

HVB

HET VISSERIJBLAD





Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en consumenten. Dat is nu al 57 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

✂

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar Seaprint c.v., H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

HVB

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Robert Depoorter (tekeningen), Robert Coelus, Walter Debrock, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausling, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters
FAKTURATIE: Sonja Vantorre
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 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.

ISSN: 0776-6912



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.

Subscriptions (one year) in other countries:
Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: F 324; Germany DM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K. £32.



Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

Fishlink: flink of link?

De Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen wil actief meewerken met het aantrekken van bedrijven naar de visserijsector. Flink. Ze wil dat doen door het verstrekken van risicokapitaal. Flink. De nieuwe beleggingsmaatschappij 'Fishlink' is het instrument waarmee de GIMV in de visverwerkende sector wil participeren. Flink.

Terzelfder tijd weigert bestuurder Vercruysse van 'Fishlink' om de 'Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Zeevisserij' duidelijke toelichting te geven over de werkelijke initiatiefnemers van 'Fishlink'. Link. Ook blijkt 'Fishlink' opgericht te zijn zonder voorafgaandelijke contacten te leggen met toonaangevende bedrijfsleiders uit de sector. Link. En binnen de huidige structuur van 'Fishlink' blijken ook al geen (zichtbare) deelgenoten uit de vissector te zitten. Link.

Dus zijn er een aantal mensen die prompt beginnen denken dat 'Fishlink' alleen maar als mantel dient om de belangen van één of andere partikuliere onderneming (in casu de Zeebrugse Visveiling N.V.) te verdedigen en dat dit ten nadele zal zijn van andere delen van de sector. Zeer link!!!

Niet zo'n beste start voor 'Fishlink'.

De visserijwereld is nogal wantrouwig tegenover 'investeringsinstrumenten' die op haar neer komen vallen; de visserijwereld heeft daar niet zo'n beste ervaringen mee. Voor de rest is de visserij een heel normale sector van de economie, waarin alle gewone overleg- en adviesorganen aanwezig zijn. Het lijkt ons logisch dat de GIMV daar niet aan voorbijgaat. Want naar onze mening dienen overleg- en adviesorganen om te overleggen en te adviseren en niet om links te laten liggen.

Merkwaardig is ook de stellingname van de GIMV-direkteur-generaal Van Acker (in De Financieel-Economische Tijd van 20 juni), waaruit blijkt dat de leden van de 'Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij' het eigenlijk allemaal niet goed begrepen hebben (want dat zijn toch maar boertjes van de kust nietwaar). "Het grootste probleem is," aldus deze Van Acker, "zij zien Fishlink blijkbaar als een ontwikkelingsinstrument; maar voor ons is het een investeringsinstrument...".

Wél, dat begrijpen wij nu ook niet zo goed. Als de overheid in de visserij aan het investeren slaat, dan moet het toch de bedoeling zijn om de sector te ontwikkelen?! Hoe kan daar nu een tegenstelling tussen bestaan?

En wij vragen het ons dus af. Fishlink: flink of link?

Flor Vandekerckhove

Visserij in Golf van Biscaje:

Geen succes



Bij het vertrek naar de Golf kon de Z.54 enkele tonnen kettingen op de kade achterlaten. Maar veel heeft de "lichte" visserij tijdens de eerste reis niet opgebracht. (foto gw)

Tot eind september mogen Belgische vissers opnieuw tong vangen in de Golf van Biscaje. Maar ze moeten hiervoor wel over een vergunning beschikken. De Z.54 'De Bounty' was het eerste vaartuig dat uitgerust met (Nederlandse) V-korren opnieuw naar de Franse kust trok. Echter niet zonder eerst de jaarlijkse onderhoudsbeurt te hebben ondergaan in het droogdok van Padmos in Stellendam. De reis is tot nogtoe geen succes geweest. Het vaartuig is nog steeds ter plaatse maar de reder liet al twee ladingen per container overbrengen.

Intussen zijn nieuwe gegevens bekend over de voorwaarden van het Golfakkoord. Bekend was dat een Franse waarnemer de visserij zou begeleiden. Niet om de vangst te controleren, maar wel om na te gaan of de lichtere vismethode minder stenen uit de bodem zou losmaken. Het zou hier wel degelijk om een visser gaan en niet om een ambtenaar of deskundige van het nationaal instituut Ifremer, dat over talrijke specialisten beschikt. In de praktijk zijn alle vaartuigen die over de gepaste vergunning beschikken (afgeleverd door de Dienst voor Zeevisserij) gedurende drie maanden weer toegelaten in de Golf van Biscaje, behalve boomkorvaartuigen met de zogenaamde steennets. Vrijdagavond 1 juni vertrok de Z.54 'De

Bounty' met een zes koppige bemanning onder het gezag van schipper Patrick Derudder. Voor 'De Bounty' kwam het er op aan de geschikte visgrond te vinden, want op vertrouwde plaatsen met rotsachtige bodem zouden de V-korren het niet lang uithouden.

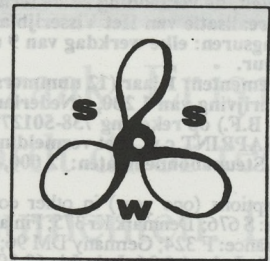
De eerste reis is geen succes geworden want op vrijdag 15 juni werd een eerste lading van 3.000 kg tong en een twintigtal kisten andere vissoorten in Zeebrugge verkocht. De besomming bedroeg niet eens één miljoen en dat is volgens reder Gilbert Derudder onvoldoende om de kosten van een 1.200 pk-er die zestig uur nodig heeft om naar de visgrond te lopen te dekken. De Z.54 bleef dan ook ter plaatse. Vorige donderdag kwam een tweede lading bij de ZV toe die iets meer vis bevatte maar nog niet aan de verwachtingen voldeed. Ook de bemanning kwam per wagen naar huis omdat een van hen in het huwelijk trad. De Z.54 bleef achter omdat gehoopt wordt op betere resultaten in juli.

Op 26 juli grijpt in Parijs een eerste evaluatievergadering plaats om na te gaan of de nieuwe regeling voldoet aan de verwachtingen. Voor de Franse vissers zullen er wellicht geen problemen zijn, want de Belgische bokkentreilers bleven weg. Was dat niet van meetaf de bedoeling? (gw)



Vijf van de zes bemanningsleden van De Bounty die na de incidentrijke gebeurtenissen in de Golf van Biscaje als eerste terug naar de betwiste gebied trok net voor het vertrek: schipper Patrick Derudder, machinist Peter Derudder en de matrozen Frank Willemkens, Wilfried Serreyn en Johan Vandenberghe. (foto gw)

SCHROEFSERVICE WAUTERS



Gistelsesteenweg 222
8220 Jabbeke

Scheepsschroeven reparaties

Tel: 050 / 81 40 81

of: 050 / 81 42 12

Een troef voor
iedere schroef

Your

ABB
ASEA BROWN BOVERI

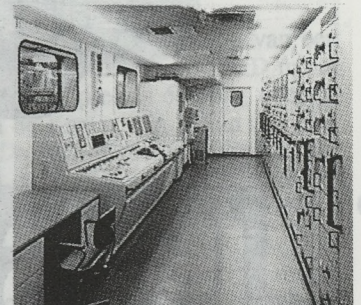
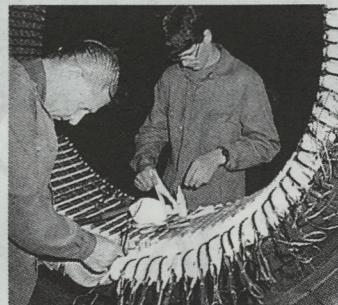
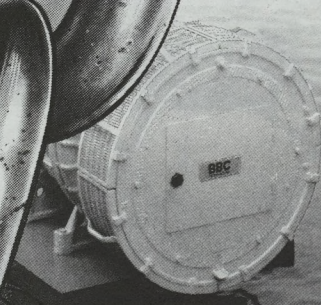
with the
Belgian ports

ANTWERP - BRUSSELS - GHENT - ZEEBRUGGE

Our know-how, our engineers, our services, make Asea Brown Boveri Etamo the excellent choice in repairs of :

**ELECTRICAL AND MECHANICAL
EQUIPMENT 24 HOURS 24**

- Repairs and rewinding of electrical machines up to 10.000 Kw;
- Coil manufacturing facilities for DC and AC up to 12 KV;
- Repair and supply of spare parts of automation systems;
- Overhauling, repair and supply of spare parts of BBC turbochargers;
- Service station of marine equipment of ASEA BROWN BOVERI, Stromberg, Hagglund Denison, Infrafone, BBC York, NEBB, EB, ...



with shipbuilding

- Consultancy, design & engineering of complete electrical installations, Marine automation, and cooling systems.
- Supply of all components.
- Own ABB-team, for onboard installation.
- Testing & Commissioning.



s.a. **ASEA BROWN BOVERI ETAMO** n.v.

Adres - Adresse
Noorderlaan 81
B-2030 Antwerpen

Tel. (03) 541 71 40
Telex 31646
Fax. (03) 542 30 36

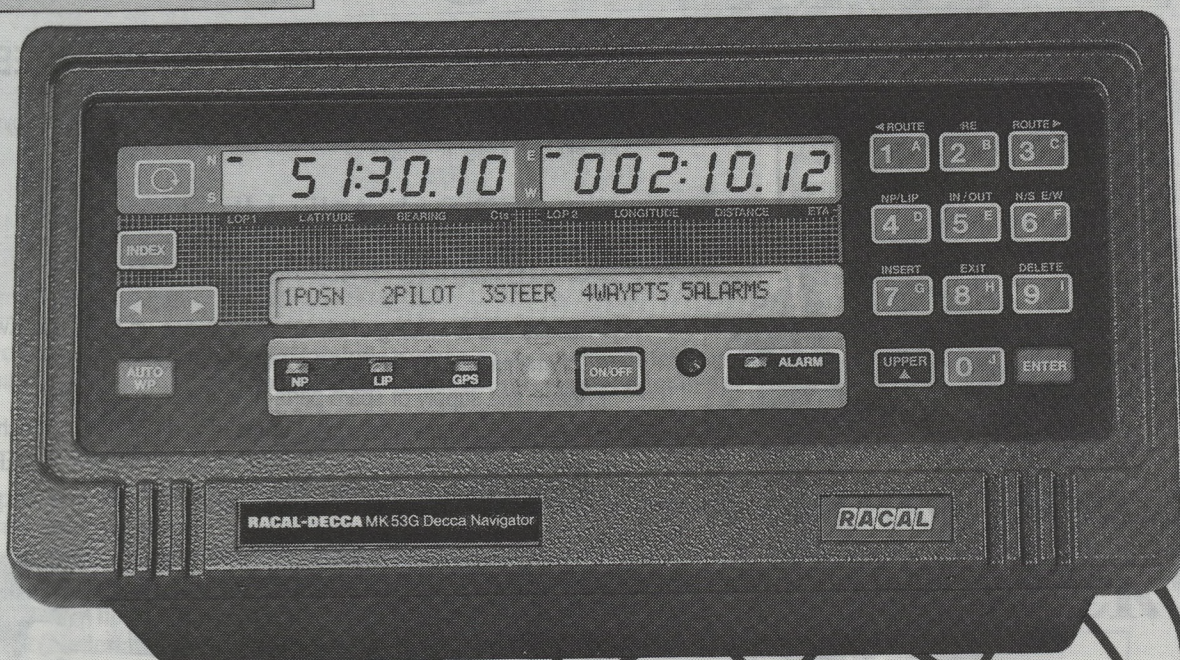
RACAL-DECCA

MK 53G

DECCA NAVIGATOR + GPS

TWEE IN EEN!

