen rond de Falkland Eilanden. Een Senegalese dochtermaatschappij haalt grote garnalen uit de Westafrikaanse kustwateren en sinds het EG-akkoord met Marokko wordt ook jacht gemaakt op sardiënen. Daar houdt het voor Kennemerland niet bij op. Begin dit jaar gingen de Nederlanders scheep met de Russische staatsrederij, namen in eigen land opslag- en verwerkingsbedrijven over en voeren nog steeds gesprekken met buitenlandse bedrijven met het oog op samenwerking. Kennemerland is hierdoor onafhankelijk van de vangstbeperking en quotaregelingen die in de EEG-wateren gelden. Het bedrijf werkt hoofdzakelijk met goedkopere vissoorten als haring, makreel en blauwe wijting. Dit in tegenstelling met een bedrijf als Pieters, dat het vooral heeft gemaakt met prijzige Noordzeevissoorten.

...met Ben Daalder

Eind vorig jaar trok Kennemerland de visserijvoorman Ben Daalder aan. Na tien jaar voorzitterschap van het Visserij-schap en de Federatie van Nederlandse Visserijverenigingen zette de toen 44-jarige Waddeneilander een punt achter zijn bestuurswerk. De algemeen gewaardeerde leider werd bij Kennemerland bedacht met een leidende functie en opgenomen als directielid. Daarmee haalde het bedrijf een doorzetter binnen, die als geen ander zijn weg kent binnen het visserijbedrijf en de internationale reglementering. In het raam van de grensoverschrijdende expansie van Kennemerland was het een goede zaak om zo'n man in huis te hebben. Het Nederlandse bedrijf wil immers doordringen op de gigantische afzetmarkt in Oost-Europa en een plaats verwerven in de internationale vishandel. Hiervoor zijn niet alleen bekwame bedrijfsleiders en steeds grotere vaartuigen nodig, maar dient ook geïnvesteerd in opslagplaatsen. Op dit vlak heeft de onderneming niet stil gezeten. Het beschikt over een grote diepvrieskapaciteit in IJmuiden, waar nu reeds grote hoeveelheden Russische vis worden opgevangen en verdeeld in verkoopbare partijen, die o.m. op de Egyptische markt worden gedumpt. De toestand is ondertussen dermate geëvolueerd dat Kennemerland de grootste winsten puurt uit haar walactiviteiten.

Om de schaalvergroting te financieren is vers kapitaal onontbeerlijk. Voorlopig willen de huidige aandeelhouders de groeiplannen zelf financieren. Wel wordt een beursnotering aangevraagd voor een gedeelte van de 545 000 aandelen waarvan de kapitalisatie op ruim vijftig miljoen gulden wordt geraamd. Of er nadien nog een aandelenemissie komt, valt af te wachten, omdat hierover binnen de aandeelhoudersvergadering nog geen eensgezindheid bestaat. (gw)

Zeeland verwacht rekordmosseloogst: 100 miljoen kg

Tijdens de jaarlijkse mosseldag te Yerseke, waar in bijna tropische hitte naar schatting vijftigduizend bezoekers dertienduizend kilo gratis aangeboden mosselen verorberden, werd een rekordooogst in het vooruitzicht gesteld. Voor het eerst in de geschiedenis van de mosselhandel zou de totale vangst in de Oosterschelde en de Waddenzee meer dan honderd miljoen kilogram bedragen.

Voorzitter J. van Liere van de Vereniging van Zeeuwse Visserij Belangen maakte de hoge verwachtingen bekend. Hij noemde de omstandigheden dit jaar optimaal voor een rekordvangst van schelpdieren in de Nederlandse wateren.

In het seizoen '88-'89 daarentegen was de mosselproductie een kwart lager dan het jaar daarvoor. Dank zij de sterkgestegen prijzen echter kwam de totale opbrengst echter 10% hoger uit en bedroeg 76 miljoen gulden (1,4 miljard B.F.)

De vraag naar het Zeeuwse zeebanket, dat echter grotendeels afkomstig is uit de Waddenzee en slechts kortstondig in de Oosterschelde vertoeft stijgt in de omliggende landen nog steeds. Daarom vroeg voorzitter van Liere voor de vissers uit Yerseke begrip aan de Nederlandse overheid, om hen ter wille te zijn bij het verkrijgen en behouden van geschikte gronden in de Waddenzee, waarop het mosselzaad gedijt. Hij wees erop dat de gezamenlijke opbrengst van de schelpdierkulturen in Zeeland op dit ogenblik een waarde van 400 miljoen gulden (ongeveer 7,5 miljard frank) vertegenwoordigt.

België is overigens met een jaarlijkse consumptie van 3,5 kilogram mosselen per hoofd, de grootste afnemer van de Nederlandse schelpdierenhandel.

Britten kopen Zeeuwse mosselbedrijven op

Het Britse levensmiddelenconcern Albert Fisher heeft de hand gelegd op twee grote mosselbedrijven uit Yerseke. De overname van de familiale bedrijven 'Roem van Yerseke' en 'De Leeuw & Cornelisse' is de grootste in de sector van de schelpen.

Beide bedrijven beschikken over een vloot van dertien moderne schepen.

Samen vertegenwoordigen ze de helft van de Nederlandse mosselproductie. Ze stellen gemiddeld een honderdtal mensen te werk, aantal dat tijdens het zomerseizoen verdubbelt. 'Roem van Yerseke' is ook nog gespecialiseerd in de verwerking van kokkels, die grotendeels ingevroren naar Spanje worden geëxporteerd. Ook 'De Leeuw & Cornelisse' zit in de conservenverwerking met één fabriek in Yerseke en één in Duitsland, waar de productie hoofdzakelijk op de mosselverwerking afgestemd is.

De Britse levensmiddelenconcern, met belangen in de groenten-, fruit- en conservensektor, betaalde 56,5 miljoen gulden (ruim één miljard) voor beide bedrijven. De Albert Fishergroep was ook al op overnamepad in België, Luxemburg en Frankrijk. De levensmiddelenconcern wil hiermee zijn positie in het segment van de levensmiddelen versterken, in het vooruitzicht van het wegvallen van de EEG-binnengrenzen in 1992.

DIT IS HET tweede deel van de levensbeschrijving van de Oostendse kaper Lindersen. Vorige maand (HVB, 8, 1989) werd de periode 1697-1706

beschreven. Vandaag bekijkt de auteur, Walter debrock, de periode tussen 1706 (kapitulatie van Oostende) en 1713 (vermoedelijke dood van de kaper).

Het jaar 1706 is een zwaar jaar voor Oostende. In de veldtocht van hertog Marlborough, gedurende de Successieoorlog, wordt Oostende een doelwit voor de Anglo-Bataafse legers en na een kort beleg capituleerde de stad op 6 juli 1706. Nu zijn er andere meesters en de Fransen zijn al weer eens onze vijanden.

Ingevolge die oorlogsfeiten waren enkele Oostendse fregatten in de haven van Duinkerke blijven ankeren en werd er in september beslag op gelegd door de procureur van de Admiraliteit aldaar. Het waren, volgens het verslag ad hoc, "de bonnes frégates, fines voilières, propres à faire la course", d.i. uitstekende zeilschepen, gans geschikt voor de kaperij.

Onder de in beslaggenomen fregatten is er een "St.François", van 60 ton en 6 kanonnen. Is het soms de "St.François" van onze Lindersen?

Onze Oostendse kronijkschrijver Bowens vertelt wel dat de "kaepschepen" die voorheen op de Fransen hadden gevaren, nu met de Hollanders jacht maken op hun gewezen vrienden. Maar hij vertelt ons niets vòòr 1710, wanneer alsdan de "Reederyc" verscheidene grote schepen uitrust met dewelke zij op de "Franschen grooten Buyt mackten, die zij binnen Oostende opbragten".

De documenten van de Oostendse Admiraliteit leren ons echter dat er voordien ook wel iets gebeurde.

Op 10 april 1707 voerde Lindersen reeds het bevel op een snauw met 6 stukken geschut en van 18 last, de "Flandria".

In juni van datzelfde jaar is hij dan ook opnieuw aan de slag en veroverde hij een boot van Kales, "La Gentille", een pink, de "Jonghe Blomme", een poen "De Jonghe Rogghe" en een andere poen "den Ouden Hemel". (Men lette op de plezante namen van heel wat van die schepen!).

Daarmee is de kous niet af, want rond hetzelfde tijdstip melden de prijzenlijsten van de Admiraliteit nog de buit van een ketse "de Fortune", met vlas en zout, die heroverd werd op de Nieuwpoortenaar Anthone Caroen. Men vergeet niet dat Nieuwpoort onder Frans gezag was gebleven en dus vijand van Oostende was geworden!

Op 23 juni beveelt Lindersen op een barque longue, "La Gentille", van 6 vat, een klein ding, zwak bewapend met 2 steenstukken. Van kapitein Pieter Moentjens vernemen we dat, op 12 november 1707, hij uit Oostende voer in gezelschap van 2

Joannes Lindersen

"chaloupen", nl. die van Lindersen en die van Jan David (een chaloupe kan evengoed een kleine snauw zijn: men is niet zeer kieskeurig op de titulatuur!).

En beide spitsbroeders brengen een oesterbarkje op, de "St.Louis", dat naar Duinkerke wilde.

Van Lindersen horen we nog het opbrengen van een barque longue, "La Jalouse", rantsoenen voor 2 "barcquen" en een ketse die veroverd werd met "geweire" vanuit de boordsloep. Lindersen werd nog vervolgd door een fregat, dat ze zeer zwaar beschieten en dat laat Lindersen tenslotte zitten met een dode en een zwaar gekwetste. Hij behield de ketse en nam ze trouwens eerst mee naar Wight, alwaar de onderhandeling over een rantsoenering plaats greep.

Intussen was Lindersen kapitein geworden op een fregat, de "St. Michiel", van 6 stukken en 20 last, en met een bemanning van 50 man.

Met de reeds vermelde David slaagde hij erin de hand te leggen op een Ierse bark van Dublin, de "Maria", die op weg was naar Rouen en de mooie som van 8.696 gulden netto opbracht aan de reders bij de veiling.

Op 23 maart 1709 mag hij de snauw "Jouffrouw Jacoba", van 17 last en met 4 stukken, commanderen.

Ondanks de zwakke bewapening kan hij samen met kapitein Pieter de Ry een snauw van Kales, bewapend met 6 stukken, de

"Susanna", opbrengen, nadat hij met de Engelsman Salomon Smith, van Dover, nog een snauw van Kales, "L'Inconnue", had veroverd. En met de Ry en collega Hosdin (of Gouduin?) bracht hij nog een vissersboot ballastscheeps binnen.

Hij was aan zijn 5de reis, wanneer hij met zijn "Jouffrouw Jacoba" uit Oostende vaart op 1 augustus 1710.

De buit is rijk, want op 11 augustus veroverde hij met kapitein Lefebvre elk 2 barken met zout, olie en rantsoende ze. Er komt eveneens een rantsoen van een sloep onder de "Kardinaals" en op 24 september volgde dan nog de kaping van een Franse pink, ballastscheeps. Eindelijk, op 9 oktober namen ze van de Nieuwpoortenaar Johannes Sablé een boyer met rogge en gerst af.

Voorheen mag nog vermeld worden dat Lindersen met de Ry 5 schepen had opgebracht: een pink, een ketse, twee barken en een huye, die reeds op 29 mei werden verkocht en een 8.678 gulden opbrachten. Wanneer Lindersen, begin november 1710, in zee steekt, heeft hij geen geluk, want tweemaal werd een buit gemaakte prijs hernomen, eenmaal door 3 "Calaisiens" en eenmaal door 2 Nieuwpoortenaars!

Is dat de reden waarom hij wordt overgeplaatst op een klein schip, een halve galei, de "Revenge", van 1 stuk en 4 last, op 23 april 1711? Succes met dit misbaksel is ons trouwens onbekend!

We moeten wachten tot 31 maart 1712 om Lindersen te zien het bevel voeren op een snauw, "den Generael Staerenbergh", met 4 stukken bewapend en van 15 last.

Reeds op 13 april 1712 is er een vangst van 1 barcke "met 2 masten", geladen met boter.

Van mei tot juli volgt een ganse reeks veroveringen: niet minder dan 7 schepen worden binnen gebracht, meestal van kleine tonnage, maar doorgaans geladen met rijke buit, w.o. tarwe, graan, planken, pek



Medaille geslagen ter herdenking van de val van Oostende op 6 juli 1706. De twee koppen zijn van hertog Marlborough en van generaal Ouwerkerk (d'Auverkerkerk). Op de andere zijde van de medaille staat een gehelme krijger die een vrouw (Oostende) bekroont met de frygische vrijheidsmuts; de vrouw heeft haar ketens verbroken. Heel in de verte ligt Oostende

en vlas.

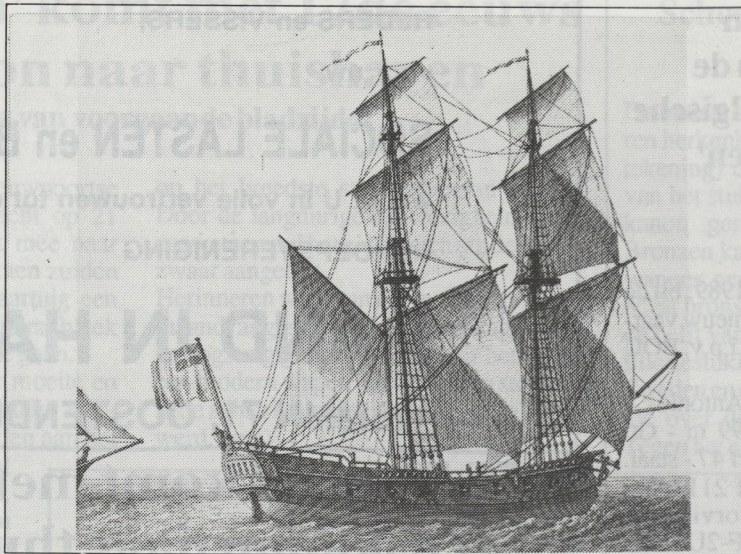
In juli 1712 zond hij op naar Oostende een bark met 3 masten, geladen met zout en huiden en een fluit eveneens geladen met zout, en dan nog een derde zoutfluit.

Op de prijzenlijst van de Admiraliteit vinden we nog aangekend op 3 augustus een "buisse" met wijn en azijn, "Den Postillion van Holstein".

Uitgevaren op 1 augustus ontmoette Lindersen collega Philippe Terreyn met wie hij in "compagnie", op 11 augustus, een barcque geladen met brandhout en gleiswerk, de "St. François", gaande van Tréport naar Kales, veroverde en opleidde naar Dover.

Rond Boulogne, enkele dagen later, zetten ze de gevangenen van de prijs aan land en op 18 augustus voeren de twee kapiteins met hun prijs naar Oostende, waar ze op 21 augustus arriveerden.

Op 10 november noteert men op de prijzenlijst voor Lindersen een "barque" met steen en op 20 november een lege barcque en een snauw met brandewijn. Men had bovendien op 9 december 1712 een halve galei verkocht voor 400 gulden, die Lindersen samen met collega Claeys-



Snauw van het einde XVIIIde eeuw. (Musée de la Marine - Parijs)

sen had veroverd.

Tussen 27 december en 12 februari 1713, gedurende een lange reis, veroverde Lindersen met zijn "Generael Staerenbergh" een Franse vissersbuis, de "Marie de Calais", die hij te Wymouth verkocht aan Engelse kooplui en op 30 januari 1713 zag hij kapitein Jacobus Den Duyts met de buit van een hoeker met 12 stukken in Cowes. Op 10 februari rantsioneerde Lindersen nog een Franse visser voor 200

gulden en op 11 februari veroverde hij bovendien nog een pink met brandewijn, zout en broodsuiker, wat hij samen met Den Duyts naar Oostende opbracht.

Is die reis de laatste gang van Joannes Lindersen?

We vinden zijn naam terug op de lijst van de kas der 2%, de mutualiteit van de reders ter kaapvaart. Inderdaad, op 18 mei 1713 kreeg de weduwe van Joannes Lindersen, "gheseyt" van Emden, een "doodschuld" van 70 gulden uitbetaald, voor haar echtgenoot.

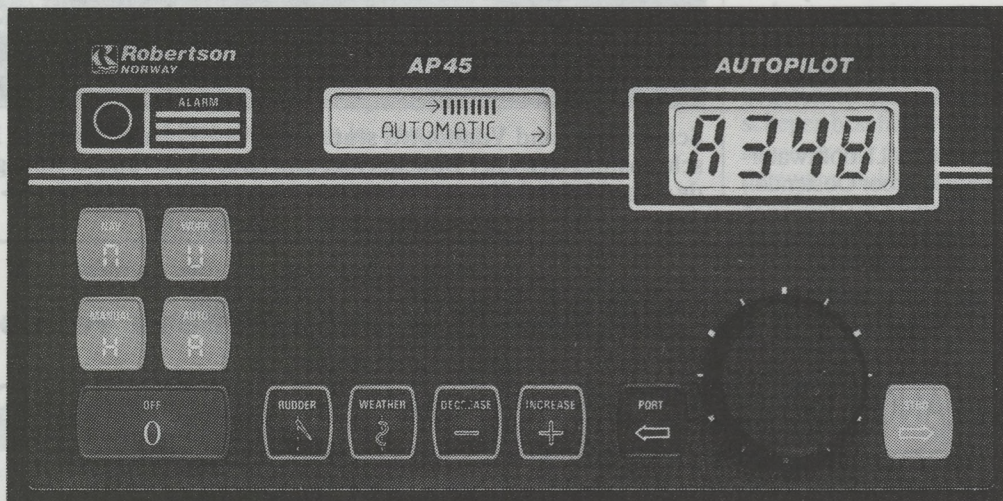
Vermoedelijk is Lindersen dus omgekomen in zee in de lente van 1713.

We zullen nog een Anthonie Lindersen vinden, als kapitein van een paar kleine scheepjes. Is het een zoon van Joannes?

In elk geval was onze Joannes een fameuze klepper die zijn reders veel "plezier" heeft bezorgd!

Walter Debrock

Robertson AP45 Autopilot



N.V. INES:

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

N.58 'Pascin' komt met 17de eeuwscheepskanon naar thuishaven

(vervolg van voorgaande bladzijde)

De bemanning van de Nieuwpoortse vissersboot N.58 'Pascin' bracht op 21 augustus een ongewone buit mee naar huis. Tien mijl buiten de kust ten zuiden van Knokke kreeg het kustvaartuig een zware klomp in de netten. Achteraf bleek het om een eeuwenoud kanon te gaan.

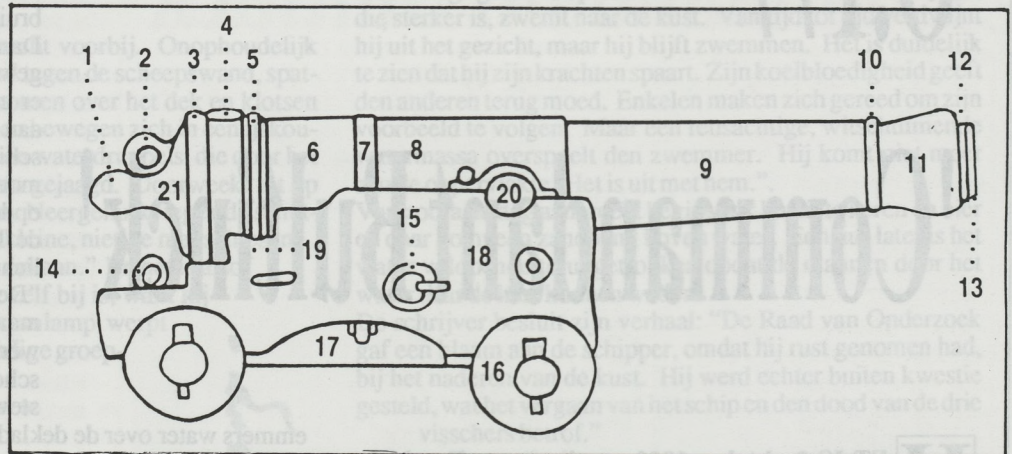
De "vangst" werd niet zonder moeite en schade aan de netten binnengehaald. Aanvankelijk dachten de opvarenden aan het zoveelste oorlogstuig dat in het sleepnet terecht gekomen was. Na verwijderen van het slijk en aanwas werd duidelijk dat zij een stuk scheepsartillerie aan boord hadden.

Na enig schraapwerk werd meteen duidelijk dat het, spijtig genoeg, geen bronzen exemplaar was. Het kanon, dat op een diepte van ongeveer vijftwintig meter lag, is wel enkele eeuwen oud, vermoedelijk van het einde van de 17de eeuw.

Het antieke scheepskanon is ongeveer 2,5 meter lang en meet

op het breedste stuk achteraan 40 cm. Door de langdurige aanwezigheid in het zeewater werd het gietijzeren artilleriestuk zwaar aangetast.

Herinneren we eraan dat in de loop van de maand augustus ook te Zeebrugge een oorlogstuig geland werd. Daar betrof het een modern wapen dat op scherp stond en in de achterhaven tot ontploffing gebracht werd. (gw)



1. Druif; 2. dolfin of oor; 3. versterkingsband van de kulas; 4. Slotplaat of grendel zundgat; 5. band van het zundgat; 6. eerste tappenstuk; 7. band; 8. tweede tappenstuk; 9. voorste loopdeel=langeveld; 10. band van de loop; 11. tromp; 12. Monding; 13. verdikking van de monding; 14. oogbout; 15. ring; 16. schijfwiel; 17. bedding; 18. zijstukken van rolpaard; 19. inkeep; 20. tap; 21. bodemstuk.

merendeel van de zeilschepen met eenvoudige ijzeren stukken uitgerust. De versieringen werden achterwege gelaten en het oor verdween, omdat dit onderdeel in gietijzer te zwak werd om het gewicht te torsen. De kanonnen werden massief gegoten en daarna uitgeboord. Grotere schepen beschikten over een reeks kanonnen voor vier soorten vuur. Lichte en middelzware stukken werden gebruikt voor aanvallen op vijandige schepen, die men niet tot zinken wilde brengen. Wilde men de aanwezige troepen aan boord treffen dan werd met schroot uit licht materieel geschoten. Om het voortstuwingsmateriaal, masten, tuig en zeilen te onttakelen werd middelzwaar materiaal gebruikt, voorzien van speciale projectielen, de zogenaamde kettingkogels. Om schepen te vernietigen of tot zinken te brengen werden massieve staafkogels van groot formaat afgevuurd onder de waterlijn of "rode kogels" gericht op de houten bovenbouw om brand te stichten. Historici hebben echter hun bedenkingen over het gebruik van gloeiende kogels. De gebruikte projectielen in gietijzer wogen 8 tot 36 pond.

Interprime multi-purpose primer CPA 099

Een uitzonderlijke "onboard" primer met vele sterke punten:

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

Voor eenvoudig en kostenbesparend onderhoud



Voor meer informatie:

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

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

Het einde van de

0.177

'Commandant Bultinck'

HET IS 2 oktober 1929, zestien uur. Een kleine vloot stoomtreilers is op zee verspreid. Zes vaartuigen hebben hun vangst beëindigd. Ze bevinden zich in de baai van Ramsay en spoeden zich naar Fleetwood. Zo ongeveer begint het verhaal op pagina 201 in de bundel 'Van Scheepsrampen en Schipbreukelingen'. Een verhaal dat op die manier begint, moet gelezen worden op een moment dat de wind serieus van katoen geeft. Maar als het toevallig toch windstil is en het is avond, dan is het niet moeilijk om het ons allemaal voor te stellen. Het is 2 oktober 1929 en er zal hier straks vanalles gaan gebeuren... Het verhaal is opgenomen in een eenvoudig, maar inhoudelijk prachtig boekje, waarvan we de ouderdom alleen maar kunnen schatten. Het laatst beschreven verhaal (Man over boord...) speelt zich af in 1934. Het boek zal dus na dat jaar gedrukt zijn. Het is opgesteld in oude spelling ("Aan den ambtenaar vertelt hij zoo goed als het gaat wat hij heeft gezien, ... zijn vergeefschen nachtelijken zwerftocht...") en van die manier van schrijven werd afgestapt kort na de tweede wereldoorlog. Het boek moet dus ergens tussen '34 en '48 van de persen gerold zijn. We hebben het boek tweedehands gekocht voor vijftieng frank. Het is goedkoop gedrukt en uitgegeven, maar bevat wel een schat aan gegevens voor wie zich, zoals wij, met de visserij bezighoudt. Het onderstaande verhaal van het vergaan van de O.177 hebben wij verkort en bewerkt overgenomen uit deze verhalenbundel. Vermelden we nog dat het verhaal echt gebeurd is en dat de namen van de slachtoffers Luyens en Van Yper echt zijn. De andere namen werden door de schrijver (ene Franstalige Marcel Schiltz) verzonnen en wij hebben ze dan ook niet overgenomen. Maak het u gemakkelijk, lees dit waargebeurde verhaal en zorg dat u er geen nachtmerries aan overhoudt...

emmers water over de deklading. Aan het stuurrad staat de scheepsjongen ... naast den roerganger. De zee staat hol en de O.177 slingert geducht. Maar daar draaien ze hun hand niet voor om. Aan bakboord, vijf treilers, tamelijk ver van elkaar verwijderd."

Even twijfelt de schipper nog, maar hij is echt wel zeer moe en gaat een dutje doen. In de stuurhut blijven de scheepsjongen en de stuurman. Het wordt donker. De vissers kruipen bij elkaar in het vooronder, rond de kachel, waarop de soep gewarmd wordt. Het waait nog altijd even hard, terwijl de 'Commandant Bultinck' haar weg ploegt door de schuimende golven.

Rond half tien 's avonds bespeurt de scheepsjongen lichten aan de horizon: de kust.