OMBOUWEN VAN UW MK 53 NAAR GPS + DECCA



INES
telefoonnummers

050/ 54 47 55

059/ 32 34 01



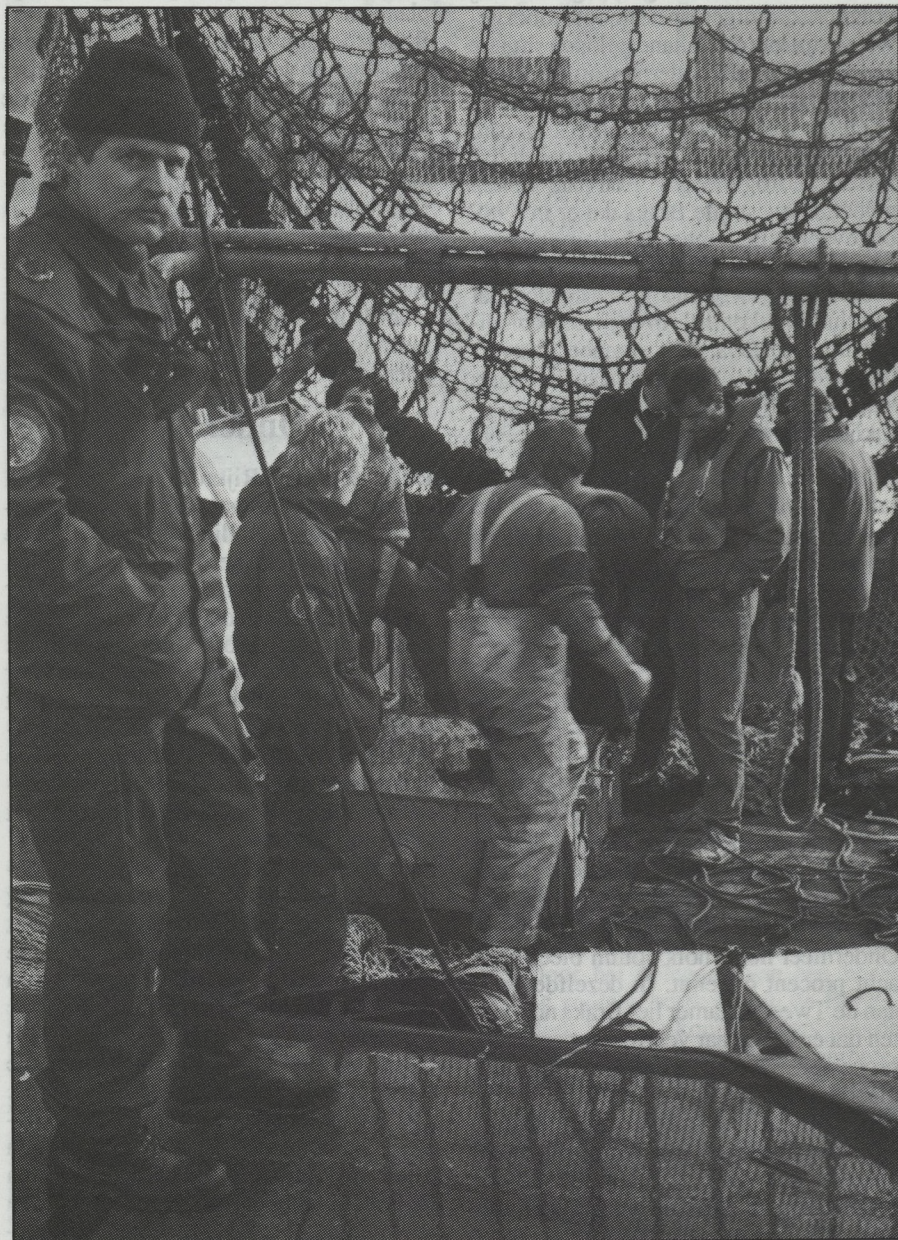
Racal Marine Electronics **RACAL**

Tel. (03) 545 30 00
Telex 31848
Fax. (03) 545 30 00

B-2030 Antwerpen
Noorderlaan 81
Adres - Adresse

Visserijminister Braks opnieuw in opspraak

Nederlandse viskontrole: een farce!



De voorbije weken was opnieuw veel te doen rond de vangstoverschrijdingen in de Nederlandse visserijsector. Na de beschuldiging dat de opsporingsdienst van het ministerie hem bedroog met vervalste vangstcijfers werd minister Braks (CDA) in de Tweede Kamer voor de derde keer in korte tijd op de korrel genomen. Sommige kamerleden menen dat Braks nu maar moet opstappen als de berichten over de fraude kloppen.

Drie jaar geleden kwam er ook al een parlementair onderzoek, toen bleek dat Braks zijn onderdanen niet in de hand had. De minister overleefde de aanslag op zijn politiek voortbestaan. Als penitentie moest hij wel maatregelen doorvoeren om herhaling van de fouten uit het verleden te voorkomen. Een van de verbeteringen was de reorganisatie van de Algemene Inspektiedienst (AID, zie ook kaderstukje) van het Ministerie van Landbouw en Visserij. In februari kwam Braks nogmaals in verlegenheid toen de overschrijding van de Nederlandse vangstkota bekend geraakte. Exakt op het ogenblik dat Braks over zijn dubbelrol van beschermheer en boeman van de vissers (en van de landbouwers) in de Kamer verantwoording zou afleggen brak de hel weer los.

Het begon met een verklaring van een oud-hoofdingspekteur van de AID in het NOS-journaal, precies één dag voordat Braks in de Kamer zijn beleid zou toelichten. De AID-er onthulde voor de camera dat de leiding van de dienst cijfers grote hoeveelheden gevangen vis bewust

Een veelgezien beeld in de Nederlandse havens: AID-ers controleren een schip onder toezicht van leden van de Mobile Eenheid. (foto gw)

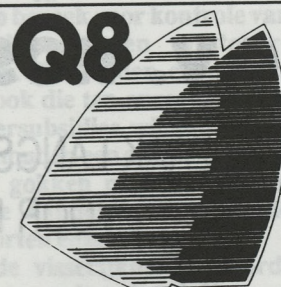
Kuwait Petroleum (Belgium)

★ 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





AID-ers op de kaai in Vlissingen waar in het verleden al rake klappen vielen. (foto gw)

buiten de boeken zou hebben gehouden. In 1988 zou ongeveer zestig procent van de vangsten van de Nederlandse vissersvloot niet zijn doorgespeeld. De gewezen AID-er zei dus vlakaf dat de officiële vangstcijfers niet in overeenstemming zijn met de werkelijkheid. In een persoonlijk gesprek zou hij de ambtelijke top over de dubbele boekhouding hebben ingelicht. Toch stuurde de directie van het ministerie andere cijfers naar Den Haag. Braks en de Europese Gemeenschap kregen hierdoor een veel te rooskleurig beeld van de wijze waarop de Nederlandse vissers zich aan de vangstakkoorden hielden. Een uitleg voor de fraude bij de AID is dat de verantwoordelijken hiermee het falen van de inspectiedienst wilde verdoezelen. Nu de controleurs openlijk van fraude worden beschuldigd verkeert de visserijminister in een moeilijk parket.

Fraude en bedrog

DE AID stond reeds vaker in de belangstelling. Alom heersten grote twijfels of de dienst wel tegen zijn taak opgewassen was. De wrijvingen tussen de AID en de vissers dateren niet meer van vandaag. Over de deskundigheid van de inspecteurs doen trouwens de gekste verhalen de ronde. De AID-ers zijn dan ook niet geliefd onder de vissers. In het verleden kwam het trouwens tot harde konfrontaties waarbij rake klappen niet achterwege bleven.

Drie jaar geleden stelde de Tweede Kamer grote gebreken in de visserijcontrole vast, met een grootscheeps fraude tot gevolg. De positie van Braks, politiek verantwoordelijk voor het optreden van de AID, kwam toen reeds in het gedrang omdat hij volgens sommigen op de hoogte moet geweest zijn van de uit hand gelopen situatie en nauwelijks iets ondernam om de fraude in te dijken. In februari kwam het bedrog opnieuw ter discussie toen een kamerlid betoogde dat de helft van de Nederlandse vissers bedrog pleegde. Een paar weken geleden bevestigde Braks dat er in 1989 ongeveer de helft meer kabeljauw en tong was gevangen dan de toegelaten hoeveelheid. Ingewijden zijn van oordeel dat een sluitende controle in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, maar wanneer de overtredingen derdelijke vormen aannemen is wat doorgaat voor een controle in werkelijkheid een farce.

Janboel

Het knoeien met de cijfers zou gebeurd zijn omdat anders zwart op wit duidelijk werd dat het controlesysteem volledig lek was. Een kamerlid noemde de huidige controle "dweilen met de kraan open". De leiding van de AID zou tegen deze achtergrond ook opdracht hebben gegeven niet altijd even intensief te controleren. Op die manier kon Braks een rooskleurig beeld worden aangereikt over de hoeveelheid gevangen vis. Uit de cijfers, verstrekt ter voorbereiding van het overleg met de vaste kamercommissie voor visserij, bleek ook dat de overbevising niet van toepassing was op alle gekwoteerde vissoorten. Ondermeer het scholkwotum bleef voor acht procent onbenut. In dezelfde brief aan de Tweede Kamer liet Braks nog weten dat er vorig jaar veertig procent meer processen verbaal werden opgemaakt, maar dat er toch nog vijftig procent teveel kabeljauw en tong kon gevangen worden. De minister noemde de cijfers, gebaseerd op gegevens van het Landbouw Economisch Instituut (LEI) en het Centraal Bureau voor Statistiek, verontrustend. Braks

bestempelde de verscherpte controle sinds februari als gerechtvaardigd en verantwoord. Hij verwees hierbij naar de invoering van mobiele controleteams van de AID. Deze ploegen controleerden onaangekondigd visserij-schepen op aanlegplaatsen.

Braks moest over de toenemende stroom geruchten en verdachtmaking opheldering verstrekken aan het parlement. De Tweede Kamer wil vooral een antwoord op de vraag of het eventuele geknoei bij de AID het gevolg is van diepgaande meningsverschillen op het landbouw- en visserijdepartement. Zoals de zaken er nu voorstaan lijkt het er sterk op dat de AID-actie niet aan het vooropgezet doel beantwoordt, namelijk het terugdringen van de visvangst binnen de toegelaten vangsthoeveelheden.

Onderzoek

De Nederlandse Rijkrecherche gaat nu in opdracht van minister Braks en justitieminister Hirsch Ballin onderzoeken of de AID gesjoemeld heeft bij het opstellen van de vangstrappen. Het ziet er echter niet naar uit dat het onderzoek in de eerste weken wordt afgerond. Intussen is Braks voor de Tweede Kamer-commissie voor visserij verschenen waar de leden niet hoog oplopen met de verstrekte antwoorden. In een volgende zitting krijgt de minister alvast een resem vragen voorgeschoteld in afwachting dat het debat eind juli plaatsvindt.

Van zijn kant heeft Braks een streng onderzoek geëist dat zich niet tot de werking van de AID beperkt. Nu zijn hoofd op het spel staat wil hij opheldering over de relatie tussen de controledienst en zijn departement. Volgens Braks doet de overheid alles om paal en perk te stellen aan de overtredingen. Er zijn zes mobiele teams die onverwacht op zee controleren. Op marineschepen zij regelmatig AID-ers gestationeerd. Bij de aanlandingen kijken de controleurs ook al scherp toe en de boekhoudingen van de reders worden tegen het licht gehouden. Ondanks al de-

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUgge BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE ☎ (059) 32 31 80
Bruggelaan 12, BREDENE



AID-ers wachten een vaartuig op. Eenmaal afgemeerd stappen de controleurs aan boord om de vangst te controleren. (foto gw)

ze maatregelen blijkt het vangstregistratiesysteem niet te functioneren. Zelfs de inzet van een kwart van de AID - dat is één controleur per dertig vissers - kon de overtredingen niet stoppen. De controles kosten de staatskas een pak geld, geschat op 10.000 gulden per jaar en per schip. De minister stelt nieuwe maatregelen in het vooruitzicht, waarbij hij ook vasthoudt aan zijn idee om de vissers per satelliet te volgen.

Meer controle

De Nederlandse marine gaat de controle op de naleving van de vangstreglementering op zee drastisch verscherpen. Dit jaar zullen de zes mijnvegers het aantal controlevaarten tegenover vorig jaar verdubbelen. Volgend jaar zullen de opdrachten nog toenemen. De taak van de mariniers is vooral gericht op preventie en signalering. De feitelijke controles worden niet door de marine zelf uitgevoerd, maar door de Rijkspolitie te water en de inspecteurs van de AID die meevaren. De ervaring leert dat bij ongeveer de helft van de controles overtredingen als het niet bijhouden van het logboek, het bezit van netten met te kleine maaswijdte of een te grote netopening en in uitzonderlijke gevallen het bezit van verboden vuurwapens worden vastgesteld. In totaal zijn er gedurende de eerste vijf maanden reeds 350 procesen-verbaal opgemaakt tegen vissers. Een deel van de beschuldigingen slaan op het ontduiken van de controle in de visafslag. Om deze ontduiking te voorkomen wil Braks een betere registratie bij de tussenhandelaren invoeren, waarbij de verplichte vermelding

van het registratienummer van het aanvoerende schip op alle documenten een belangrijk gegeven zou vormen. De handelaren hebben hierop al verbolgen gereageerd door de betrachting onuitvoerbaar te verklaren.

Frauderende vissers zullen in de toekomst met hogere boetes en snellere veroordelingen moeten rekening houden, zegt de minister. In overleg met zijn kollega van justitie wil hij, nog voor de "gepakte" vissers voor de rechter komen, het illegaal verworven economisch voordeel ontnemen door het opleggen van een borgstelling zoals gebruikelijk in de Bondsrepubliek. De AID-kontrole is volgens de minister slechts voor beperkte verbeteringen vatbaar. Uitbreiding van de effectieven kan niet meer, anders komt men tot een situatie waarbij iedere visser over een eigen controleur beschikt.

Nieuwe saneringsregeling

Blijft de vraag hoe de EG-kommissie zal reageren wanneer blijkt dat de Nederlandse overheid jarenlang misleidende vangstcijfers doorgespeeld heeft. Intussen blijft de Nederlandse visserij met hét hoofdprobleem kampen: de overcapaciteit en de sanering van de vloot. De Europese Commissie zal nog dit jaar - overigens op aandringen van Nederland - een voorstel indienen voor een verbeterde saneringsregeling. De formule moet het uitstappen voor de vissers aantrekkelijker maken. Alleen door het wegwerken van de overcapaciteit van de vloot kan ook het probleem van de overbevissing van de Noordzee een oplossing krijgen. Braks heeft nu haast om het nijpende Ne-

derlandse probleem bij de EG-instansies aan te kaarten. Enkele weken geleden kon ternauwernood een nieuwe blokkade van de havens worden voorkomen. Volgens de huidige regeling krijgen de vissers 4.800 gulden (85.000 fr.) per gesaneerde pk. Dat bedrag moet volgens de visserijorganisaties omhoog tot minstens 7.200 gulden (130.000 fr.). Reeds op 5 juli legde de geviseerde minister zijn nieuwe voorstellen - die later door Brussel nog moeten bekrachtigd worden - aan de nationale visserij-organisaties voor. Van de overcapaciteit van 145.000 pk zou al 37.000 pk weggewerkt zijn en 10.000 pk in behandeling. De verkorting van de boomkorren en een aangepaste zeedagenregeling zou een capaciteitsreductie van 74.000 pk betekenen. Blijft nog 25.000 pk, wat gelijk is aan een vloot van veertig 600 pk-ers, waarvoor nog een oplossing uit de bus moet komen. Tegen een prijs van 7.200 gulden per pk zal de operatie, afgezien van de sociale kosten, toch de aardige som van 180 miljoen gulden of meer dan drie miljard frank kosten. En dan stelt zich de vraag: wie zal dat betalen? (gw)

A.I.D.

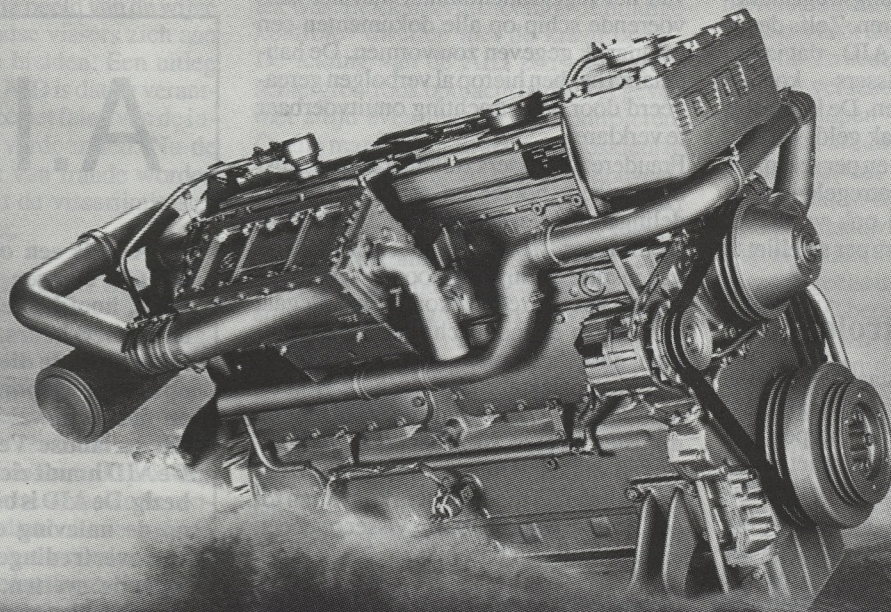
De AID is een opsporingsdienst die 650 mensen ter beschikking heeft, hoofdzakelijk controleurs en rechercheurs. Voor bepaalde taken doet de dienst beroep doen op andere opsporingsambtenaren en op de bewakingsdienst NVD (Nederlandse Veiligheidsdienst). De AID houdt zich met veel zaken bezig. De AID is belast met toezicht op de naleving en de opsporing van overtredingen van 53 uiteenlopende wetten. De AID controleert alles en nog wat. Naast de vissers krijgen ook de boeren hen vaak op bezoek voor controle van de melkkwota en mestoverschotten. Ze houden exporteurs in het oog die ten onrechte kaas- en botersubsidies willen opstrijken of houden een oogje in het zeil op het gokken paardenwedrennen, de handel in beschermde diersoorten enz.

Voor de visserijkontrolere wordt een zesde van het effectief ingezet en tijdelijk gedetacheerd in Urk, Vlissingen, IJmuiden, Harlingen en Lauwersoog.

meer schakelborden
in kust, onderdelen

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND

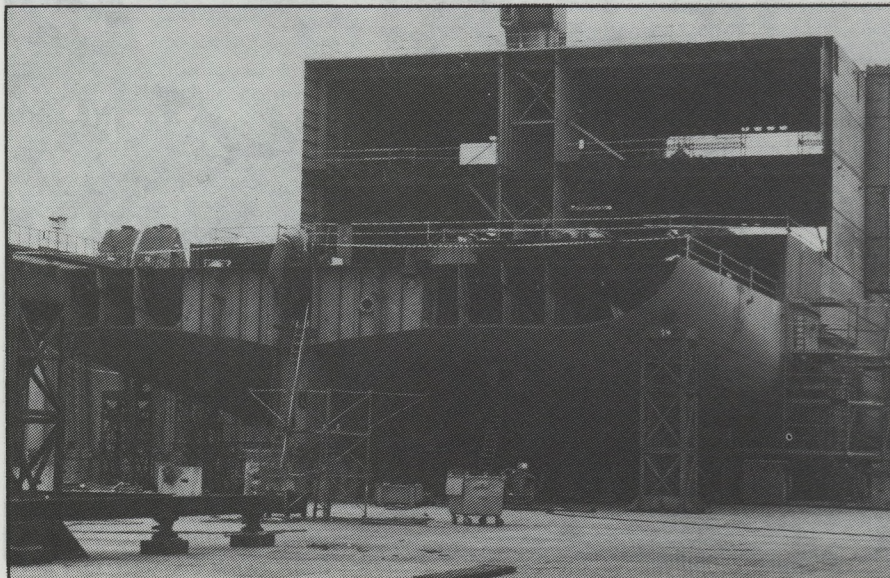
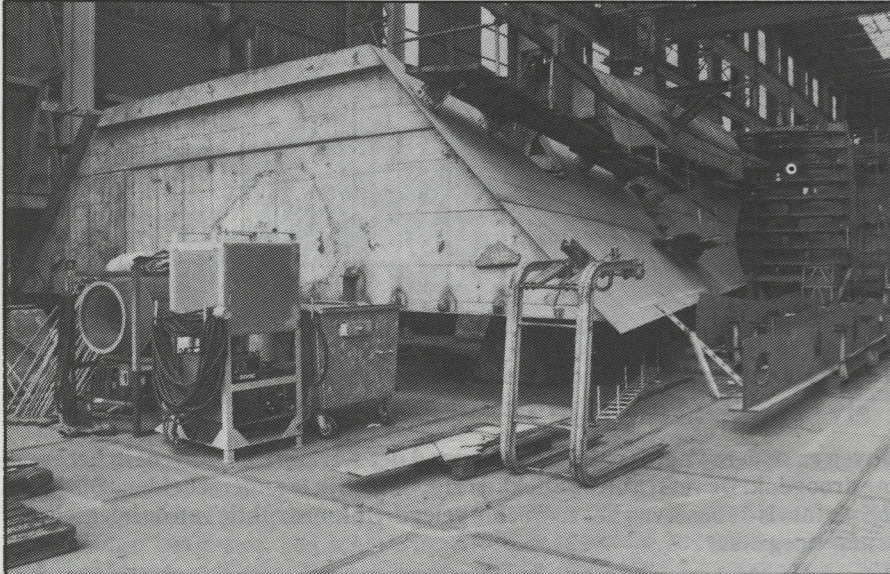


DAF

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

RMT-wapen tegen Kanaaltunnel

Jumbo-carferry 'Koning Boudewijn' in aanbouw op Boelwerf



Wellicht krijgt de geïnteresseerde lezer hier de eerste foto's onder ogen van de 'Koning Boudewijn', de eerste jumbo-carferry voor de RMT die volgend jaar op de Kanaalroute wordt ingezet. Het ro-ro-veerschip is momenteel in aanbouw op de Boelwerf in Temse. De Belgische werf kreeg de voorkeur op vier buitenlandse werven om het 163,4 m lange pronkstuk te bouwen. De Waaslandse werf bouwde al eerder de carferry 'Koningin Fabiola' (1962) voor de staatsrederij.

Sinds 1829, jaar van de oprichting van een kleine werf aan de Schelde-oever door scheepstimmerman Bernard Boel, is achter de gotische O.-L.-Vrouwkerk een scheepswerf gegroeid die zich over 80 ha uitstrekt. Tussen beide oorlogen kreeg de werf bekendheid door de bouw van talrijke "Congoschepen". Pas na de tweede wereldoorlog legde de "NV Scheepsbouwerven Jos Boel en Zonen" zich toe op volwaardige zeeschepen die steeds groter en groter werden. In de jaren vijftig waren het schepen van 20.000 tot 40.000 ton. Nu schrijft de "Boelwerf NV" niet meer terug voor OBO-carriers van 163.000 ton zoals de "Waasland".

De Boelwerf in Temse (hoofdzetel) beschikt hiervoor over een enorm droogdok van 560 bij 55 m. waarin gelijktijd meerdere schepen tot stand komen. Momenteel is het dok ingenomen door een LPG-tanker van 28.000 m³ voor de rederij Exmar. Daarachter ligt bouworder 1534, het scheepsnummer van de RMT-jumbo. Vervolgens biedt het enorme droogdok nog plaats om twee indientieke koelschepen naast elkaar te bouwen. De 1.800 personeelsleden, waaronder tientallen ingenieurs, 250 scheepstekenars en honderden hooggeschoolde technici, beschikken over de meest geavanceerde scheepsbouw-knowhow zodat ontwerp én bouw volledig in eigen beheer gebeuren. Boel kreeg, ook om wille van de tewerkstelling in de Belgische scheepsbouwsector, de

Foto links boven: een sectie in aanbouw
Foto links onder: de voorlaatste achtersectie staat reeds in de juiste koppelstand.