"— ..., ginder de kustlichten !..." zegt de scheepsjongen tot de stuurman, maar deze antwoordt vaag. En de schrijver van het echtgebeurde drama vervolgt: "Verwonderd kijkt de jongen den stuurman aan. Er is iets niet in orde (met de stuurman). Tegen de verschansing geleund, lijkt hij te suffen. Hij trekt korte rookwolken uit zijn sigaret, zucht, rookt zonder ophouden. De jongen maakt zich ongerust. De lichten ginder komen dichterbij, schijnen helder in de nacht."

Er volgt enig over en weer geroep en de stuurman geeft de jongen de opdracht naar het log te gaan kijken. Dat staat op 39.

"De kustlichten komen dichterbij en dichterbij. De andere treilers zwenken af en verwijderen zich van de O.177. De scheepsjongen is nu echt ongerust..." Maar de stuurman reageert niet. Het ziet er naar uit dat het slecht zal aflopen.

"De treiler stampert nu veel erger. De golven die op het schip aanrennen worden zwaarder en zwaarder. De voorstevens wordt opgetild en dan met geweld in de diepe golfdalen geslingerd. Een enorme waterberg raast over het dek en spat bruisend uiteen tegen de luiken. Er volgt een tweede, een derde golf. De boot trilt en steunt."



Het wordt zo erg dat ook de anderen er geen goed oog meer in hebben. De machinist komt op de brug en vraagt de stuurman of hij gek geworden is. Hij laat de schipper wakken en zet de machines op langzaam. De schipper zelf komt halfgekleed de brug opgestormd. "Hij ziet de lichten van de kust dichtbij, te dichtbij. Hij voelt dat het schip in de branding is geraakt...hij springt naar de chadburn en zet hem op achteruit. Maar het is al te laat. Het schip scheurt met de kiel over de grond, komt even terug los, raakt opnieuw vast en helt over naar stuurboord. Een nieuwe golf tilt het schip op en zet hem op een zandbank. Nu helt het over naar bakboord en verroert niet meer."

"De golven spoelen over het dek. De mannen komen... In een oogwenk hebben ze alles ...begrepen. Op het gladde en gevaarlijk hellende dek kruipen ze voorzichtig langs de verschansing naar de kampagne."

Nu kan er vanalles gebeuren.

"Tergend langzaam gaat de nacht voorbij. Onophoudelijk beuken de golven aan bakboord tegen de scheepswand, spat-ten tegen de verschansing, stoomen over het dek en klotsen tegen de kampagne. De mannen bewegen zich in een ijskou- den nevel van schuimvlokken en waterdruppels, die door het tempeest over het schip worden gejaagd. Doorweekt tot op de huid, huiveren ze van de kou. Neergehurkt tegen de schut-tingen, bewegen ze niet meer, kleine, nietige menschjes in het ontzaglijk geweld van den orkaan." En het is alsof de schrijver Marcel Schiltz er zelf bij is, want hij weet ons te melden: "Een stormlamp werpt een zwak schijnsel op het ellendige groep-je."

Opeens wordt het de stuurman te veel. Hij voelt zich schuldig

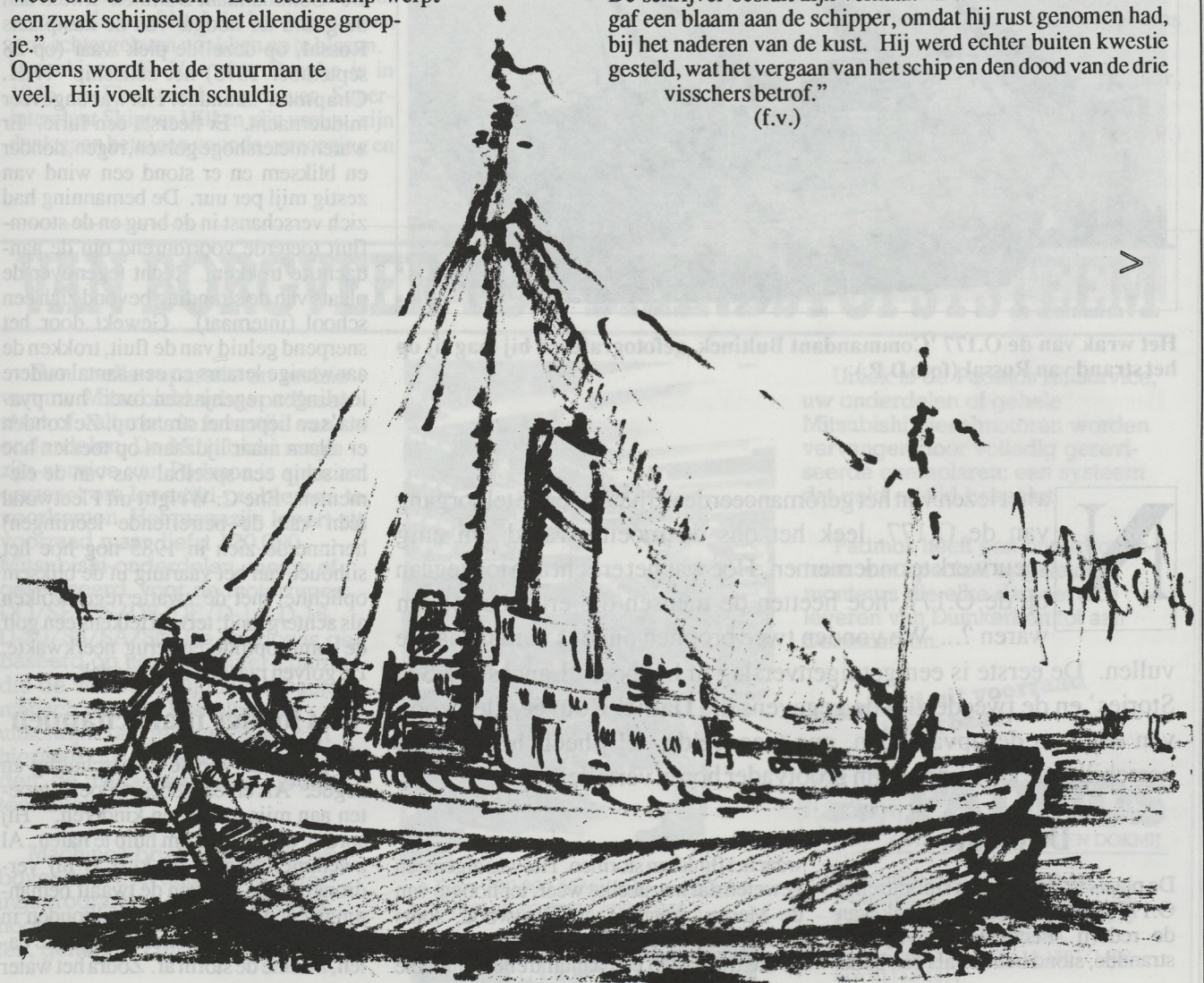
en onderneemt een wanhoopspoging. Hij springt over boord en probeert al zwemmende de kust te bereiken. "Hij wordt door een enorme golf opgetild, als een stuk wrakhout heen en weer geslingerd; hij doet wanhopige pogingen, wordt door een schuimende watermassa overspoeld; een beetje later komt hij nogmaals te voorschijn, om opnieuw door een golf te worden meegesleept. Alle matrozen hebben de verdooving van zich afgeschud en volgen gespannen den strijd van de ongelukkige. Ze zien hem verdwijnen, opnieuw aan de oppervlakte komen. En dan niets meer dan het bruisen van de toornige zee."

Tegen het advies van de schipper in volgen nog twee anderen het voorbeeld van de stuurman. Het zijn de scheepsjongen Willem Van Yper en de matroos Peter Luyens. Beiden ondergaan hetzelfde lot. "De scheepsjongen wordt door een reusachtige golf overspoeld en komt niet meer boven. Luyens, die sterker is, zwemt naar de kust. Van tijd tot tijd verdwijnt hij uit het gezicht, maar hij blijft zwemmen. Het is duidelijk te zien dat hij zijn krachten spaart. Zijn koelbloedigheid geeft den anderen terug moed. Enkelen maken zich gereed om zijn voorbeeld te volgen. Maar een reusachtige, witschuimende watermassa overspoelt den zwemmer. Hij komt niet meer aan de oppervlakte. Het is uit met hem."

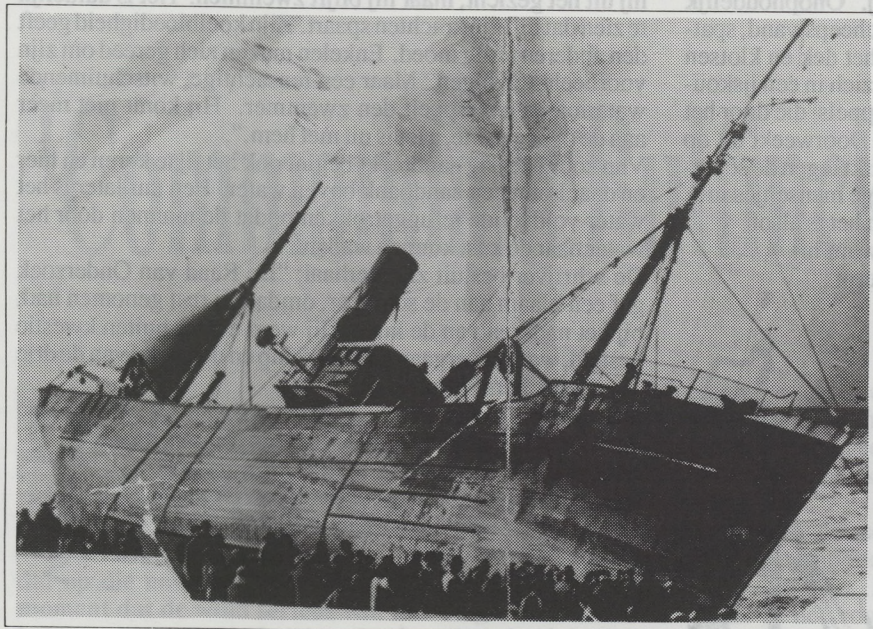
Van zodra de dag aanbreekt begint ook het tij te keren en hier en daar komt een zandbank boven water. Een uur later is het water voldoende teruggetrokken opdat de mannen door het water naar de kust kunnen waden.

De schrijver besluit zijn verhaal: "De Raad van Onderzoek gaf een blaam aan de schipper, omdat hij rust genomen had, bij het naderen van de kust. Hij werd echter buiten kwestie gesteld, wat het vergaan van het schip en den dood van de drie visschers betrof."

(f.v.)



De waarheid over.... Het einde van de O.177 'Commandant Bultinck'



Het wrak van de O.177 'Commandant Bultinck, gefotografeerd bij laag tij op het strand van Rossal (foto D.P.)

Na het lezen van het geromanceerde verhaal over de teloorgang van de O.177, leek het ons de moeite waard om enig spoorwerk te ondernemen. Hoe was het er echt aan toegegaan op de O.177, hoe heetten de mensen die erbij betrokken waren?... We vonden twee bronnen om ons verhaal aan te vullen. De eerste is een getuigenverslag in het boek 'Lancashire Sea Stories' en de tweede zijn de gegevens die **Daniël Rouzée**, kleinzoon van één van de opvarenden, ons mededeelde. Hij heeft het verhaal verschillende keren door zijn grootvader horen vertellen.

De plaats

De plaats waar de stalen stoomtreiler O.177 'Commandant Bultinck' van de rederij 'Pêcheries à Vapeur' strandde, stond bekend als een buurt

waar het flink kan stormen. Het was algemeen geweten dat het slechte weer, ter hoogte van de Mersey-monding en Fleetwood, soms honderden vaartuigen vasthield in de havens. In die tijd deden een aantal treilers dubbele

reizen naar Spanje, waarbij ze hun vangsten in Fleetwood (Groot-Brittannië) verkochten. Ze voeren vanuit Oostende naar de visgronden voor de Spaanse kust, verkochten de vangst te Fleetwood, voeren opnieuw richting Spanje en keerden terug om te mijnen in Oostende (of zelfs via Fleetwood en leeg naar Oostende)

De feiten

Op 2 oktober 1929 voer de O.177, samen met nog een PV-treiler, richting Fleetwood. De schipper E. Van den Berghe had zich teruggetrokken om te rusten en gevraagd aan de stuurman, om hem vanaf een bepaalde plaats te wekken. Toen het schip op dat punt aangekomen was vond de stuurman het niet nodig de schipper te wekken en hij voer verder. Voorbij een bepaalde boei gekomen, moesten de vaartuigen over bakboord zwenken, om de haven van Fleetwood binnen te lopen. De eerste PV-treiler zwenkte af. De O.177 stoomde rechtdoor.

De 'Commandant Bultinck' kwam aan de grond ter hoogte van de kustplaats Rossal, op dezelfde plek waar (op 28 september 1875) het zeilschip 'W.K. Chapman' strandde. Het was ongeveer middernacht. Er heerste een furie. Er waren metershoge golven, regen, donder en bliksem en er stond een wind van zestig mijl per uur. De bemanning had zich verschanst in de brug en de stoomfluit toeterde voortdurend om de aandacht te trekken. Recht tegenover de plaats van de stranding bevond zich een school (internaat). Gewekt door het snerpnd geluid van de fluit, trokken de aanwezige leraars en een aantal oudere leerlingen regenjassen over hun pyama's en liepen het strand op. Ze konden er alleen maar lijdzaam op toezien hoe het schip een speelbal was van de elementen. Ene C. Wright uit Fleetwood (één van de betreffende leerlingen) herinnerde zich in 1985 nog hoe het silhouet van het vaartuig in de bliksem oplichtte, met de zwarte regenwolken als achtergrond, terwijl telkens een golf de romp optilde en terug neerkwakte. De golven raasden over het dek.

Het lot der manschappen

De stuurman voelde zich schuldig en zegde: "Als er iets gebeurt, doe de groeten aan mijn vrouw en kinderen." Hij sprong over boord om hulp te halen. Al zwemmende naar de kust is hij verdronken. De rest van de twaalf bemanningsleden bleef zich schuilhouden in het stuurhuis. Toen het tij begon te dalen, zwakte de storm af. Zodra het water

doorwaadbaar leek, sprong **Peter Luyens** over boord. Hij riep nog naar zijn vriend **Pierre Rouzée**, die stoker was: "Ik heb grond." Op hetzelfde moment spoelde een hoge golf over hem heen en de matroos verdween. Door het zakken van het tij waren hulpverleners, wadend door het water, het schip zo dicht mogelijk genaderd, en vingen lijnen op of schoten lijnen naar het schip. Langs deze lijnen gleeed de bemanning naar de redders. De scheepsjongen **Willem Van Yper** loste zijn lijn, werd meegesleurd en verdrinkt. Een menselijke ketting van toegesneld volk begeleidde de overlevenden naar het strand.

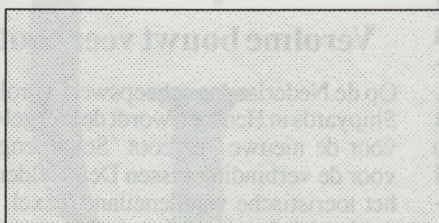
De vissers werden opgevangen en verzorgd door de RNMDSF (Royal National Mission to Deep Sea Fishermen, de Britse reddingsdienst) te Fleetwood, die toen pas onder deze vorm was opgericht. Toen de schipper een paar dagen later terug aan boord ging, bemerkte hij dat strandjutters het schip 'gepluimd' hadden. Wat er verder met het schip gebeurd is, is niet bekend. Zeker is dat de O.177 niet meer naar Oostende teruggekeerd is. Het boek 'Lancashire Sea Stories' vermeldt in een ander hoofdstuk dat het de gewoonte was achtergelaten wrakken op te blazen. De schipper **E. Van den Berghe** is in 1946 in Fleetwood, tegenover Superintendent Skipper **Hill** en zijn vrouw, zijn dank gaan betuigen voor de verzorging en

de gastvrijheid die de bemanning genoot na de redding. Hij is er nadien nog verschillende keren terug geweest.

Peter Luyens spoelde ter hoogte van Fleetwood aan en werd er begraven. Een mevrouw uit Fleetwood, die tijdens een bezoek aan de loopgraven in de Vlaamse Westhoek, versteld stond over de goede verzorging van de graven van Engelse soldaten, onderhield als tegenprestatie, tot haar dood, het graf van **Peter Luyens**.

Vermeldenswaard is nog dat in de eerste helft van onze eeuw (vooraleer helikopters bemanningen van het schip konden halen) tientallen voorbeelden zijn van strandingen met verloren levens, omdat bemanningsleden, hetzij uit heldenmoed, hetzij uit paniek, over boord sprongen, liever dan het einde van de storm af te wachten. Zoals de foto het laat zien, kon men bij laag tij te voet tot tegen het wrak van de O.177 'Commandant Bultinck' komen.

Daniël Pots



De bemanning bestond uit:

1. De geredden:

E. Van den Berghe (32 jaar, schipper, gehuwd)

T. Luyen (48 jaar, gehuwd)

Gerard Winters (33 jaar, gehuwd)

Michel Seys (31 jaar, gehuwd)

Pierre Rouzée (22 jaar, stoker, gehuwd)

Edmond Deswaef (22 jaar, ongehuwd)

Victor Brys (21 jaar, stoker, ongehuwd, gekwetst en gehospitaliseerd te Fleetwood)

Eugène Lauwereins (17 jaar, ongehuwd)

Joseph Deceuninck (16 jaar, ongehuwd).

2. Tijdens de ramp gebleven:

E. Tratsaert (gehuwd, stuurman)

Peter Luyens (verdere gegevens ontbreken)

Willem Van Yper (15 jaar, scheepsjongen, ongehuwd

(D.P.)

VAN BORGVEER TOT BRANDSTOFSYSTEEM

Een snelle reparatie en revisie van uw Mitsubishi scheepsdiesel, staat of valt met de levertijd van de onderdelen. De Mitsubishi magazijn-service van Padmos is speciaal opgezet om levertijd-problemen te voorkomen. Het magazijn levert uit voorraad maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen, nieuw of gereviseerd, voor de motortypes: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN. De service is gebaseerd op een computer-controle die de voorraad bijhoudt en automatisch nieuwe bestellingen uitschrijft. Lange levertijden zijn hiermee dus verleden tijd geworden; de magazijnvoorraad is altijd toereikend.

Machiniefabriek Padmos heeft bovendien een uitgebreid leveringsprogramma met: Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, aggregaten, generator- en havensets.



• Ruim 120.000 Mitsubishi-onderdelen direct uit voorraad leverbaar.

Uniek is de Padmos ruilservice; uw onderdelen of gehele Mitsubishi dieselmotoren worden vervangen door volledig gereviseerde exemplaren; een systeem dat geld en tijd bespaart.

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

zekerheid uit voorraad leverbaar.



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

Subsidies scheepswerven St. Nazaire (Frankrijk)

Tijdens de maand juli liepen onderhandelingen in Frankrijk tussen de ministeries van Industrie, Reconversies, Sociale Zaken en de dochteronderneming van de scheepswerven van de groep Alsthom.

Deze onderhandeling betroffen de omvang van de staatssteun ten einde de laatste grote Franse burgerlijke scheepswerf toe te laten een derde bestelling te verwezenlijken voor een pakketboot bestemd voor luxecruises. In december jl. had de Amerikaans-Noorse reder Royal Caribbean, bij ontvangst van de Sovereign of the Seas, een bestelling geplaatst voor een broertje van dit vlottende paleis en optie genomen op een derde vaartuig van hetzelfde type. Deze optie vervalt echter indien Alsthom en de Franse staat geen akkoord bereiken over de omvang van de, aan de werf, te storten tussenkomst. De staatshulp voor het vorige vaartuig, verkocht aan 1,8 miljard F.F., bedroeg een klein miljard van dezelfde valuta. De discussies omtrent de omvang van de steunen beloven bikkeldhard te worden aangezien Roger Fauroux, minister van Industrie, het blijkbaar niet ziet zitten dergelijke sommen bij te dragen voor de financiering van schepen die enkel zullen dienen voor Amerikaanse miljardairs. De Franse regering zal dan ook zeer zeker bij de groep Alsthom aandringen op een ernstige reorganisatie van de werf en dit teneinde de competitiviteit ervan te verhogen met 15% à 20%. Dit zal — uiteraard! — gepaard gaan met een aanzienlijke vermindering van de 4500 arbeidsplaatsen die nu nog bestaan op de werf van St. Nazaire.

Bowsprite vergaan door metaalmotheid.

De Britse baggerboot Bowsprite die in de nacht van 4 op 5 december vorig jaar voor de kust van Nieuwpoort doorbrak, leed aan metaalmotheid. Bij de scheepsramp kwamen vier van de zes opvarenden om het leven. Het schip poogde tijdens een zware storm de haven van Nieuwpoort te bereiken toen het ongeval zich voordeed. Twee bemanningsleden werden door de P&O-ferry 'Pride of Bruges' gered. Een onderzoek van de universiteit van Sheffield wees uit dat het doorbreken het gevolg was van verregaande korrosie en metaalmotheid.

Scheepsramp kost Exxon 1.250.000.000.dollar.

De Amerikaanse oliemaatschappij Exxon berekende dat de schoonmaakkosten in de Prince Williambaai, waar vier maanden geleden de tanker Exxon Valdez aan de

grond liep en ruim 40 miljoen liter olie verloor, tenminste 1,25 miljard dollar zullen bedragen. Slechts een gedeelte ervan wordt gedekt door de verzekering. Bij het opruimen van de aangespoelde olie waren tienduizend mensen, bijna duizend boten en zeventig vliegtuigen betrokken. De geraamde schoonmaakkosten staan los van andere schadeclaims en eventuele boetes. Momenteel lopen 150 rechtszaken tegen 's werelds grootste oliemaatschappij.

Geen Nederlandse tankers voor Exxon.

De Amerikaanse oliemaatschappij Exxon ziet af van de bouw van acht chemicaliën-tankers bij de scheepsbouwcombinatie IJssel-Vliet in Cappelle-aan-de-IJssel. De tankers ter waarde van 4,9 miljard frank zouden voor Exxon Chemical Corporation in Brussel bijna jaarlijks tienduizenden tonnen chemicaliën vervoeren. De financiering van het project was de struikelblok.

Verolme bouwt veerboot.

Op de Nederlandse scheepswerf Verolme Shipyards in Heusden wordt de kiel gelegd voor de nieuwe veerboot 'Schulpengat' voor de verbinding tussen Den Helder en het toeristische waddeneiland Texel. De dubbeldeksboot biedt plaats aan 245 personenwagens. De nieuwe veerboot met een lengte van 110,40m kost 80 miljoen gulden (bijna 1,5 miljard). Het schip zal november 1990 in de vaart gaan en dan twee oudere overzetschepen, met een capaciteit van zeventig wagens, vervangen.

Westduitse cargo's voor Russen?

De 'Howaldtswerke Deutsche Werft' uit Kiel en 'Bremer Vulcan' en enkele andere Westduitse scheepswerven onderhandelen met de Sovjet-Unie over de bouw van een

reeks cargoschepen ter waarde van 90 miljard frank. De eerste opdracht zou bestaan uit de bouw van zes grote containerschepen met een capaciteit van 2.600 containers. Voorts wordt nog onderhandeld met 'Sovcomflot' (de Russische vertegenwoordiger van de 'Far Eastern and Baltic Shipping Company) over de bouw van 46 andere cargo's.

Scheepsbouwer "Halve Maen" zitten in de problemen.

De replica van de 17de eeuwse 'Halve Maen', het houten zeilschip waarmee de Engelse zeevaarder Henry Hudson in opdracht van de Verenigde Oostindische Compagnie in 1609 probeerde de noordwest route naar Indië te ontdekken, zou op 5 juli voor het eerst de Hudsonrivier afvaren naar New York City. Van de maidentrip kwam echter niets terecht nadat de scheepsbouwer-ontwerper, Nick Benton, bij het werk aan een mast van een ander schip het leven verloor, na een val van meer dan twintig meter. Het project van de Amerikaanse huidspecialist, dr. Andrew Hendricks, wiens verre voorvaders tot de eerste Nederlandse kolonisten in Nieuw-Amsterdam behoorden, zette met steun van het bedrijfsleven de bouw op stapel. Benton zou de karwei klaren voor 950 000 dollar maar na zijn overlijden werd duidelijk dat dit bedrag niet zou volstaan om het 25 meter lange en 5 meter brede houten schip af te werken. Bovendien was Benton een van een van de zeldzame ontwerpers die uit het hoofd bouwde, dit in navolging van de oude scheepsbouwers die bijna niets op papier zetten om de concurrentie van zich af te houden. De houten romp ligt ondertussen nog steeds in Albany, de noordelijke hoofdplaats van de staat New York, waar twee maanden terug de doopplechtigheid werd gehouden.

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

in onze bekende serie 'rare kwasten'
 leven en streven van...
**jan-jacob
 slauerhoff**

G

ODBETERT! Het Visserijblad heeft het nu ook al over dichters. Niet alleen wordt in dit blad regelmatig plaats geruimd om het over marineschilders te hebben, nu vindt de redactie het ook broodnodig om de vissers het leven en streven van een schrijver te laten kennen. Maar we hebben er een goed excuus voor. Slauerhoff (°1898 - †1936) was niet alleen één van de beste Nederlandstalige dichters, hij was ook een zeeman. Hij was dus iemand van onze soort. En dat maakt alles weer goed.

Overigens is het niet waar dat dichters vervelende kerels zouden zijn en het is al evenmin waar dat poëzie het meest vervelende schrijfsel is dat er bestaat. Ja, we weten het: dichters en gedichten hebben een slechte reputatie, maar dat komt alleen omdat we ze leren kennen hebben via vervelende onderwijzers, tijdens al even vervelende lessen. Van zodra we die vervelende school uit waren, hadden we er onze buik van vol en hebben we nooit nog een dichtbundel bekeken. Ten onrechte.