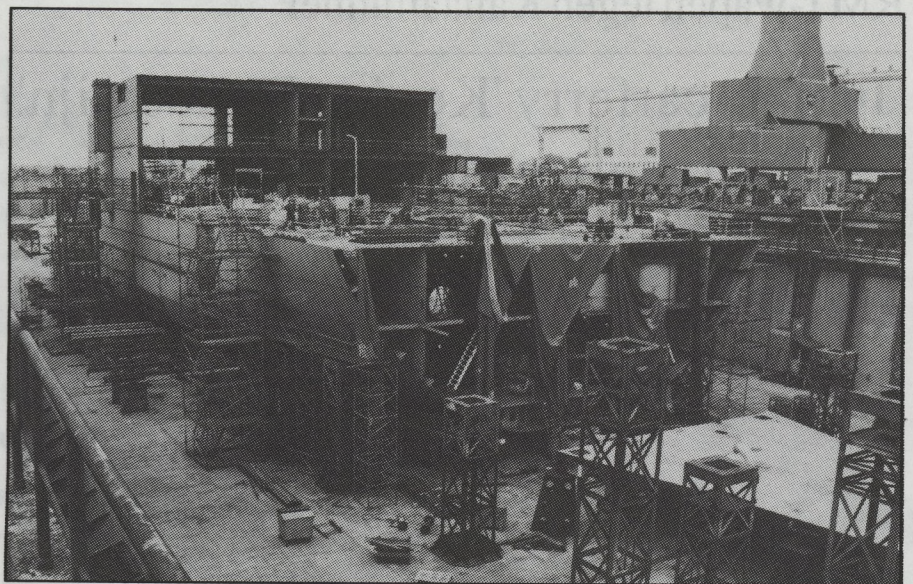
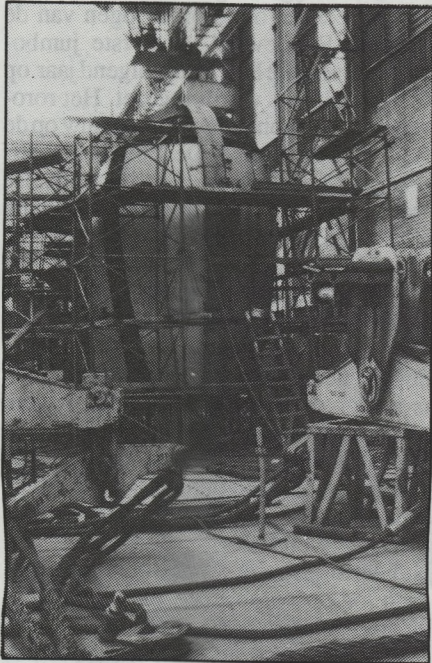
n.v. **quintiens**

**SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
GROOTHANDEL ELECTRICITEIT**

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

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

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



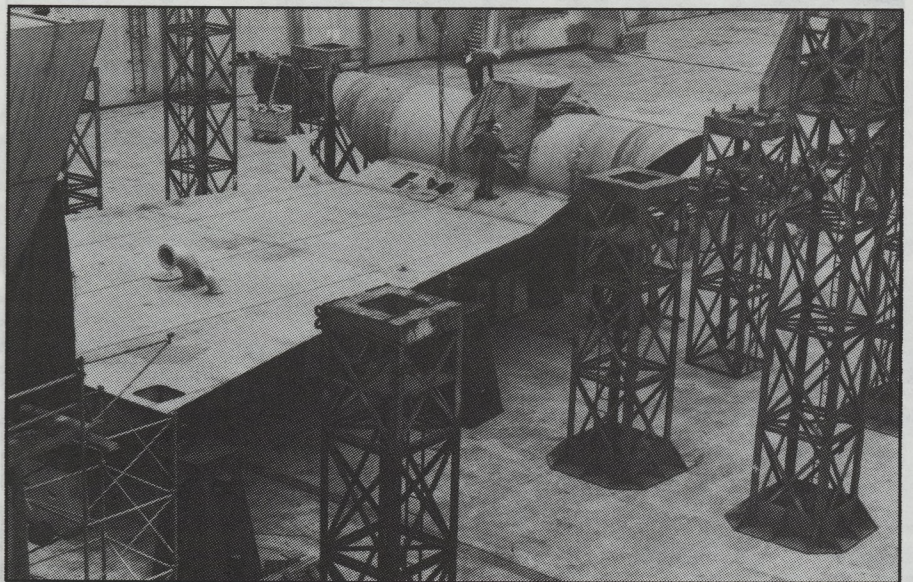
Links: De constructie van de bulbsteven

voorkeur op Astilleros Espanoles, Schichau Seebeckwerft uit Bremerhaven en Nippon KK-Corporation uit Osaka die eveneens een offerte indienden.

Onze interesse ging uiteraard uit naar de jumboferry van 163,4 m. (50 m. langer dan de huidige schepen) op 27,6 m. In de konstruktiehallen worden de meeste sekties vooraf vervaardigd. In de grootste loods kan dat gaan om stukken tot 450 ton die door handige kraanmannen precies op hun plaats terecht komen. Zo worden de garage- en passagiersdekken geleidelijk opgebouwd. Uiteindelijk moeten de tien dekken plaats bieden aan 710 wagens (120 vrachtwagens) en 1.280 passagiers die over 126 hutten kunnen beschikken. De kostprijs bedraagt 3,9 miljard frank. Maar de Regie moet dat fortuin niet meteen neertellen. De financiering berust op een "Bare Boat Charter", een renting waarbij een financiële groep het schip bestelt. De RMT huurt het schip voor een periode van vijftien jaar en kan er vervolgens eigenaar van worden.

Voor het ontwerp van de "Koning Boudewijn" werd wel beroep gedaan op buitenlandse ondernemingen. Het uiteindelijke concept is van Deense hand. Uiteindelijk moet het eerste RMT-schip van de tweede generatie in juni 1991 klaar zijn om vervolgens als "Belgisch" wapen tegen een kruissnelheid van 21 knopen (39 km/u) in de Chunnelkonkurrentieslag zijn sporen te verdienen. Teneinde het in- en uitvaren van het mammoetschip mogelijk te maken heeft Openbare Werken een investeringsprogramma uitgewerkt voor de versteviging van de Oostendse kaaimuren en verdieping van de havengeul tot aan de Binnenstroombank tot 8,5 m.

Boven en onder: Vooraanzicht van de stand der werken (foto boven) in het enorme droogdok. De verschillende dekken zijn duidelijk te onderscheiden. Op de onderste foto is de basis van het voorschip gelegd. De constructie van de boegschroef is nagenoeg klaar.



SPAARKREDIET n.v.

Kantoor Dirk Laga,

Aartshertoginnestraat 45, 8400 Oostende.

Tel: 059 / 70 37 46. Fax: 059 / 80 81 45. Privé tel: 059 / 32 59 08

*Beleggingen: 7, 75% en méér netto,
zonder muntrisico*

Kredieten - S-verzekeringen - S-lease - vermogensbeheer - S-portfolio - Giro-2000

Foto's en tekst: Guido Walters

O.231 'St.-Carolus' grondig verbouwd

Na een zes weken continuïsserij ligt de O.231 St.-Carolus voor ruime tijd aan de kaai. De bokkentreiler van reder Norbert Hennaert wordt immers grondig verbouwd. De O.231 krijgt niet alleen een andere motor, maar ook een boegschroef en een vernieuwd visruim.

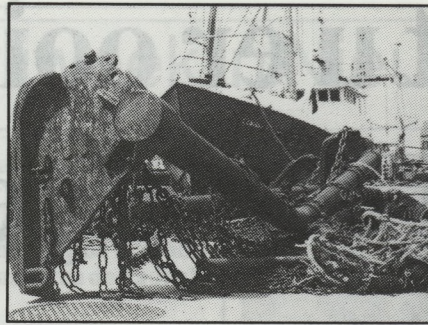
De O.231 is niet eens zo oud. Het schip kwam pas in 1981 in de vaart. Het was toen vijf jaar geleden dat er in Oostende nog een nieuw vaartuig kon ingewijd worden. Het nieuwe vissersschip was dan nog niet eens aan de kust gebouwd maar op de Scheepswerven van Langerbrugge in de Gentse kanaalzone.

Intussen is het 35 meter lange schip bijna bestendig in de vaart gebleven. Alles was afgestemd op rendement en efficiëntie. De O.231 was een van de eerste vaartuigen met een ijsmachine, transportband en viswasautomaat aan boord. Het schip was steeds voorzien van heel wat onderdelen die onmiddellijke herstelling van de mees- te euvels op zee toelieten. Om de forse investering rendabel te maken voerde reder Hennaert de continuïsserij in waarbij het vaartuig in buitenlandse havens afmeerde en de vangst per container liet overbrengen naar Oostende. Na elke reis kwam een nieuwe bemanning aan boord die onmiddellijk weer in zee stak waardoor de bokkentreiler bijna bestendig in bedrijf was. Het baart dan ook geen verwondering dat de O.231 in 1986 het aanvoerrekord in Oostende op 4,61 miljoen bracht. (het jaar daarop werd dat gebroken door de Z.96 met 4,99 miljoen).

Verbouwing

Na een laatste ophoud in Fleetwoord zette de O.231 koers naar Oostende waar eind mei voor het laatst werd verkocht. Sindsdien ligt de treiler afgemeerd in de achterhaven voor de geplande verbouwing, een onderneming die zowat drie maanden zal in beslag nemen.

In de eerste plaats krijgt de O.231 een nieuwe motor ter vervanging van de Bolnes van 1.200 pk. Om de oude motor te verwijderen en de nieuwe te plaatsen moet een deel van het dek opengemaakt worden. Op de droogzettinginstallatie van Beliard wordt een boegschroef geplaatst, terwijl het binnenschip een nieuwe bekleding krijgt en het visruim volledig vernieuwd wordt. Uiteraard gaat het hier om een forse investering die vele miljoenen vergt.



De O.231 keerde terug met een zwaar gehavend korijzer en een verwrongen boomkor. Binnen enkele weken zal de St.-Carolus volledig vernieuwd het zee- gat kiezen. (foto gw)



21 miljoen IJslandse vis voor ZV in eerste kwartaal

De containertrafik tussen IJsland en Zeebrugge is pas dit jaar goed op gang gekomen. Wekelijks, bij voorkeur op dinsdag en donderdag, werden gemiddeld twee ladingen op de markt gezet. Einde maart waren reeds 28 containers geveild in de Zeebrugse Visveiling. Gedurende het eerste kwartaal bestond de aanvoer uit 344.799 kg IJslandse vissoorten die een besomming van 21.331.434 frank opleverden, wat een gemiddelde prijs van 61,86 betekent.

Aangezien dinsdag en donderdag traditioneel beschouwd worden als niet-veildagen bracht deze complementaire aanvoer meer activiteit mee voor de ZV. Vastgesteld werd dat steeds meer reders bereid gevonden werden om ook op die dagen te verkopen. Deze ontwikkeling is niet onbelangrijk omdat hierdoor een permanente aanvoerstroam tot stand komt. De visverwerkende industrie kan zich op die manier dagelijks bevoorraden in de Brugse afslag. En dat is natuurlijk een must voor een visveiling die alles in het werk stelt om uit te groeien tot een toonaangevend Europees visserijcentrum. Bedrijven zullen zich immers daar vestigen waar het minst toeleveringsproblemen zijn is de filosofie achter het ZV-project in de achterhaven.

In IJsland ziet men de zaken echter enigzins anders. De massale uitvoer van verse vis kost de IJslandse economie veel toegevoegde waarde. Voor een land dat voor driekwart op de opbrengst van de visserij leeft is de verwerking van vitaal belang voor de tewerkstelling. De IJslandse overheid bekijkt de toenemende containertransporten naar diverse landen dan ook met gemengde gevoelens.