Inspiratie

JAN-Jacob Slauerhoff is al heel vroeg beginnen schrijven en zijn gedichten werden al heel vlug gepubliceerd. Hij studeerde nog voor geneesheer toen er gedichten van hem verschenen in een aantal studentenblaadjes. Tot hier is er niets aan de hand. Het gebeurt wel meer dat studenten gedichten schrijven. Maar er was iets gaande met de jonge Slauerhoff. Hij kon gewoon dokter worden zijn en in zijn vrije tijd gedicht hebben en dan zou hij ongetwijfeld oud en rijk geworden zijn. Maar dat was hem veel te gemakkelijk. Hij voelde zich aangetrokken tot het verkeerde soort mensen (tijdens zijn studententijd heette zijn stamcafé 'De Engelse Reet', stel je voor), het verkeerde soort vertier en het verkeerde soort landen.

Laat ons het eerst eens over de dichters hebben die hij als voorbeeld koos. Dat waren niet meteen brave burgers. Eerstens was er ene Corbière (1845-1875), zich noemende Tristan, Fransman, Bretoen, dichter van slechts één bundel gedichten ('Les amours jaunes'), zeeman-uit-roeping, maar landrot-door-noodlot. Slauerhoff was vooral aangetrokken door 's mans levensstijl. In het huis (in het salon dan nog) van deze Corbière was een heuse Bretoense vissersboot geplaatst, waarin de dichter sliep en werkte, meestal met een zuidwester op en in een soort 17de-eeuwse piratenuitmonstering. Wij zouden dat belachelijk vinden, maar onze Jan-Jacob dacht daar anders over. Slauerhoff zocht en vond in deze dichter een verwant die een rechtvaardiging kon geven aan zijn dichterschap. Hetzelfde geldt trouwens voor de Portugese dichter (Luís Vaz de) Camoës, zo'n vier eeuwen vòdr Slauerhoff geboren. Naast dichter was deze Camoës ook

bekend als edelman, bedelaar, zeeman, rokkenjager, banneling, avonturier, koloniaal, paria en... pestlijder. Slauerhoff was verrukt over zijn nieuwe ontdekking. Vroeger had hij gedacht dat hij alleen stond met zijn eigenaardige trekjes. Maar nu zag hij dat grote dichters wel meer ingenaardige dingen deden. Hij werd een zgn. 'verdoemde dichter' (poète maudit), een soort dat ten onder gaat aan drank, deliriums, drugs en druipers.

(...)

"Dit zal het eind zijn: op een slordige helling

Van 't schurftig schip te worden afgesloopt.

Ik zal stom smeeken om een nieuwe stelling,

Laf, als een hoer die zich voor 't laatst verkoopt."

(Uit 'Het boegbeeld: de ziel.' Een gedicht uit zijn eerste versbundel 'Archipel', 1925).

Toch hebben bovenvermelde dichters hem niet literair geïnspireerd. Het was meer hun levenswijze die hem aantrok, de afkeer van de burgerij, de zoektocht naar andere waarden. Heeft hij die andere waarden dan gevonden? Wellicht niet. Maar één van de mensen die het leven van de dichter beschreven hebben zegt daarover: "Slauerhoff was een 'loner'; hij stond alleen...in een wereld en een samenleving die hem benauwden. En waaraan hij... probeerde te ontsnappen. En wanneer het hem dan niet gelukt mag zijn door die hoge muren rondom dit mensenbestaan heen te breken, dan is hij er in ieder geval wel in geslaagd...een glimp op te vangen van hetgene zich daarachter bevindt. Maar hij heeft het duur moeten betalen." (Henk Povée in 'Grote Ontmoetingen'). Maar we lopen op de zaken vooruit. Laat ons kijken waarmee de man zich bezighield.



Tekening waarschijnlijk van Johannes TIELROOY

Sex and drugs and rock 'n roll

DE JONGE afgestudeerde arts kan het dus niet vinden in het benauwende Nederland en hij vertrekt in 1924 op een schip richting Indië. (Daarin kunnen we hem geen ongelijk geven. Nederland moet toch maar een saaie boel geweest zijn in dat jaar). Vanaf dan is hij scheepsarts en hij zal het (met korte onderbrekingen) tot het einde van zijn leven blijven.

In zijn gedichten speelt de zee dan ook een grote rol. Vreemde kusten, schepen, de zee en erotiek, daar gaat het over bij de dichter Slauerhoff. De Zee en de Vrouw, Erotiek en Oceanen, daar is het hem om te doen. Laat het ons maar vlakaf zeggen: Paren en Varen, dat zijn de twee oergegevens die Slauerhoff zijn hele leven in hun greep gehouden hebben. Komt daarbij dat Slauerhoff de reputatie had een stevige drinker te zijn en ook niet vies was van andere drugs en we krijgen een gelijkaardig beeld als dat van de doorsnee rockmuzikant uit de late zestiger jaren: seks en drugs en rock en roll. Zo zie je maar, het is allemaal van alle tijden. De jeugd is nu niet slechter dan ze vroeger was.

“Wordt het niet hoog tijd
 Geluk door genot te vervangen?
 Bijna veertig en nog bevangen
 In verlangen naar maagdelijkheid,
 Naar zuiverheid, naar rust, naar vrede,
 Naar een tuin aan zeeën blauw
 Waar een ongerepte vrouw
 Toelaat tusschen breede,
 Volle en toch slanke dijen
 Mij voor eeuwig neer te vlijen
 In oneindige omhelzing,
 Waaraan ook het water deelneemt.”
 (Uit ‘Al dwalend’, in ‘Verzamelde gedichten’).

Wat daar al niet staat in twaalf korte zinnen. “... Vlijen...tusschen slanke dijen...waaraan ook het water deelneemt...”. De Zee en de Vrouw. Schoon is dat. Maar... Onvervulbare wensen staan daar in: een plaats die een ‘tuin’ voorstelt, maar toch op zee is; een maagd die zich geeft en toch ongerept blijft. Slauerhoff is niet vlug tevreden. Hij wil het onmogelijke. En hij zal met zijn hoofd tegen de muur lopen. Maar hij blijft zoeken naar een vorm van leven te land en ter zee tegelijkertijd en naar een soort onbevleete hoer. Je ziet het maar: poëzie hoeft niet moeilijk te zijn. Alle zeelui weten waarover het gaat. Het gaat over niet tevreden zijn als je op zee bent, en naar zee verlangen als je aan wal bent... Zo’n dingen.

Om den brode

SLAUERHOFF is niet alleen dichter. Hij maakt ook vertalingen, schrijft in tijdschriften, publiceert verhalen en slaagt er ook in drie romans te schrijven. Da’s niet weinig, maar daar leef je niet van. Ons taalgebied is te klein en er worden te weinig boeken verkocht. Om den brode blijft Slauerhoff dus varen. Hij ziet China, Afrika, Indië, Zuid Amerika. Hij komt zowat overal in de wereld. Soms wordt de verleiding hem te groot en blijft hij ergens hangen. In Tanger bijvoorbeeld. Hij woont er een tijdje en hoopt er eindelijk te kunnen leven, “zoals iedereen” tussen de andere mensen, een dokterspraktijk te starten, misschien toch ‘van zijn pen te leven’. Het lukt hem allemaal niet.

Hij is een bijzonder moeilijk man die maar met zeer weinig mensen kan opschieten. Zijn huwelijk houdt maar enkele jaren stand (vijf jaar na het huwelijk is er al een officiële scheiding), en dat is te begrijpen met zijn visie op de liefde: “(...) Liefde is alleen elkander droef verdragen/Als vrouw en man:/Twee vijanden die toch elkander schragen/Zoo nu en dan, (...)”. Zijn kollega-schrijvers mijden hem als de pest en ook hij moet niets van hen hebben. Als zij hem vragen tot één van hun clubs toe te treden, weigert hij. Schrijven is een verslaving, zo legt hij hen uit. Schrijvers zijn een soort alcoholisten en net zomin als er verenigingen bestaan waarin alcoholisten elkaar ontmoeten om er met hun verslaving te koop te lopen, net zomin hebben schrijversverenigingen enige zin. Zijn kollega-dichters vonden hem dan ook gewoon een ‘rotvent’.

Het enige soort volk waarmee hij wel overweg kon was het zeemansvolk. En daartussen heeft hij dan ook tot zijn laatste jaren geleefd. Hij voer dus maar verder en dichtte over de dingen des levens, zoals over de havenstad Konakry, langs de randen van het tropisch oerwoud.

“O Konakry, wat was je heet;
 Nog heeter dan de negerinnen,
 Die gingen, glanzend van het zweet,
 Heeter dan langgespeende zinnen,
 (...)”
 (Uit ‘O Konakry!’ in de dichtbundel ‘Een eerlijk zeemansgraf’)



Einde

OP EEN van die vaarten wordt hij doodziek. Malaria, nierziekte, tuberculose. Hij heeft het allemaal. Vroeger had hij ook al astma gehad en minstens één serieuze geslachtsziekte. Hij was verslaafd (geweest) aan zowat alles waaraan een mens verslaafd kan geraken. De man was opgeleefd en nog maar achtendertig jaar. Slauerhoff was zo iemand waarvan de mensen zeggen dat hij niet terug moest komen. Neen, hij had er zijn deel van genomen.

De ziektes worden alleen maar erger. Nadat het schip Kaapstad aangedaan heeft, wordt Slauerhoff op de terugweg in Genua van boord gehaald.

Ondanks alles blijft hij dichten:

“Het regent door de nacht, ik lig slapeloos krank
Voor de zoveelste maal in een ver land alleen.
Ik neem trouw de dosis; waarom niet de drank
Die mij in één teug hielp over alles heen...”

Misschien de gedachte dat toch weer een vrouw,
Nog nooit eer bekend door het duister zal komen,
Vol weerstand, vol lust toch, te worden genomen.

(...)”

(‘Voor de zoveelste maal’, uit ‘Een eerlijk zeemansgraf’, 1936.)

Een vrouw, nooit eerder bekend, vol weerstand en toch vol lust. Neen, voor minder hoefde het voor hem niet. Hij sterft een jaar nadat hij van boord gehaald werd (oktober 1936), in het benauwende Nederland. Achtendertig jaar en één van onze grootste dichters. Een zeeman.

Flor Vandekerckhove

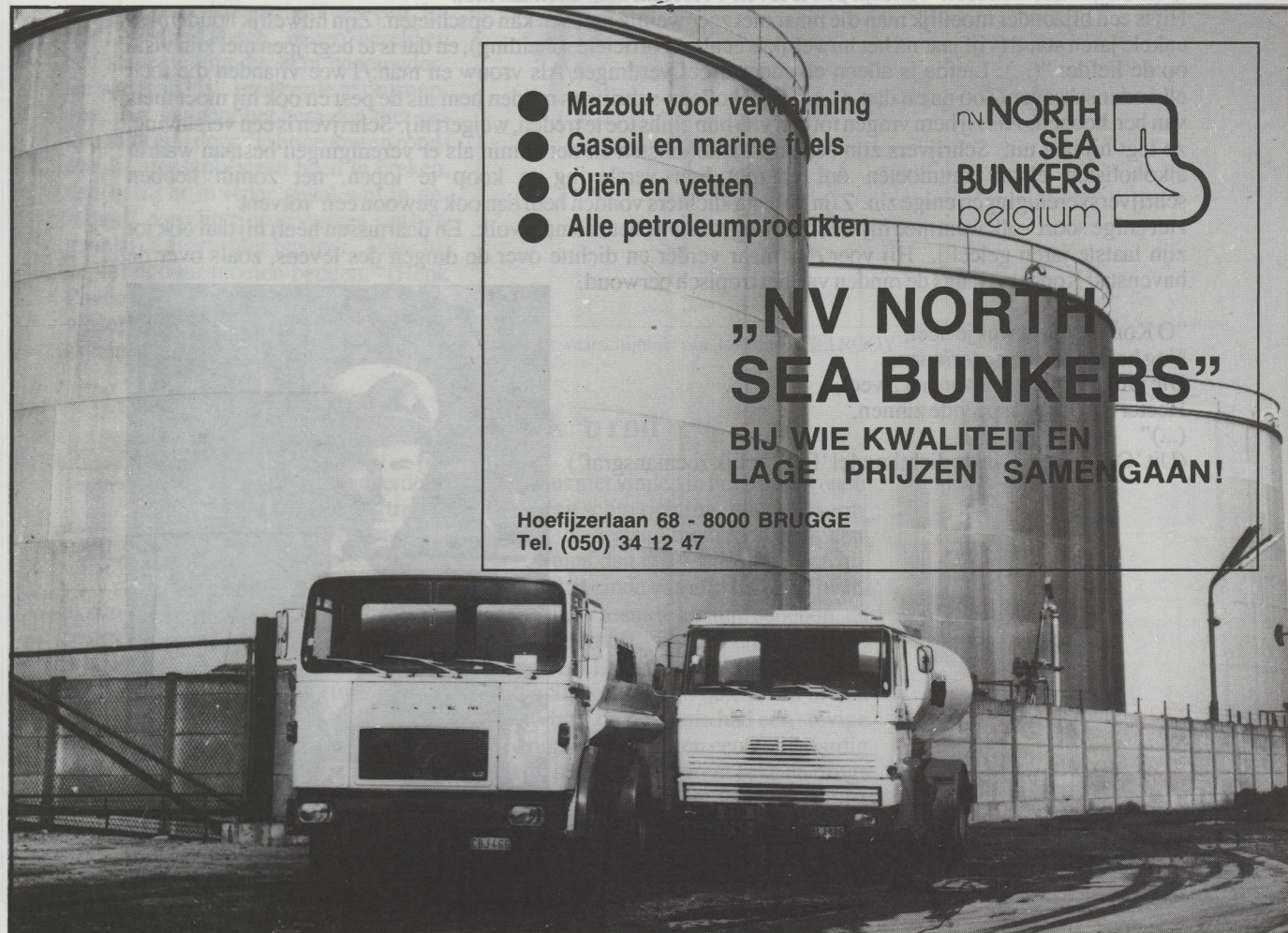
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumproducten

**NORTH
SEA
BUNKERS**
belgium 

**„NORTH
SEA BUNKERS”**

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

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



Antwerpen

Mijnenveger M.477 'Oudenaarde' naar scheepvaartmuseum

Deze maand wordt de mijnenveger M.477 'Oudenaarde' overgemaakt aan "De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum", een vzw, die in 1939 opgericht werd. De vereniging vierde onlangs haar vijftigste verjaardag.

Admiraal Pouillet schonk het schip, namens de Zeemacht, als aanvulling op de openluchtkollektie van het maritiem park.

De M.477 is het kleinste type waarover de zeemacht beschikt. De MSI of mijnenveger voor ondiepe waters maakt deel uit van de reeks vaartuigen die geleidelijk uit de vaart wordt genomen. Dat gebeurt trouwens letterlijk op woensdag 27 september. Aan Scheldehangar 22, vlakbij Het Steen, wordt de 'Oudenaarde' uit het water gehesen en ter beschikking gesteld van het museum.

De M.477 werd in 1957 gebouwd in Kruikeke, net als de elf andere ondiep-watermijnenvegers van de marine die tussen 1957 en 1959 de werf verlieten. Met een lengte van 34,5 meter en aangedreven door twee dieselmotoren van 630 pk halen de vaartuigen een snelheid van



15 knopen. Het bevel over de mijnenveger ligt in handen van één officier, voor een bemanning van zeven onderofficieren en negen matrozen. Het schip meet 190 ton en beschikt als bewapening over een dubbel snelvuurkanon punt 50.

Foto: de M.477 'Oudenaarde' is deze maand aan zijn laatste tocht toe (foto gw)

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

Beeld van 'Valentijn van St. André'



De potvis die op 12 februari '89 te Koksijde-Oostduinkerke aanspoelde is vereeuwigd. Charles Trenteseaux maakte er een arduinen beeld van. Hij schonk het kleinood aan het Visserijmuseum en het was burgemeester Dewulf die het beeld in ontvangst nam.

Pastoor Lootens: priester-tovenaar

LOOTENS WERD GEBOREN te Brugge op 22 april 1837. Hij werd pastoor op de St.Pietersparochie te Koksijde in 1888. Er werd gezegd dat hij helderzien-

de was en over buitennatuurlijke krachten beschikte. Dit alles dankte hij aan zijn grote godsvrucht, zo beweerden de mensen. Hij kon ook toveren, zo werd beweerd.

Om onheil af te weren kregen de vissers die voor het eerst naar IJsland zeilden van pastoor Lootens een houten kruisje. Terwijl de schepen op IJsland waren, bad hij elke zondag in de mis, vòdr zijn preek een 'onze vader' en een 'wees gegroet' voor een behouden thuiskomst van de IJslandvaarders.

Tot zover is er niets ongewoons aan de hand. Maar hieronder leest u wat de overlevering over pastoor Lootens ons heeft nagelaten.

Van geen kleintje vervaard

OPEEN BEPAALDE DAG waren enkele panneschuiten ter zeevisserij uitgevaren. Een mooie stille zee werd plots herschape

in een ware heksenketel. Er woedde een felle storm en iedereen vluchtte naar huis. Eén schip kwam niet terug. Ten zeerste onder de indruk en zwaar beproefd trok een familielid van één van de opvarenden 's avonds naar pastoor Lootens. Beiden togen naar de kerk en baden er vurig. Na het gebed verzekerde Lootens dat hij de volgende dag na de ochtendmis meer zou weten. De volgende morgen vertelde de pastoor dat de schuit en haar bemanning verloren waren.

Nadien werd het wrak inderdaad teruggevonden ter hoogte van Loon Plage. De bemanningsleden lagen dood op het strand, het lijk van de scheepsjongen werd uit het vooronder gehaald.

Op zekere dag hoorden de parochianen de kerkklokken luiden. De gelovigen trokken naar de kerk en pastoor Lootens vroeg hen lang en vurig te bidden. Hij vertelde dat op die bewuste dag tyfus was uitgebroken aan boord van een "galette".

Bij zijn thuiskomst wist IJslandvaarder GustLycke te vertellen dat op die bepaalde dag inderdaad de eerste ziekteverschijnselen werden waargenomen.

Pastoor Lootens kon ook de vrouw van een IJslandvaarder gaan opzoeken en er haar voorzichtig op attent maken dat haar man iets overkomen was. Het kon dan nog enkele maanden duren voor het IJslandseizoen afgelopen was en het slechte nieuws officieel bevestigd werd.

De mare kwam dan voor de vissersvrouw minder hard aan.

Was pastoor Lootens dan echt een helderziende?

Bereden door de Kokkemare

VOOR DE VOLKSMENS uit die tijd bestond daarover niet de minste twijfel. Hoe kon men anders de wondere feiten verklaren? De pastoor

wist maanden voordien wat er met schepen en bemanningsleden gebeurde.

Vandaag weten we dat Lootens nauwe kontakten had met visserijmiddens in Duinkerke. Vanuit IJsland kwam het trieste nieuws met de handels- of natieschepen mee. De pastoor kocht ook Franse kranten. Dat alles weten wij nu, maar dat wisten de mensen toen niet.

De wondere man had ook een grote reputatie als aflezer. Van heinde en verre kwam men bij hen met kinderen die bereden waren door de 'Kokkemare' Hij kreeg zelfs mensen over de vloer van over de schreve (van over de grens dus).

Zo was er eens een kloeke jonge visser, die echter alleen maar gezond was op zee. Eenmaal vaste voet onder de grond, viel de sukkelaar zonder adem en miauwde als een kat. ten einde raad trokken moeder en zoon naar 'menere paster'. Aan de communicabank baden de pastoor en de jonge man zeer luid en zeer lang. Soms schreeuwden ze alletwee tegelijk... Nadien vernam de moeder uit de mond van Lootens dat de jongen nooit vijftientig jaar zou worden. De jongen overleed uiteindelijk toen hij tweeëntwintig was.

Op de grote kwinte —een hofstede— kon het lelijk spoken. De deuren van de schuur vlogen geregeld open en de wagen rolde dan buiten. Dat kon zo niet blijven duren en Lootens werd erbij geroepen. Het erf werd door de eerwaarde vader van het kwaad verlost.

En op de dag dat de dorpsmolen in lichte laaie stond, waren de omwonenden begrijpelijker wijze in paniek. Ze vluchtten hun huizen uit, maar de pastoor wist de gemoederen te bedaren: "Wees gerust, uw huizen zullen niet branden!" En zie, het vuur verteerde alleen de molen en de woningen bleven van de vlammen gespaard.

De pastoor kon ook toveren. Zo was hij eens op weg om, met de laatste sacramenten, een stervende bij te staan. Op die tocht was de pastoor altijd vergezeld van een misdienaar. Wanneer men de pastoor met het zgn. allerheiligste ontmoette, dan

was het de gewoonte in alle eerbied te knielen. Die bewuste keer gebeurde het dat Lootens een man ontmoette die een zware balk op de rug droeg en die het heilig sakrament negeerde. De pastoor was uiterst verbolgen en bezwoer de man met volgende woorden: "ge gaat hier zo lang blijven staan tot ik terug ben!" En inderdaad, de man bleef stokstijf staan. Eén uur later was de pastoor terug. Wanneer hij voorbij de man wandelde, zette ook deze laatste zijn weg verder. Dit verhaal werd herhaalde malen bevestigd door de misdienaar die de pastoor vergezeld.

En dan is er nog het verhaal van de man die durfde te grinniken als Lootens met zijn allerheiligste langs kwam. De snoodaard viel plots in de gracht. Een andere keer kreeg zo'n zondaar een pak slaag van een onzichtbare hand.

Straf is ook het volgende. Vissers uit De Panne waren op wandel in de duinen. Op een gegeven moment ontmoetten ze de brevierende Lootens. Ze groetten elkaar en elk vervolgde zijn weg, in tegengestelde richting. Tot hun stomme verbazing ontmoetten de vissers na een kwartier de pastoor opnieuw. Hij kwam opnieuw op hen toegewandeld. (!)

En er was meer...

BRASPARTIJEN ging Lootens te lijf met kleine mannetjes, die hij het café binnentoverde en die er "de boel kuisten".

Op een zondagmorgen had weer een andere snoodaard een drol gelegd op de drempel van de pastorij. Tijdens de preek vertelde de pastoor wat er gebeurde was, maar hij voegde eraan toe dat de man reeds spijt had van zijn daad en dat hij met vuilblik en borstel zijn poep zou opkuisen. Na de mis trok een grote schare geïnteresseerde gelovigen naar de pastorij en wat voorspeld was gebeurde ook, de man kwam aandraven met het aankondigde "alaam", hij trok zich van de menigte niets aan en kuiste de boel schoon.

Een IJslandvaarder beweerde zelfs bij hoog en bij laag, dat hij de pastoor in levende lijve op IJsland zelf tegengekomen was. Lootens is evenwel nooit op IJsland geweest. Dat staat tenminste vast. Goed dat er nog zekerheden zijn.

Hij stierf te Koksijde op 3 juli 1910. Op zijn begrafenis was er een ware volkstoeloop. De priester-tovenaar was niet meer.

(wordt vervolgd)

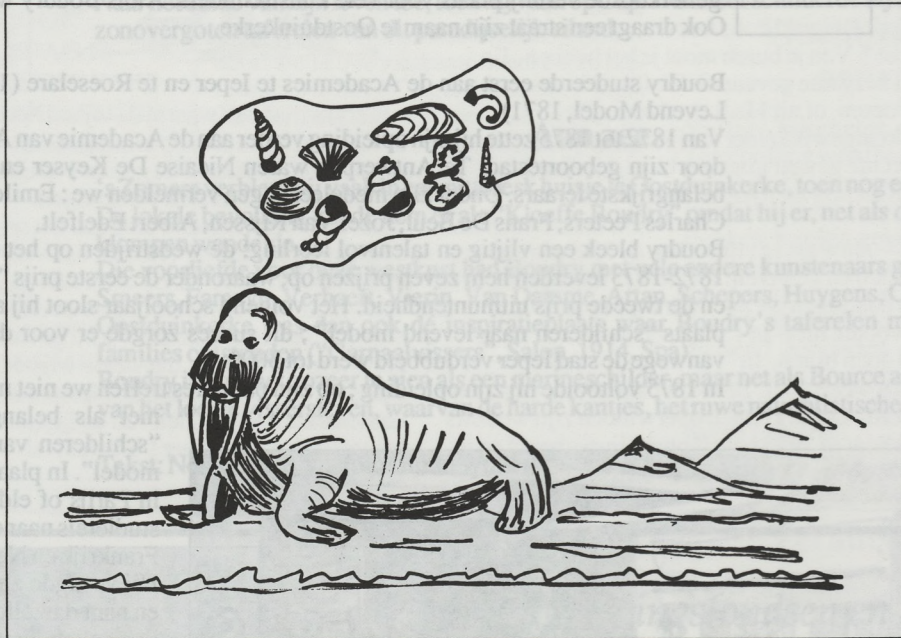
Willem lanszweert

Welke rus?

De Walrus

Hoe dikwijls lezen we de laatste tijd niet in de kranten over vangstquota en de bezwaren ertegen van de zijde van onze vissers. De grote moeilijkheid is om vast te stellen hoeveel er mag worden gevangen zonder dat er gevaar bestaat voor het voortbestaan van de soort. Nog ingewikkelder wordt het indien men bovendien rekening wil houden met andere liefhebbers van voor de menselijke consumptie van belang zijnde zeedieren. Voor een dergelijk probleem zien de Canadezen zich gesteld: de verdeling van de "voorraad schelpdieren" tussen de walrus en de mens. De walrus is een vinpotig zeezoogdier dat voorkomt in de arctische zeeën en tot 7 m lang kan worden. Kenmerkend voor dit dier zijn de twee sterke lang uitgegroeide naar beneden gerichte hoektanden. Deze tanden hebben een grote handelswaarde omwille van het ivoor. Op walrussen wordt er gejaagd van oudsher, maar deze jacht was zodanig toegenomen dat ze aan banden moest gelegd worden. Walrussen leven in hoofdzaak van schelpdieren. Om deze fraaie dieren nogmaals niet in hun voortbestaan te bedreigen moet de belangstelling van de mens voor dezelfde schelpdieren worden aangepast. Daarvoor is eerst nodig na te gaan hoeveel

schelpdieren de walruspopulatie gebruikt. Het onderzoek daarover doen in de natuur is heel moeilijk te verwezenlijken. Nederlandse en Kanadese biologen hebben de koppen bij elkaar gestoken om in het dolfinarium van Harderwijk proeven te



doen. Men beschikt te Harderwijk over vier walrussen, twee uit de Sovjetunie en twee uit Alaska. Bij deze dieren wordt een verteringsonderzoek uitgevoerd. Verder stelt het onderzoek zich tot doel na te gaan hoeveel energie een walrus uit een bepaalde voedselsoort haalt. Daartoe heeft men schelpdieren uit de Hudsonbaai naar Nederland overgebracht. Eenvoudig is dit onderzoek niet. Dat wordt al snel duidelijk, wanneer men weet, dat een onderdeel

daarvan het dagelijks wegen van deze snoezige dieren is. Immers een volwassen walrus kan tot 1400 kg wegen.