220 tong extra in de Ierse Zee

Bij de vastlegging van de kwota voor 1990 keurde de EG-vissersrijministers einde vorig jaar een opvallende TAC-verhoging (van 1.165 naar 2.085 ton) voor Noordzeetong goed (+78%). Deze verhoging lag in de lijn der verwachtingen om de voorspellingen van de biologen duidelijk in die richting wezen. Daarentegen werd in de Ierse Zee het tongkwtum voor de Belgische vissers opnieuw verlaagd (van 730 naar 520 ton). Tijdens de onderhandelingen kon staatssecretaris De Keersmaecker wel bekomen dat de hoeveelheid tong in de Ierse Zee in de loop van mei voor een herziening vatbaar was. Intussen was de Ierse Zee voor onze tongvissers sinds eind april gesloten op basis van vermoedelijke vangsten en op een ogenblik dat een kwotumverhoging in het verschiet lag.

Tijdens de jongste bijeenkomst heeft de EG-ministerraad gunstig gereageerd op de commissievoorstellen. De Belgische vissers die hun tongkwtum in de Ierse Zee reeds opvisten mogen in die zone opnieuw tong vangen. De EG-ministerraad besliste op 27 juni, op basis van wetenschappelijke bevindingen, om de totale beschikbare hoeveelheid tong voor dit jaar op te drijven van 1.050 ton tot 1.500 ton. Dit is een gevolg van de gunstige evolutie van het tongbestand in de Ierse Zee. Voor ons land zit een toename in van 220 ton tong, waardoor de totale hoeveel in het Ices-gebied VIIa opgetrokken werd tot 740 ton.

Uit de verschillende vangstgebieden werd per einde mei reeds 2.133 tong aangevoerd, wat minder dan de helft is van de totale beschikbare hoeveelheid. De aangevoerde hoeveelheden tong waren tot nog toe hoger dan de vorige jaren, maar brachten met een besomming van 525 miljoen heel wat minder op. De gemiddelde prijs einde mei bedroeg vorig jaar nog 336 frank en viel nu terug tot 246 frank.

nv Verheye Joël

scheepsherstellingen
afwerken nieuwbouw +
ombouw
kranenverhuur
draai- en freeswerk
herstelling vislieren en
onderhoud
leveren en plaatsen van
vangstsorteerbanden

Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11
8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 45 41 (atelier en burelen)
& 050 / 54 69 89 (D. Verscheure)

Hebt u er ooit aan gedacht een eigen krant uit te geven ?

Wellicht zult u verwonderd staan over de titel boven dit stuk, maar misschien ook niet. Misschien bent u wel een bedrijfsleider of bent u actief in een vereniging. Dan hebt u er ongetwijfeld reeds aan gedacht een krantje uit te geven: een ledenblad, een tijdschriftje bestemd voor uw klanten of een personeelskrant. Misschien hebt u nu reeds zo'n krantje en ervaart u nu 'aan den lijve' hoe moeilijk het is om telkens weer kopij te verzamelen, een goede lay out te vinden en weet u hoeveel werk er wel kruipt in het zetten van die teksten.

Misschien hebt u wel nagelaten om een blad uit te geven omdat u wist hoeveel werk het zou meebrengen... Wat er ook van zij, u bent ervan overtuigd dat zo'n eigen blad een goede zaak zou

zijn, mocht u maar niet met al die moeilijkheden gekonfronteerd worden.

Wij doen het werk

Een krant uitgeven behoort nu tot uw mogelijkheden. U kunt vanaf nu regelmatig uw klanten, uw personeel, uw leveranciers, uw leden (en ga zomaar door) op een originele manier bereiken. U kunt dat doen met uw eigen tijdschrift.

Veel werk is daar voor u niet aan. Het enige dat u moet doen is contact met ons opnemen... En vanaf dat moment zitten wij met de zorgen.

Op uw vraag maken wij een origineel blad, typisch voor het doel dat

u nastreeft. Wij zorgen ervoor dat dit blad v6r boven de middelmaat uitsteekt en wat meer is: wij doen het aan prijzen waarvoor u het zelf nauwelijks kunt klaren.

Vele mogelijkheden

Er is van alles mogelijk met zo'n eigen blad. Wij bemeesteren de meest diverse druktechnieken. U kunt het verspreiden in de meest uiteenlopende oplagen.

Wij kunnen u het volledige blad leveren. Als u het wenst dan maken wij de foto's, we schrijven de teksten, we zetten en we drukken het. Als u er helemaal niets mee wilt te maken hebben, dan doen we het

zelfs voor u op de post.

Seaprint

Misschien bent u een heel goede bedrijfsleider of een uitstekende organisator, dan zult u begrijpen dat het samenstellen van een tijdschrift een vak is. De tijd van de stencilmachine ligt reeds ver achter ons. Er is een Vlaams spreekwoord dat zegt: "schoenmaker blijft bij uw leest." En dat doen wij dan ook. Seaprint is een bedrijfje dat zich gespecialiseerd heeft in het uitgeven van tijdschriften. U moet eens contact met ons opnemen !

Graag zou ik meer vernemen over het uitgeven van een eigen blad

naam bedrijf/vereniging:

Kontaktpersoon:

Straaten nr:

Gemeente en postnr:

Tel:

Terugsturen naar Seaprint, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende. Tel: 059/32.55.59

Visserijweek in Nieuwpoort

Niettegenstaande Nieuwpoort het hele jaar door met de visserij wordt geassocieerd staat deze bedrijfstak tijdens het pinksterweekeinde speciaal in de kijker. Tijdens de jaarlijkse "Week van de landbouw en de visserij" die voor de zevende keer haar beloop kreeg werd daar nog eens extra de nadruk op gelegd.

Tijdens de plechtigheid die gepaard ging met de opening van de jaarlijkse tentoonstelling in de feestzaal van de vismijn wezen verschillende sprekers op de moeilijkheden die zowel de landbouw- als de visserijsector kennen. Schepen Willy Vermote was vol lof voor de inzet, durf en dynamisme van de vissers die ondanks alle problemen de Nieuwpoortse visserij in leven weten te houden.



Het redersduo van de O.494 Lucky Star, Peter Ketels en Robert Vandorpe die de beste besomming bij de kleine vaartuigen maakte.



Reder Freddy Guilleman en echtgenote van de N.782 Nancy die als gevierde garnaaivissers naar voor mocht treden.

Gast spreker Ir. Rudy De Clerck van het Rijksstation voor Zeevisserij trok een vergelijking tussen de landbouw en de visserij als voedselverstrekker en werkverschaffer.

Stroomversnelling

Beide sectoren behoren tot de oudste bezigheden van de mens omdat zij in de primaire behoeften voorzien. De laatste tientallen jaren moesten beide sectoren veel terrein prijs geven. Het aantal landbouwbedrijven is sinds de jaren zestig tot een derde teruggebracht, de visserijvloot is gehalveerd. Ir. De Clerck situeert be-



Bij de Nieuwpoortse middenslagvaartuigen was reder Charles Beuckels en echtgenote van de N.575 Francine de gelukkige laureaat.

de verschijnselen in de algemene omwenteling die zich in Europa voltrekt. Hierin speelt de Europese Gemeenschap een toonaangevende rol, het EG-beleid is op de eerste plaats gericht op de rationalisering van de bedrijven. De tussenkomsten

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



De reders Zwertvaegher en T'Jaecx die in de hoogste categorie met hun N.738 Johan de hoogste besomming in Nieuwpoort boekten.

waren soms ingrijpend. De "gezondmaking" van beide sectoren heeft ertoe geleid dat een toestand van absolute vrijheid veranderde in een situatie van "gebod en verbod" stelde de spreker, er aan toevoegend dat niet alle beslissingen door de betrokkenen in dank werden afgenomen. Dit bracht beide sectoren in een stroomversnelling, zij het dat de strategie in beide sectoren niet dezelfde richting uitging. De landbouw werd meer op nationale en regionale leest geschoeid, terwijl de visserij een internationale dimensie kreeg. De EG-autoriteiten beheren en verdelen de visbestanden als een gemeenschappelijk bezit en verdeelt het volgens een kwotasysteem waarmee ieder land moet leren leven.

Vissershulde

Traditioneel is er op pinkstermaandag de ingetogen hulde aan het Nieuwpoortse vissersmonument. De herdenking van de op zee omgekomen vissers werd opnieuw voorafgegaan door de druk bijgewoonde eucharistieviering in de vismijn. Na de mis zegende E.H. Pattou de bijna voltallige vloot die er onder een stralende zon mooi gepavoiseerd bij lag. In stoet trokken de vissersfamilies en prominenten vervolgens naar het erepark rond het monument dat ere-burgemeester Gheeraert destijds liet oprichten. Geschaard rond "De Visser" van beeldhouwer De Soete herinnerde schepen voor visserij Vermote aan de zware voorjaarsstormen die de kust geselden. Heel wat vissersfamilies van niet tijdig binnengeraakte vaartuigen beleefden toen bange uren. Ondanks die angstaanjagende omstandigheden ging tijdens het voorbije jaar slechts één vissersleven op zee verloren. Spreker herinnerde aan de pijnlijke verdwijning van de jonge Peter Schoutteet, varende op de Z.43 Pandora, die in april in de Ierse Zee verdween. Na de stille bloemenhulde waarbij tientallen ruikers en kransen aan de voet van het gedenkteken werden neergelegd en de getroffen families hun emoties onderdrukten ging de opgekomen menigte stil uit elkaar.

Verdienstelijke reders

Sluitstuk van het Pinksterweekeinde was de jaarlijkse huldiging van de verdienstelijkste reders en de bemanningen die vorig jaar de beste besommingen maakten in de Nieuwpoortse vismijn. Bij de kleine groep garnaalvissers viel de N.782 Nancy van Freddy Guilleman, die 7.941 kg garnaal aan wal bracht, in de prijzen. Dit is echter heel wat minder dan de aanvoer van de echte "Garnaalkoning", met name de N.555 Valentino van de rederij Dawenda (Albert Deramoudt) die 24.950 kg aanvoerde. Het reglement, in 1984 opgesteld door de Vissershavenskom-



De eigenaars van de N.75 Sarvy die als algemeen laureaat met de hoogste brutobesomming in de Nieuwpoortse vismijn voor het jaar '89 werden gehuldigd. (Foto's gw)

missie, voorziet echter dat de laureaten van een bepaald dienstjaar de daaropvolgende drie jaar niet meer in aanmerking komen indien zij opnieuw de hoogste besomming lukken. De N.555 verkeert in dit geval aangezien schipper-reder Albert Deramoudt en zijn zoon reeds vorig jaar het herinneringsgeschenk mochten in ontvangst nemen omdat zij tijdens het dienstjaar 1988 met de ex-O.555 reeds als beste Nieuwpoortse garnaalvissers naar voor traden.

Bij de vaartuigen van minder dan 250 pk of groter dan 250 pk maar kleiner dan 30 BT werd de O.494 Lucky Star gehuldigd. Het kustvaartuig van de reders Peter Ketels (Middelkerke) en Robert Vandorpe (Diksmuide) besomde ruim vijf miljoen aanzienlijk minder dan de N.95 Jonas die vorig jaar met de eer ging lopen en dus dit jaar niet meer in aanmerking kwam ondanks een beter resultaat.

In de categorie vaartuigen van 251 tot 299 pk of meer dan 299 pk maar kleiner dan 50 BT was de koperen gedenkplaat voor de N.575 Francine van reder Charles Beuckels die meer dan acht miljoen besomde. De laureaat van vorig jaar N.350 Colette deed het zelfs iets beter maar kwam volgens het geldende reglement evenmin in aanmerking.

Bij de grootste Nieuwpoortse vaartuigen, vanaf 300 pk of 50 BT, kwam de N.738 Johan van de rederij Lorvan als laureaat uit de bus. De reders Ronny Zwertvaegher en Roland T'Jaecx sloten het jaar af met een besomming die net de tien miljoen niet oversteeg. Zij haalden een beter resultaat dan de vorige laureaat N.58 Pascin die op de tweede plaatst eindigde.

Tenslotte mocht nog reder Alain Rathé van de N.75 Sarvy naar voor treden als algemeen laureaat met de hoogste besomming tijdens het afgelopen dienstjaar. Met bijna elf miljoen bleef het vaartuig onder de brutobesomming van de N.52 Kottens II die in '88 over de dertien miljoen geraakte. Het schip kwam intussen in handen van de Oostendse rederij Jami waardoor het zijn vangsten verdeelde tussen Nieuwpoort en Oostende.