Men wil eveneens weten of de dieren ook energie uit hun vet halen. Verder krijgen ze een dieet waarbij aan het voedsel onverteerbare pilletjes worden toegevoegd teneinde precies het duurproces van de vertering te kunnen volgen.

Heeft men uiteindelijk vastgesteld hoeveel schelpdieren er nodig zijn voor het voeren van de walruspopulatie, dan kan men, uitgaande van een schatting van de totale hoeveelheid schelpdieren in de Hudson-

baai, ook bepalen, hoeveel er door de mens mogen worden gevestigd.

Maar bij die experimenten door de biologen zijn er nog heel veel vragen te stellen. Verbruiken dieren in gevangenschap meer of minder energie dan in de vrije natuur?

Welke zijn de invloeden van de temperatuurverschillen tussen Nederland en de poolgebieden? Men kan in gevangenschap niet de voedselvariatie aanbieden

zoals die zich voordoet in de natuur en wat is daarvan de weerslag?

Het ekologisch evenwicht dat er was tussen de walrussen en schelpdieren werd door de mens verstoord.

Nu wil diezelfde mens het evenwicht herstellen maar toch nog een graantje meepikken of liever een volle schuur van walrusenivoor en schelpdier vlees.

Robert Coelus

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

een schilder aan zee

Aloïs Boudry

A

AN ONZE WESTKUST en het hinterland betekent de naam Boudry, zeker bij de oudere kunstminnende bevolking, nog heel wat. Aloïs "Kloeffe" Boudry en later zijn zoon Robert, waren er vaste klanten. Te Oostduinkerke had Boudry een vissershuisje gekocht en het ingericht tot zomertelier. Het werd zijn observatiepost voor het leven van de lokale vissersbevolking, die hij met milde liefde in beeld bracht. In de jaarlijkse "Garnalenstoet" te Oostduinkerke wordt een praalwagen meegevoerd die herinnert aan de westkust als geliefkoosde verblijfplaats voor vele kunstschilders. Aloïs Boudry wordt er niet vergeten. Ook draagt een straat zijn naam te Oostduinkerke.

Boudry studeerde eerst aan de Academies te Ieper en te Roeselare (1e Prijs Tekenan naar het Levend Model, 1871).

Van 1872 tot 1875 zette hij zijn opleiding verder aan de Academie van Antwerpen, gesubsidiëerd door zijn geboortestad. Te Antwerpen waren Nicaise De Keyser en Joseph Van Lierus zijn belangrijkste leraars. Onder zijn medeleerlingen vermelden we: Emile Claus, Gerard Portielje, Charles Peeters, Frans De Beul, Jozef Van Rijssen, Albert Edelfelt.

Boudry bleek een vlijtig en talentvol leerling: de wedstrijden op het einde van het schooljaar 1872-1873 leverden hem zeven prijzen op, waaronder de eerste prijs "perspective pittoresque" en de tweede prijs uitmuntendheid. Het volgend schooljaar sloot hij af met een mooie tweede plaats "schilderen naar levend model"; dit succes zorgde er voor dat zijn jaarlijkse toelage vanwege de stad Ieper verdubbeld werd tot 300fr.

In 1875 voltooide hij zijn opleiding; op zijn palmares treffen we niet minder dan negen prijzen,

met als belangrijkste de eerste prijs "schilderen van een torso naar levend model". In plaats van verder te studeren in Parijs of elders verkoos Boudry een studiereis naar de belangrijkste musea in Frankrijk en Nederland.

Hij vestigde zich in 1877 terug in Ieper en nam datzelfde jaar voor het eerst deel aan enkele tentoonstellingen; zijn stilleven "de Zeevis" werd zowel tot de Salon van Gent als die te Namen toegelaten.

In 1877 nog schilderde hij het portret van Bruno Van Hollebeke, oud-leraar aan het Ieperse stadskollege en tekende hij een portretbuste van de overleden burgemeester Pierre Beke (1814-1875), dit laatste in de hoop ooit een versie in olieverf te mogen schilderen voor de portretgalerij op het Stadhuis. Deze opdracht heeft hij evenwel nooit gekregen.

Aloïs Boudry werd op 31 januari 1880 benoemd tot leraar "lijntekenen" aan de Ieperse Academie. Samen met zijn vriend Achilles Borry startte hij een bedrijfje dat allerlei decoratieschilderingen uitvoerde.

Boudry komt de eer toe als eerste in Ieper een overzichtstentoonstelling van eigen werk te hebben opgezet. In de Blauwe Zaal op het Stadhuis werden vanaf 8 maart 1881 gedurende enkele dagen 22 schilderijen en één tekening getoond waaronder portretten, landschappen, genretaferelen en stadsgezichten.

Eind 1883 verhuisde hij met zijn gezin naar Kortrijk waar men een huis betrok in de Doorniksestraat. Drie jaar later trok hij, ditmaal voorgoed, naar Antwerpen.

Te Antwerpen werd hij lid van "Als ik kan" (17.06.1886), de in 1883 gestichte groepering van eerder behoudsgezinde kunstenaars. Op 1 januari 1890 werd hij penningmeester van deze vereniging.



Tijdens Wereldoorlog I week Boudry uit naar Groot-Britannië. Hij werd er een veel gevraagd portretist. Ook na de oorlog ging Boudry regelmatig naar Engeland om er op bestelling portretten te schilderen.

Te Stockton opende hij een privé-kunstschool die vooral door juffrouwen werd bezocht. Eén leerlinge, met name Elisabeth Robson, groeide uit tot een goeie tekenares. Met Robson bezocht de oudere Boudry later diverse malen Italië. Robson liet ook een portret van Boudry in houtskool achter.

Anno 1926 had Boudry een belangrijke tentoonstelling in de Zaal Wijnen te Antwerpen. Hij bleef schilderen tot op hoge leeftijd.

De thematiek waarmee Boudry, naast zijn uitgebreide portretproductie, het meest gekend bleef zijn de taferelen met sociaal-realistische inslag, de naturalistische milieuschildering: interieurs met boeren, arbeiders, handwerkers, pastoriescènes met kazuifel-herstellende pastoorsmeiden... Een lichte impressionistische toets was een nieuwe inbreng in dat genre, door Boudry tegelijk met de Portielje's ontwikkeld.

Naar het einde van zijn leven toe, toen hij vaak op Capri verbleef schilderde hij impressionistische zonovergoten taferelen van dit paradijselijk eiland.

Aan zee.

's Zomers verbleef hij vaak in een pittoresk huisje te Oostduinkerke, toen nog een vissersgehucht. De lokale bevolking kende hem er als "Kloeffe Boudry" omdat hij er, net als de autochtonen, op klompen wandelde.

Die voorliefde voor onze westkust had Boudry met vele andere kunstenaars gemeen: Lemmen, Smeers, Farazyn, Verhaert, Vierin, Van Damme, Artan, Schepers, Huygens, Crahay...

Oostduinkerke was dan ook dé inspiratieplaats waar Boudry's taferelen met vissers en hun families ontstonden ("Garnaalvissers", Salon, 1914, Spa).

Boudry is dus niet zozeer te zien als een marineschilder, maar net als Bource als een schenograaf van het lokale vissersleven, waarvan de harde kantjes, het ruwe naturalistische verbloed zijn.

Tekst: Norbert Hostyn, foto Guido Walters

BBL-Beleggingsfondsen en Sicav's

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

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

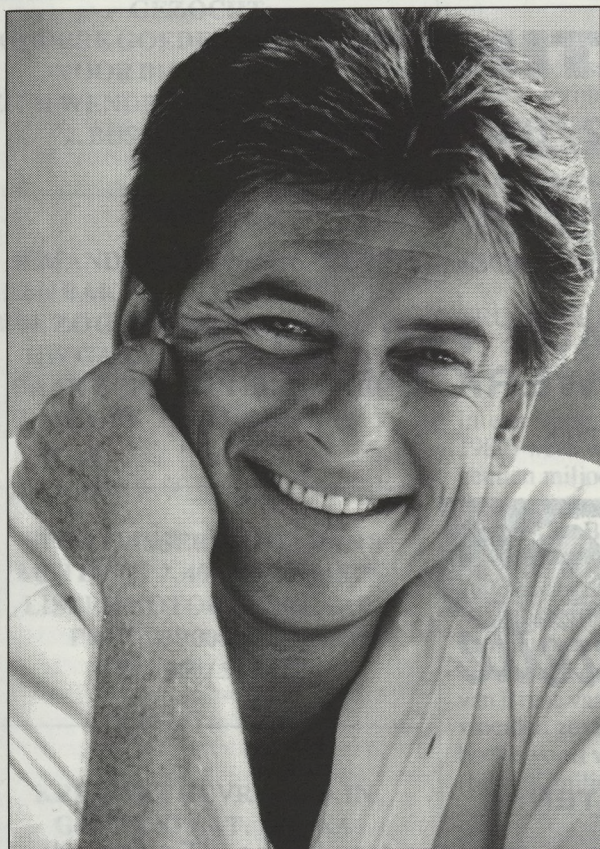
En u stelt zich natuurlijk de vraag: "Is dit voor mij het goede moment? Zou ik er ook een deel van mijn spaargeld in beleggen?"

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

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

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

IMPACT-FCB Belgium - BBL/623



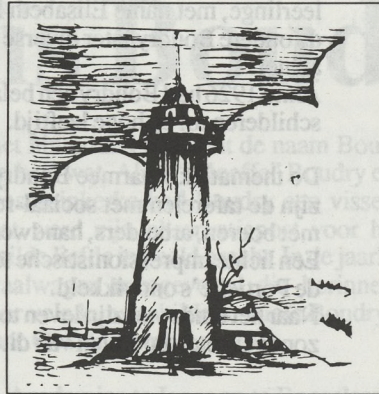
De BBL denkt aan u...

De laatste vuurtorenwachter

DERIJEN sluiten zich. Het Vlaamse heir staat pal. De propagandamachine zet zich in beweging. De leiders tonen zich. In de hoofdkwartieren branden de lichten tot lang nadat het donker geworden is. Het volk vraagt om actie. (Hoelang kan het gepeupel nog onder controle gehouden worden?) De groepen nemen hun stellingen in. De trommels roffelen en hier en daar hoort men klaroengeschal. Waarover gaat het? Is er oorlog op komst?

Zijn de Russen de grens overgestoken? Is het gele gevaar te dicht genaderd? Neen. Driemaal neen. Erger dan dat. Nederland is bezig de Belgische vissersvloot te vernietigen! Wie had dat gedacht? Van je burens moet je het hebben. En wij die dachten dat het grote gevaar uit Wallonië kwam, of uit Bruxelles, of uit Voeren, of uit Moskou. Neen. De werkelijkheid blijkt ingewikkelder te zijn dan de politici ons voorhielden. Het echte gevaar komt uit Urk! Uit Breskens! Uit Vlissingen! En uit nog zo'n aantal Nederlandse vissersdorpen!

Slim — wat zeg ik — sluw als ze zijn vallen de Nederlanders niet aan met kanonnen en geweren. Neen. Zij vallen aan met harde guldens. En daartegen is Ons Volk weerloos. Da's nochtans onze gewoonte niet. In 1302 hebben we de Franse ridders in het zand doen bijten. In '14-'18 hebben we de Duitse gasaanvallen weerstaan. In '44 hebben we de raketten (V1, V2, ...) overleefd. Om te kunnen overwinnen zijn we zelfs ver van huis getrokken; in 1953 naar Korea bijvoorbeeld en in de vroege jaren '60 hebben Onze Jongens de rebellen in



Kongo mores geleerd. We hebben Brussel niet losgelaten en ook de weiden rond Voeren hebben we heroverd op de gebroeders Happart... Maar een aanval van Nederlandse guldens... Daartegen zijn wij niet opgewassen. Eén voor één worden de Belgische vissersvaartuigen opgekocht door naamloze

vennootschappen waarin de vijand het voor het zeggen heeft. Schip na schip wordt op ons veroverd. Cash. Knaken. Kluiten. Ping-ping. Het geritsel van biljetten heeft het gebulder van kanonnen verdrongen. Maar het verzet is zich volop aan het organiseren. Er worden tactieken uitgewerkt. (Hoe zit dat weer met de tactiek van de verschroeiende aarde?). En als er dan ten lange laatste nog zo'n vijf Vlaamse vissersvaartuigen overblijven, dan zullen wij ongetwijfeld het juiste antwoord gevonden hebben. Welk antwoord dat zal zijn, dat weten wij nog niet goed. Maar vast staat, dat de Nederlanders er niet van terug zullen hebben. Laat ons teksten en muziek van de Stomme van Portici van onder het stof halen. Attaquer! Ten aanval. Wie biedt er meer?

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

WIEZOEKTIEVINT

**ZOEKT TE KOOP:
TWEDEHANDS KRUISNET
4X4M, MET ALLE TOEBEHOREN,
AAN GEMATIGDE PRIJS.
SCHRIJF NAAR BUREEL VAN HET
VISSERIJBLAD, DATZAL
DOORGEVEN**

**IN DE OOSTENDSE STEDELIJKE
VISSERIJSSCHOOL
START OP MAANDAG 18
SEPTEMBER DE LESSENREEKS
"BREVET JACHTMAN". VOOR
MEER INLICHTINGEN BEL
059/70 40 19**

**GEVRAAGD:
GEBREVETTEERDE SCHIPPER
OM IN DE WEEKENDS MEE TE
VAREN. MAG GEPENSIONEERDE
ZIJN. TEL: 059/70 32 89**

**GEZOCHT:
OUDERE GOEDE VISSERSBOOT
VOOR BUITEN DE EEG.
ZICH WENDEN: VISPAANSTRAAT
2, BUS 4, 8000 BRUGGE**

**IEMAND ZOEKT NOG STEEDS
EEN BAKFIETS (TRIPORTEUR).
WIL ZO GOED ZIJN NOG EENS IN
UW GARAGE TE KIJKEN OF
DAAR GEEN ZO'NDING MEER
STAAT. TEL: 050/51 48 79**

**SPORTVISSERSBOOT VAN 8
METER OP 2,40 METER, 15 PK
LISTERMOTOR, VISKLAAR.
PRIJS 220 000 FRANK.
TEL: 050/51 54 04**

**KRUISNET GEVRAAGD, IN
GOEDE STAAT. BEL NA
KANTOORUREN: 091/23 43 70**

FRANKRIJK

EEG betwist subsidies

Sommige regionale overheden subsidieerden rederijen om hun vloot te vernieuwen of uit te breiden. Volgens de EEG-kommissie is dit in strijd met het Europese visserijbeleid. Frankrijk zal zich hierover moeten verantwoorden voor het Hof van Justitie. Het Hof zal zich eveneens buigen over de Franse kwota-overschrijding voor een aantal vissoorten.

Nantes '89

Van 13 tot 17 september gaat te Nantes (Frankrijk) het Internationale Visserijsalon door. De 12000 vierkante meter expositieruimte worden er ingenomen door bijna 200 firma's. Deze komen niet alleen uit Frankrijk of de Europese landen, maar ook uit Japan, China, Taiwan, Bangladesh en Australië.

Vermeldenswaard is ook dat midden het expogebouw een computercentrum is, waar reders okkasievaartuigen kunnen kopen of verkopen. Ook zullen een aantal tweedehandsvaartuigen in de haven gemeerd liggen. Tussen het beursgebouw en de haven zal een regelmatig transport verzekerd worden.

DUITSLAND

Fishtec '89

In Cuxhaven (BRD) gaat van 10 tot 13 oktober de visserijbeurs 'Fishtec '89' door. Deze visserijbeurs heeft internationale prestaties want volgens organisator Alexander Klaus Bleier is vis gewoon het voedsel van de toekomst. En als 1992 er aankomt wil Duitsland van de partij zijn. Verder is het de bedoeling dat de beurs elke twee jaar doorgaat.

GROOT-BRITANNIE

1 731 controles

In een vorig nummer (HVB nr 4, april 1989) werd vermeld dat EEG-vissers negentien miljoen frank boetes opliepen in Britse wateren. Hierbij stelden we de vraag of de Britten ook hun eigen onderdanen controleerden. Het antwoord vonden we ondertussen in 'World Fishing'. Volgens een mededeling van het ministerie van landbouw en visserij werden in '88 niet minder dan 1 731 controles aan boord van Britse vaartuigen uitgevoerd. Hieruit vloeiden zeventig vervolgingen voort en boetes voort voor meer dan 300 000 pond (bijna 20 miljoen frank).



Kwota-en

machtsoverschrijding

Groot-Brittannië wordt er door de EEG van beschuldigd sinds de uitbreiding van de territoriale wateren vissers uit de andere EEG-lidstaten ten onrechte uit de zone van zes tot twaalf mijl te houden. Het Hof van Justitie zal zich hierover moeten uitspreken. Tevens worden de Britten voor het Hof gedaagd omdat zij van zowat alle vissoorten méér gevangen hebben dan de kwotaregeling hen toeliet.

DENEMARKEN

Vluchtmisdrijf na aanvaring

Vijftig kilometer ten noorden van Terschelling werd het Deense vissersvaartuig Langli aangevaren door een niet-geïdentificeerd schip. Omdat geen wrakstukken werden gevonden, wordt aangenomen dat het schip na zijn aanvaring gewoon zijn weg voortzette. De Langli liep een lek op onder de waterlijn, maar werd drijvend gehouden door per helikopter aangevoerde pompen. Een sleepboot bracht het vissersvaartuig naar de thuishaven Esbjerg.

SPANJE

Verantwoording

Omdat sommige landen het niet zo nauw nemen met de EEG-regels leidde de Europese Commissie onlangs enkele overtredingsprocedures in voor het Hof van Justitie. Spanje zal zich moeten verantwoorden voor onvolledige vangstopgaven. Spaanse vissers maken er een gewoonte van om vissoorten die onder de EEG-visserijpolitiek vallen en die buiten de 200 mijlszone werden gevangen, niet te registreren.

NEDERLAND

Nieuwe afdeling

Het Nederlandse bedrijf SW-Diesel BV heeft zijn marketingactiviteiten in een nieuwe afdeling Sales & Projects ondergebracht. De heer P.J.W. Hokkeling zal leiding geven aan de nieuwe organisatie, die vanuit Zwolle zal opereren. De werkzaamheden die voorheen door de divisie Projects Power Contractors in Amsterdam en de afdeling Verkoop in Zwolle werden verricht, zullen alle tot het werkterrein van de nieuwe afdeling gaan behoren.



Havenkredieten: slechts 1/125 ste voor Oostende

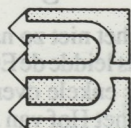
Over de voorbije tien jaar waren 1 041 miljoen frank overheidskredieten bestemd voor de Oostendse haven, op een totaal bedrag van 129 651 miljoen. Dit cijfer stemt overeen met een jaarlijks gemiddelde van 0,8 procent. Met andere woorden, van elke overheidsinvestering van 125 frank ging één frank naar Oostende.

In absolute cijfers betekent dit dat Oostende gedurende de voorbije jaren nooit meer dan 361 miljoen (2,31 procent van het totaal) toegewezen kreeg. Dat was het geval in 1984. Drie jaar schommelde het bedrag tussen de 120 en 150 miljoen en voor de zes andere jaren lag het cijfer beneden de 77 miljoen.

Vorig jaar was het absolute dieptepunt met 14,3 miljoen bereikt (0,18 procent). De summier cijfers verstrekt door staatssecretaris Jos Dupré op vraag van de Oostendse senator Fernand Ghesquière, steken schril af tegen de miljarden die Zeebrugge en Antwerpen toebedeeld krijgen. Toch lijken ze op het eerste zicht niet in verhouding te staan met andere parameters (omzet, toegevoegde waarde, werkgelegenheid) van de diverse havens.

De uitvoering van het zgn. Masterplan zal de havengebonden investeringen in de loop van de volgende jaren op een hoger niveau brengen. Openbare werken moet in het vooruitzicht van de komst van de jumbo ferry verstevigingswerken aan de kaaimuren uitvoeren en de havengeul moet toegankelijk gemaakt worden voor de mammoetschepen. Daarna volgt nog de bouw van een nieuwe zeesluis. Samen met de andere voorziene infrastructuurwerken wordt de kostprijs van dat masterplan op zes miljard geraamd.

Een en ander kan natuurlijk ten berde gebracht worden in de "Vlaamse Havenkommissie", die deze maand nog wordt opgericht. Daarin zetelen dertig leden netjes verdeeld over vertegenwoordigers van werkgevers, werknemers en overheid. In deze laatste groep zullen de afgevaardigden van de havenbesturen van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende zetelen. Een van de eerste dossiers waarover de vergadering zich zal buigen, wordt de bouw van een containerkaai in Zeebrugge, waarvoor 1,7 miljard voorzien is. (gw)



BSM

Breskensche Scheepsbouw
en Machinefabriek bv

Postbus 25, 4510 AA Breskens (Holland)

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

Telex 55332 - Telefax 01172 - 2421

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

B.S.M. GEEFT SERVICE TER PLAATSE

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

Belt U no. 1172-1765.

Voet van Nederlandse visser aangehecht in Gent

Tijdens de werkzaamheden aan boord van een vissersvaartuig uit Breskens geraakte het been van een jonge visser verstregeld in de trossen. Het slachtoffer werd hierbij over boord gesleurd, terwijl zijn voet werd afgerukt. Een helikopter kon het slachtoffer evacueren en overbrengen naar het hospitaal van Oostburg. Gezien de ernst van de verwondingen werd het slachtoffer snel overgevlogen naar het Universitair ziekenhuis van Gent. Na een operatie van vijf uur slaagde een gespecialiseerd operatieteam erin om met microchirurgie de voet weer aan het been te hechten. De ingreep werd als geslaagd beschouwd, aangezien in de eerstvolgende weken geen afstotingsverschijnselen werden waargenomen.

Nieuwe motoren en keerkoppelingen

De Oostendse plankenvisser O.206 'Krisjean-Henson' kreeg onlangs een nieuwe motor Cummins 365 pk ingebouwd, gekoppeld aan een nieuwe keerkoppeling Masson met reductieverhouding 7,2:1. Tevens werd een vislier-hydropomp geplaatst. Ook de Zeebrugse bokkentreiler Z.462 'Zeeparel' kreeg een nieuwe keerkoppeling. Reder Constant Pauwaert koos voor een Masson RSL 800, geleverd door de firma Van Stigt uit Gorinchem (NI) en ingebouwd door scheepsdiesel Renaud uit Oostende. Deze laatste bouwde ook een nieuwe Storkmotor in aan boord van de O.127 'Okeanos' van reder Goutsmit uit Bredene.

Ook op de O.211 'Christoph' van Rudy Barbaix werd de oude GM-motor van 145 pk vervangen door een nieuwe GM van 215 pk. Tenslotte verving de rederij Femina de oude Bolnes aan boord van haar schip Z.597 'Jupiter' door een nieuwe 300 pk-er van Cummins.

Ibis-direkteur ereburger van Bredene

Op vrijdag 8 september wordt de gewezen directeur van het Koninklijk Werk Ibis, Hubert Caestecker, aangesteld als ereburger van Bredene. Tijdens zijn dertigjarige loopbaan als hoofd van de kwekelingschool, die zich op Bredens grondgebied bevindt, onderhield hij de beste relaties met het gemeentebestuur. Directeur Caestecker, die per 1 juli met rust ging wordt de derde ereburger van Bredene. Drie jaar geleden viel die eer reeds te beurt aan wereldzeiler Staf Versluys en hij werd hierin vooraf gegaan door Anto Diez. Deze laatste werd ereburger in 1984.

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.

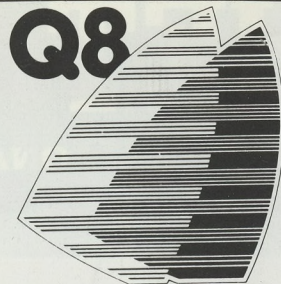
**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE
REDERS TER VISSERIJ**

**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!**

Kuwait Petroleum (Belgium)

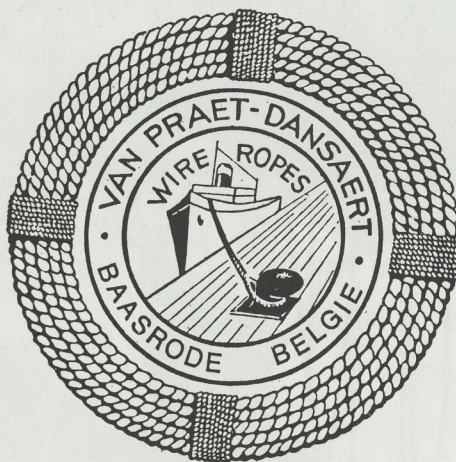


- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende - Tel. (059) 33 03 20

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

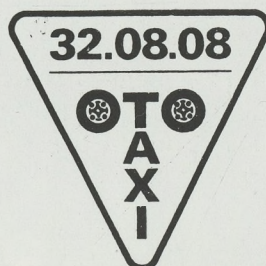
Zondag - maandag gesloten

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