Volledigheidshalve weze nog vermeld dat een aantal in Nieuwpoort geregistreerde vaartuigen hun thuishaven nooit aandoen. Dit geldt in de eerste plaats voor de grote treilers N.3 Frederick-Patrick, N.36 Donia, N.40 Ravelingen, N.45 Herakles en N.719 Atlantic. Andere vaartuigen verdeelden hun vangsten over verschillende afslagen, o.a. N.52 Sea Hunter, N.57 Terry, N.126 Skylight en N.723 Pallieter waardoor hun resultaten in de thuishaven minder zwaar doorwegen. (gw)

Het volgende nummer van Het Visserijblad
verschijnt op 3 augustus

Vader gaat op stap

Kalender voor vissers

JULI

- 6 Folkloremarkt op het binnenpark van het Visserijmuseum in Oostduinkerke (elke vrijdagavond in juli en augustus)
- 6 Start verkoop Zeeuwse mosselen
- 7 Voorbereidende vergadering Polenreizigers HVB in A. Diezcentrum te Bredene (11 uur)
- 7 Veerse Meer-dagen in Wolphaartsdijk (Goes)
- 8 Zeewijding in Zeebrugge en "Dag van de Zeebrugse Vis"
- 13 Folkloremarkt op het binnenpark van het Visserijmuseum in Oostduinkerke
- 13 Veerse Meerdagen in Arnemuïden in teken van de visserij
- 14-15 Veerse Meerdagen in Kamperland (slot)
- 17 Vissersmis en bloemenhuldehulde in St.-Antoniuskerk, Vuurtorenwijk Oostende (10 uur)
- 20 "Nieuwpoortse Visbakkers" op avondmarkt in Nieuwpoort
- 26 Frans-Belgisch overleg in Parijs ivm boomkorvisserij in de Golf van Biscaye
- 28 Start Polenreis van HVB
- 28-29 Havenfeestel op Waddeneiland Texel
- AUGUSTUS**
- 3 Augustusnummer HVB
- 3 Aankomst "Cutty Sark Tall Ship Race" in Zeebrugge
- 3 Folkloremarkt op het binnenpark van het Visserijmuseum in Oostduinkerke (elke vrijdagavond in augustus)
- 3-5 Vlootdagen van de Zeemacht en MBZ in Zeebrugge
- 5 Terugkeer Polenreizigers HVB
- 6-15 "Inrybprom-90" in Leningrad, vakbeurs voor visserij en visverwerking.
- 6-11 30ste "Nor-Fishing '90", tweejaarlijkse internationale visserijbeurs in Trondheim (Noorwegen)
- 10-11 Visserijdagen in Colijnsplaat
- 11-12 Visserijdagen in Breskens
- 15 O.-L.-Vrouweprocessie en Zeewijding in Heist.
- 18 Jaarlijkse "Mosseldag" in Yerseke (NI)
- 18 Nationale Visserijdag in Katwijk (NI)
- 21-24 "Seafood Asia" in Singapore
- 25-26 Mosselheesten in Philippine
- 28-31 "Offshore Northern Seas",

vakbeurs voor offshore-activiteiten en -technieken in Stavanger (Noorw.)

29 Visserijdagen in Harlingen (NI)

SEPTEMBER

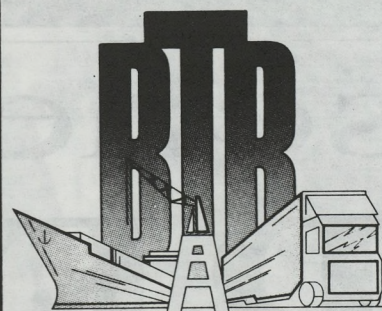
- 7 Septemhernummer HVB
- 4-7 "Aquaculture International", internationaal kongres en tentoonstelling in Vancouver (Canada)
- 4-7 "Baltexpo", internationale scheepvaarttentoonstelling in Danzig (Polen)
- 10-14 "Aquatech 90", vakbeurs voor water- en afvalwaterverwerking, en hydraulische engineering in RAI-gebouw, Amsterdam.
- 10-15 World Fishing Exhibition in Vigo (Spanje)
- 10-12 "Vis '90", internationale vakbeurs voor vishandel en visverwerking visvakbeurs in de Statenhal, Den Haag (Ned.)
- 11-16 "Sipat 90", internationale vakbeurs voor Tunesische visserij en aquacultuur in Sfax (Tun.)
- 12-15 "Deutscher Fischereitag" in Coburg, jaarlijkse bijeenkomst van de Duitse visserijverenigingen
- 18-20 "Chilling en freezing of new fish products" in Aberdeen (GB)
- 19-23 3de "Icelandic Fisheries Exhibition 1990" in Reykjavik (IJsland)
- 21-22 "Fishwest 90", visserijbeurs voor Zuid-West-Engeland in het Westpoint Exhibition Center te Exeter (GB)
- 27-30 "Seafood Thailand", Aziatische tentoonstelling voor visserijteelten en verwerkingstechnologie

OKTOBER

- 5 Oktobernummer HVB
- 7 Vissersbedevaart van Blankenberge naar Meetkerke
- 6-7 Zeevisserijdagen in Knokke-Heist
- 10-15 "Agrifish" in Muscat (Oman), vakbeurs voor levensmiddelen en -technieken
- 11-14 "Acquacultura", 5de tweejaarlijkse vakbeurs voor viskultuur en techniek in Verona (Italië)

(wordt vervolgd)

**VOORAL UW
PROBLEMEN
met betrekking tot
kinderbijslag, pensioen,
belastingen, loon en
arbeidsvoorwaarden,
WENDT UTOT DE
BELGISCHE
TRANSPORTARBEIDERS-
EN ZEEMANSBOND**

**BRUGGE - OOSTENDE****SEKRETARIS:
IVAN VICTOR**

Jules Peurquaetstraat
27,
8400 Oostende.
059 / 70 27 41

Tijdokstraat 36A,
8380 Zeebrugge.
050 / 54 47 15

Aangesloten bij het Algemeen
Belgisch Vakverbond (A.B.V.V.) en
bij de Internationale
Transportarbeiders Federatie
(I.T.F.)

**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

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

NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



„NV NORTH
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



scheepsdiesel

RENAUD

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskai 8, 8400 Oostende

Tel : 059/32 28 75 - Privé: 050/51 48 79 - Fax 059/32 56 59

- | | |
|---|---|
| - leidingwerk | - schroefassen |
| - Slipwaywerken | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk | - plaatsen en herstellen van <i>alle</i> dieselmotoren |
| - opspuiten van assen | - scheepslektricititeit en -koeling |
| - kraanverhuur | - inwisselen van punten voor beschermkledij |
| <i>- vakkundig reinigen van turbo's door geschoold en vakkundig personeel</i> | |

Schipper Frans Hallemeesch: Binnen de limieten vissen was het liefste dat ik deed

Schipper Frans Hallemeesch (78) tref je — als het weer een beetje meewilt — op één van de banken van de 'halve maan' aan het Oostendse oosterstaket-sel.

In de luwte van de betonnen manshoge muur schouwt hij — samen met de slinkende groep schippers van weleer — de voorbijschuivende vissersschuiten. Een beeld van alle tijden, onder-titeld met hun verhaal dat gisteren eindigde en dat Het Visserijblad wil bewaren.

Frans Hallemeesch is amper twee jaar als de eerste wereldoorlog uitbreekt en hij voor het eerst in Engeland belandt.

Uit die Engelse periode heeft hij nog ont-houden dat de onderwijzer in Wadebridge hem in 1919 voor de klas riep en de anderen vermanend terecht wees omdat 'die Belg de eerste van de klas was en of ze zich daarover niet schaamden'. Als beloning kreeg hij van de onderwijzer één shilling toegestopt.

Frans Hallemeesch: "In 1953 heb ik die onderwijzer nog eens weergezien. Hij was toen eenennegentig jaar. Hij herinnerde zich geen leerling Hallemeesch meer. Wel Clauwaert en Aspeslagh. Maar toen ik hem aan die shilling herinnerde zei hij kortdaat: "Jij bent Frans Hallemeesch!".

Schipper

Bij zijn terugkeer in Oostende belandt hij in de Paster Pypeschool en hoewel hij er ook als primus de klas aanvoert valt hij — omdat hij de misvieringen niet bijwoont — buiten de ereplaatsen. "Als kind heeft me dat zo'n pijn gedaan, dat ik ook later nooit meer naar de mis ben geweest," zegt Frans.

Voor het overige bewaart hij de beste herinneringen aan Paster Pype zelf. "Een eerste klas goed man, een echte vissersvriend. Ik ben nog naar zijn begrafenis geweest toen we met de O.145 net binnen lagen."

Feitelijk nog leerplichtig gaat hij in 1926 toch al in zee, maar na iedere reis moet hij wel een verslag opmaken voor broeder René.

Van dan af ook doorloopt hij alle hiërarchische graden aan boord.

Hij start zijn loopbaan op de O.145 'Margriet' van de Pêcheries du Nord die vooral het Kanaal bevest.

Net als zijn twee andere broers — er waren ook nog drie zussen — zal hij het tot schipper brengen. "En dat terwijl vader altijd gewoon matroos is gebleven. Nochtans hebben oudere schippers, zoals Louis

Coene en Toon Labbeke die bij mijn vader op school zaten, mij altijd verteld dat hij de beste van de drie was!"

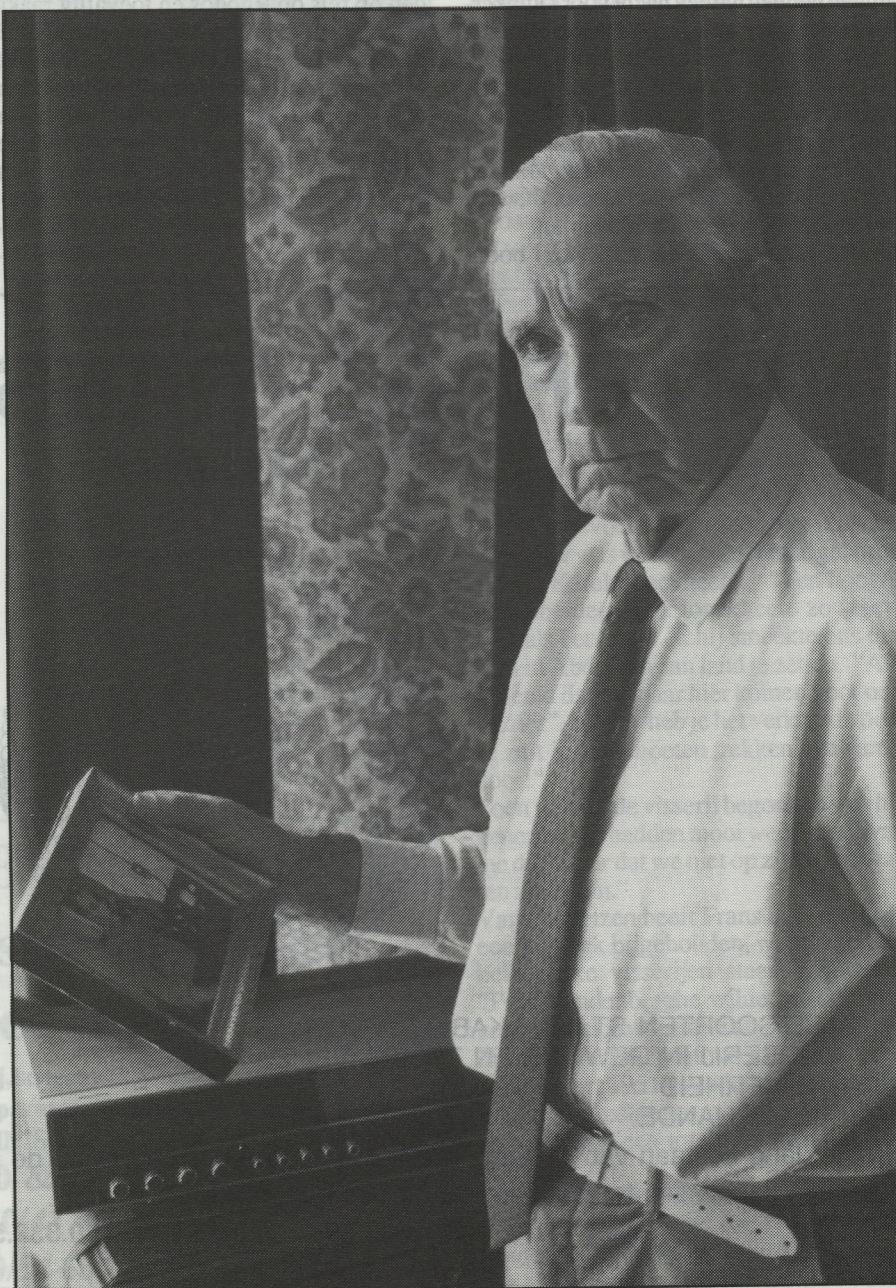
Jaren na hun terugkeer uit Engeland stierven z'n jongere broer en een zus aan de gevolgen van de Spaanse griep die ze tijdens hun vluchtperiode in Engeland hadden opgelopen!

Heel zijn leven lang blijft Frans als schipper varen. Zelf heeft hij nooit een vaarttuig uitgereed. "Waarom ook? Wij verdienden goed ons brood en hadden ook geen zorgen en miserie met een eigen vaarttuig." Na de O.145 komt hij op de O.311 'Derwind' terecht. Frans Hallemeesch: "Pietje Goetgebeur, een schilder van op het Hazegras,

had eens het ruim van dit schip hagelwit geschilderd, maar het was de gewoonte dat een deel van dit ruim — de spare bunker — bij het begin van de reis gevuld werd met steenkool voor de stookketel. Toen die man zag dat zijn mooie werk onder het kolenstof verdween begon hij zowaar te huilen." Tot de jaren dertig vaart hij bij die grote Oostendse industriële rederij, die uiteindelijk de boeken sluit.

Oorlogstijd, mooie tijd

Dan gaat Frans over naar de Motorvisserij van Crops. De ene keer als matroos, dan weer als stuurman. In 1935 stapt hij over



op de O.164 'Arbeid Adelt', een vaartuigje van 100 pk dat omwille van zijn speciale vorm door iedereen als 't Banannetje' gekend was. En in 1936 komt hij als schipper aan boord van de O.309 'Indépendance' van Seghers. Met dit vaartuig en ook met de O.237 van reder Vieren maakt hij een paar reizen tot voor de Spaanse kust.

In 1939 wordt de O.309 verkocht aan de gebroeders Ghijs en valt Frans zonder vaartuig. "Ik voelde wel dat de oorlog dreigde en om te vermijden dat ik bij de marine zou ingelijfd worden ben ik als stuurman meegegaan met Fré Wolle (Frederik Vanderwal) met de O.262 van de Rode Vloot of de Oostendse Rederij. Wij hadden nog maar pas verkocht in Fleetwood toen de oorlog uitbrak en we dienden onmiddellijk naar Oostende te komen om mensen op te halen.

Met ons schip afgeladen vol met vluchtelingen hebben we één nacht vòdr Duinkerke voor anker gelegen. Tjenne Blondé, de walkapitein van de Rode Vloot, wilde dat we naar Le Havre voeren, maar dat heb ik Fré kunnen afrapen en zo zijn we naar Wight gevaren. We belandden in Poole waar we de vluchtelingen afzetten en stoomden verder naar Darmouth, waar we als één der eersten aankwamen.

Frans' familie was eerder al aan boord

van één van de schepen van Crops aangekomen in Fleetwood, waar ook de 'visbakken' uit Oostende hun thuishaven kregen. Van daar uit werd heel de oorlog op IJsland gevaren. Samen met zijn ouders en zuster was hij in Preston, zo'n 20 kilometer van Fleetwood gehuisvest in een ruime nieuwe woning. Hallemeesch: "'t Is erg dat ik het moet zeggen, maar 't is de beste tijd uit mijn leven geweest. Wij hebben er veel geld verdiend en hadden er al hetgeen we wilden. Alhoewel we op elke reis onderzeeërs ontmoetten gebeurde er niets. Zij lieten ons met rust en wij deden uiteraard hetzelfde met hen."

Tijdens één van die IJslandreizen pikten ze bij hun terugkeer uit een reddingsboot, die al een week aan 't rondzwalpen was, negenendertig opvarenden van de getorpedeerde 'Beacon Grange' uit New Castle op.

In 1980 is Frans Hallemeesch met vrienden op reis op Rhodos en toevallig raakt hij er 's avonds in gesprek met een Engelse toerist. Als de man uit New Castle blijkt te komen, gaat bij Frans een lichtje branden en hij vertelt over die redding van bijna veertig jaar geleden. "Ja, dat was met de 'Eduard Anseele'", zegt de Engelsman zonder verpinken, "ik was één van de geredde schipbreukelingen." Die Engelsman was al verschillende keren in Oosten-

de geweest om er op zoek te gaan naar schip en redders... om er uiteindelijk één van terug te vinden op een eiland in de Middellandse Zee!

Engeland wordt zijn tweede vaderland. "En hoewel het nu van 1978 geleden is dat ik er was ga ik dit jaar naar Schotland op reis," zegt hij.

Maar, keren we terug naar de oorlogsperikelen.

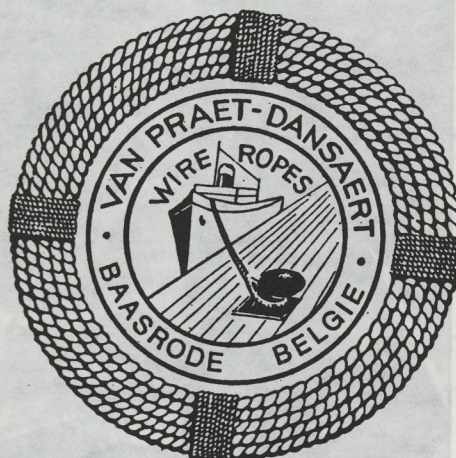
Omdat 'De Graaf van Vlaanderen' door de Navy is opgeëist vaart hij nu met de O.158 'Eduard Anseele' met Isidoor Belpaeme als schipper en hijzelf als stuurman. "Het waren omzeggens altijd achttien-daagse reizen. En omwille van onze regelmaat werden onze boten de 'expressboten' genoemd. In dezelfde tijdspanne deden wij soms twee reizen tegenover één voor de Engelsen.

Limietevisser

Terug thuis in 1946 verlaat hij al vlug de Rode Vloot wegens de alsmaar wisselende bemanningen. "iedere reis zag de monsterrol er anders uit en de ene keer was ik matroos, en dan weer stuurman..." Hij stapt over op de O.223 van reder Calcoen, algemeen bekend als 'Kotje Wietje'. Nadien doet hij drie reizen met de O.161 en stapt dan over op de IJslandschepen van

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



Frans Hallemeesch aan boord van de 'Van Eyck' van rederij Crops voor de IJslandse kust.

reder Rabaey. Zo'n zes à zeven jaar vaart hij als schipper op de O.318 'Belgian Sailor', de O.316 'Belgian Skipper' en de O.317 'Belgian Lady'.

Frans maakt als schipper rijke reizen naar IJsland. Dat hij daarbij meestal binnen de limieten viste was hem een zorg. Integendeel, hij hield wel van dat 'stropen'. "Binnen de limieten vissen was het liefste dat ik deed," zegt hij nu nog altijd. "Op zekere keer stonden we op het punt om, met slechts een viertal bakken vis aan boord, huiswaarts te keren, toen ik, binnen de limieten, een kleine IJslander waarnam, die op dezelfde plaats altijd maar kleine trekken deed. Ik toog er achter aan en opeens, terwijl we aan het vissen waren, begint het daar achter ons schip te 'broebelen'. Ik dacht eerst nog aan een opduikende onderzeeër, maar het bleek een grote hoeveelheid gevangen kabeljauw te zijn, die de korre tot aan het wateroppervlak had gestuwd.. Na een paar slepen lag het dek van de bak tot aan de achtergalg vol

kabeljauw. We zijn blijven doorvissen tot 's morgens en hebben uiteindelijk 1800 bennen kunnen lossen in Oostende." Maar dat limietvissen hield natuurlijk de nodige risico's in en de spanning bezorgde Frans een hartziekte waarvan hij pas genas toen hij op rust was.

"Eén keer heeft de visserijwacht op ons geschoten en één keer ook heeft hij ons opgeleid, wat ons een boete van 550 000 frank opleverde. Dat was onrechtstreeks de schuld van de O.298 waarop 'de Scherpen' (Henri Boeyden) schipper was. Die had de dag daarvoor nog zijn netten kunnen kappen en was kunnen wegvluchten voor het kleine en dus minder snelle visserijwachtschip. Toen 'de Scherpen' zag dat ze hem niet meer konden inhalen heeft hij zijn broek afgestoken en ostentatief op zijn blote billen geslagen. Daar hebben ze bij de visserijwacht niet mee kunnen lachen en 's anderendaags kon ik — binnen de limieten — niet op tegen het controlerend vliegtuig en het snellere vis-

serijwachtschip. Ik was de 'duts' van 't spell!"

Karel Jonckheere

Meer dan eens kreeg schipper Hallemeesch bezoekers mee aan boord en wie er de baas was werd hen al vlug duidelijk. Zo waren er de twee zonen van minister Huysmans: "Brave jongens, maar de oudste vond het heel normaal dat de matrozen het water voor een bad voor hem zouden oppompen. Ik heb hem dan gezegd: godverdomme, als je niet te lui bent, doe het zelf of neem géén bad!"

"Een andere keer komt een meevarend passagier op de brug en nadat die de kaart had bekeken zegt hij zo tegen mij: 'Jij stuurt regelrecht op Duinkerke af.' En dat terwijl we op weg waren naar IJsland. Tegen de matroos zei ik: 'zet de deur eens open!'... en ik heb de moelial bij zijn kraag en 't gat van zijn broek gepakt en heb hem buiten gezet."

En dan was er die graaf die vond dat de visserij te lang duurde en Hallemeesch nogal gebiedend aanmaande terug te keren, zoniet zou hij 'stappen ondernemen bij reder Rabaey'. Tijdens die reis hadden we veel tegenslag en nog niets gevangen en daar begint die graaf te zagen, te klagen en te dreigen. Mijn antwoord kwam er dan ook zeer vlug uit: "Aan boord ben IK de baas. Rabaey heeft hier niets te zeggen. Jij komt hier mee voor je plezier, maar voor die mensen aan boord is het een broodwinning en we gaan pas terug als we voldoende vis hebben!"

Eén keer is er ook een vrouw meegeweest, een universiteitsassistente, die omwille van één of andere wetenschappelijke opdracht meevoer. Maar de meest illustere passagier was wel de in Oostende geboren auteur Karel Jonckheere. "Ter hoogte van Aberdeen was Jonckheere zo (zee)ziek als een hond en hij smeekte ons om hem in Aberdeen aan land te zetten. "Als je denkt dat wij naar hier komen voor ons plezier", zei ik, "heb je het verkeerd voor. Je zult je plan moeten trekken, we varen door!"

Toen we met de visserij begonnen was hij genezen, we hadden mooi weer en hij was me dankbaar dat we niet op zijn wens waren ingegaan."

Van alle reizen heeft Frans in een schrift een logboek bijgehouden, waarin ook de belangrijke visserijen staan genoteerd. "Pros Vandenberghes wilde het ooit nog eens in boekvorm uitgeven."

Dank zij dit geschrijf weet hij nu o.a. dat hij in maart 1951 twee keer heeft aangeland in de Oostendse mijn met 3 600 bennen vis voor een totale waarde van 840 000 frank.

In 1970 presteert hetzelfde vaartuig, in dezelfde maand ook twee vaarten die éénderde minder vis opleverden, maar nu een totale besomming opbrachten van 2

DELTA FLEX 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



De O.158 'Eduard Anseele' in 1943. Tijdens de tweede wereldoorlog voer dit vaartuig van de Rode Vloot vanuit het Engelse Fleetwood op IJsland.

500 000 frank.

Knakkende kabel

Als de vertrouwensrelatie tussen de schipper en reder Rabaey op de klippen loopt en Frans zich er met een: "Als je me niet vertrouwt ben ik weg... en hang je schip maar aan je kl..." vanaf maakt, trekt hij in bij de rederij Crops tot die in 1963 zijn vloot aan een Engelse rederij in Hull verkoopt. Dan vraagt de Pêcheries à Vapeur hem weer. Frans wil het nu wat kalmer aan doen en belooft telkens in te springen als de nood het hoogst is. Dat gebeurt ook zo tot die rampzalige dag in 1968. Een ontspannende uitstap naar vrienden in Nederland eindigt op een drama. Omdat er tijdens de terugkeer moet gewacht worden op het veer, volgt Frans het versassen van een vrachtschip. Een doorknappende meertros wordt hem fataal. Een kind dat in zijn nabijheid stond is omzeggens op slag dood; hijzelf wordt tegen de grond

geslagen. "Toen dat einde doorbrak was het als een kanonslag. Ik viel op de grond en wilde weer opstaan, maar een toegesnelde man zei me te blijven liggen omdat ik hevig bloedde. Ikzelf voelde niets, maar opstaan ging dus niet. Toen zag ik dat mijn been nog maar met een paar pezen aan mijn lichaam hing." Er volgen drie maanden hospitalisatie in Nederland. Intussen kwam de kapitein van de cargo Frans opzoeken. "Die kapitein zegt tegen me: 'Ik begrijp niet hoe het ongeluk heeft kunnen gebeuren. Ik was nog maar drie à vier minuten aan het slaan op dat eind.'" "Ik wel," zei ik, "ik begrijp het wel". De man kijkt Frans Hallemeesch verbaasd aan. "Wanneer ben jij geboren," vervolgt Frans onverstoort, waarop de schipper antwoordt: in 1935. In het geboortjaar van die kapitein was Frans voor het eerst schipper geweest. Hij zegde het de man, die alleen maar antwoorde kon: 'Oei, dan ga ik zwijgen'.

Marc Loy

Auteur Karel Jonckheere: Ahoi!!!

Auteur Karel Jonckheere herinnert zich zijn IJslandvaart met Frans — de Kuut — Hallemeesch nog levendig.

"In die dagen was ik inspecteur van de bibliotheken en ik was al die boeken meer dan beu. Ik smachtte naar een heidense retraite, weg van alle boeken; een vakantie zonder papier of potlood binnen handbereik. Maar tijdens die reis heb ik ervaren hoe verslaafd ik was aan letters. Mijn ogen dorstten naar woorden, zinnen...

En de luttele letters die aan boord te vinden waren — op de blikjes melk bijvoorbeeld — las ik dan ook telkens en telkens weer opnieuw. Na de reis kende ik de tekst op dat melkblikje uit het hoofd, in het Nederlands, in het Engels en in het Deens."

En de schrijver had ook zijn taken aan boord.: "Ik stond in voor de produktie van traan en bij het vissen binnen de territoriale wateren stond ik met de verrekijker op de uitkijk om de opduikende 'koolbak', het IJslandse visserijwachtschip te kunnen signaleren aan de schipper."

Karel Jonckheere slaagde er zelfs in om zover van huis zaken te doen. "Op zekere nacht stond ik bij de schipper op de brug wat te praten. Nu bleek dat de man in Oostende al lang op zoek was naar een stuk bouwgrond. Terzelfder tijd wilde ik (omdat ik geen bouwplannen had) een perseel kwijt aan de Elisabethlaan. Dus wisselde op de verre IJslandse visgronden omstreeks middernacht een lap Oostendse grond van eigenaar."



VOOR DE VISSERIJ

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

A.T.S. ZEEKUST

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

Bezoek onze toonzaal.
Verkoop elektrisch materiaal



Sint-Jansbloemen winnen 5de Visserslied-festival



Deze bijdrage is hooi op de vork voor hen die HVB in de folklorehoek willen duwen. Onze lezers weten wel beter. Dit blad heeft oog voor alles wat leeft in de vissersgemeenschap. Ook het verenigingsleven geniet hierbij onze volle aandacht. Op dit vlak is de heemkundige vereniging "Heyst Leeft" al enkele jaren actief in Heist. Een vereniging die met weinig middelen en mankracht maar met veel onbaatzuchtige inzet werkt. Het is op

zichzelf al een prestatie dat het jaarlijkse "Festival voor het Volks- en Visserslied" zijn eerste lustrum haalde. Dat hierop toch 350 mensen aanwezig waren is vast een riem onder het hart van de Heistenaars die nog vreugde beleven aan deze volkse vertolking van vreugde, lief en leed. Het festival greep voor het eerst plaats in de zaal Ravelingen waar weinig plaatsen onbezet bleven. Met twaalf deelnemers die achttien nummers brachten was het

podium heel de namiddag goed bezet. Sommige deelnemers, waaronder de winnende groep (foto links), brachten een nieuw geluid dat goed onthaald werd. Het siert de organisatoren dat zij ook het niveau willen optillen en eigentijdse vertolkingen niet schuwen. In de voorbije vijf jaar is dat al aardig gelukt. De meeste deelnemers zijn tegen hun taak opgewassen. Goed voorbereid en soms met professionele allure. Toch wist men ook dit jaar de uitzondering die de regel bevestigt niet te bannen. Spijtig dat dergelijke mensen niet beseffen dat zij met een optreden op café-niveau alleen zichzelf oneer aandoen.

Nooit meer vis?

De jury onder voorzitterschap van zeevisserijschooldirecteur Jules De Vocht hoorde het allemaal geduldig aan. Tussendoor waren er optredens van Lucy Loes, Kurt Vlietinck en het seniorenkoor 't Toontje die de pauze vulden met vissersliederen, terwijl de jury onderdook om zich over de uitslag te bezinnen.

Het lied "Nooit meer vis?" van de "Sint-Jansbloemen", samengesteld uit vier leerkrachten van de Knokse St.-Jansschool, kwam als laureaat uit het de jubileumwedstrijd. De in zeemeerminnen verklede groep scoorde hoog. De jury sprak zich unaniem uit voor hun samenzang om wille van de perfecte voordracht, de creativiteit bij de presentatie en de originele en spitsvondige verwoording van de milieuproblematiek.

De tweede prijs wekte evenmin verbazing. De driemansgroep "Aurora", eveneens uit Knokke-Heist, kreeg voor "Die krachi" de tweede prijs. Vooral de frelestem van de zangeres die voordien reeds met "Zeeman, jouw verlangen is de zee" aansprak, maakte indruk. Charly Arizona uit Brugge kreeg voor "O Noordzeestrand" de derde prijs. Het duo Saskia en Frederik Maeyaert werden vierde gerangschikt met "Eén reize, moeder", gevolgd door de Oostendse volkszangeres Georgette Van Eycken met "De viertore". Daarna volgden "Korneel en de Bak-

R.K.D.— REM- EN KOPPELINGS DIENST

* FRIKTIE- EN GLIJLAGERMATERIALEN VOOR ALLE
INDUSTRIELE TOEPASSINGEN

* Kwaliteitsmerken - Gamma asbest- en
asbestvrije voeringen - Olie- en
zeewaterbestendig - Rollen - Platen - Segmenten -
Remblokken - Koppelingsschijven - Herbekleden
van remschoenen en rembanden voor lieren -
koud- en warmlijmen (oven) -
Klinknagelverbinding.



Raymark

Tufcot

BREMSKERL

FERODO

Valeo

R.K.D. IJzerlaan 14, 8430 Middelkerke. Tel: 059 / 30 35 31 - Fax: 059 / 31 02 57

B.V.B.A. VISLOSSERSBOND

G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende - tel 059 / 32 34 91 - fax 059 / 33 05 50

Het ophalen van visafval en opvangen vis in de vismijn van Oostende in het vissershavengebied voor het vismeelverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46

Baert André - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

Ploegbaas-sorteerders:

Peere Etienne, Groenendijkstraat 167, 8401 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74

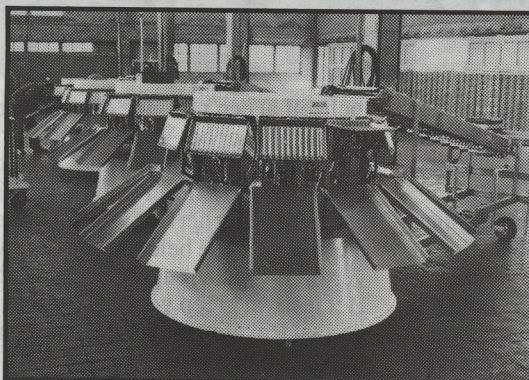
kersgasten" uit Westerlo met "Neem me mee", Lisette Dewilde, Yvonne Leliaert, Luc Vermote en Marie-Louise Van Wel-den.

De laureate van vorig jaar Yvonne Leliaert ontving voor haar vertolking "Ode aan de Uilenspiegel" de prijs van het publiek. De ereprijzen voor de beste eigen creatie en de nieuwe liedjes gingen naar "Aurora" voor "Die Kracht", "Korneel en de Bakkersgasten" voor "Neem me mee" en naar Saskia en Frederik Maeyaert voor "Eén reize, moeder". De prijs van erevoorzitter De Sutter kwam bij Lisette Dewilde terecht. (tekst en foto's: gw)



Foto boven: De zangeres van de groep "Aurora" die de tweede prijs in de wacht sleepte.

Foto onder: Lisette Dewilde koos meer voor het traditionele visserslied.



Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059/32 12 86

Seaprint: 059 / 32 55 59

Schol met ananas

Hoofdgerecht. Rijkelijk en met een snuifje exotisme.

4 schollen. 4 schijven ananas.

Boter of olie; zout, bloem.

Saus : 3 dl visbouillon (water en blokje), 25 g bloem, een scheutje room, 1 eierdooier; een scheutje witte wijn.

De schollen spoelen met koud water en afdrogen. In bloem wentelen, gekruid met een snuifje zout. De vissen in de hete boter of olie (of een mengsel van beide) bakken.

Warm houden en de ananas eveneens lichtbruin bakken.

De warme ananas op de vissen schikken.

Saus : een blonde roux maken met de boter en de bloem, aanlengen met de visbouillon en even laten doorkoken. De saus van het vuur nemen en verrijken met de eierdooier, losgeklopt met de room.

Voldoende witte wijn toevoegen tot de saus er naar smaakt en eventueel ook nog wat ananassap toevoegen. Bij deze vis-schotel is rijst erg lekker.

Schol met dillesaus

voorgerecht.

Met een smaakje apart.

4 scholfilets, 1 citroen, 2 dl droge witte wijn, 2 dl water, laurier. Saus : 25 g boter, 25 g bloem, 2 dl room, 1 eetleper fijngehakte dille, 100 g grijze garnalen. Zout, peper.

De scholfilets kruiden. In een beboterde ovenschotel schikken en besprenkelen met citroensap. De wijn en het water toevoegen. Bestrooien met een vleugje laurierpoeder. Gedurende 20 minuten in een hete oven (200° C) laten gaar worden. De filets op een serveerschotel schikken en warm houden. Een blonde roux maken met de boter en de bloem; aanlengen met het stoofvocht. Enkele minuten zachtjes laten doorkoken. Van het vuur nemen en de room, de dille en de garnalen toevoegen. De saus op smaak brengen met peper. Over de scholfilets gieten en meteen opdienen. Aan te bevelen garnituur : een slaatje van witloof en veldsla.

Schol met een zacht-zoete saus.

Hoofdgerecht.

Gewoon bakken, maar met een verrassend sausje.

8 grote scholfilets, 4 eetlepels bloem. Saus : 1 tros witte druiven, 1 rode paprika, 2 dl room, 1 eetlepel sherry. 1 goed gewassen citroen, boter. Zout, peper.

De visfilets kruiden met (eventueel) zout en peper, besprenkelen met citroensap en even laten trekken. Goed afdrogen, licht-

Lekker hoeft niet duur te zijn (scholrecepten)

Elk jaar zet de Nationale Dienst voor de Afzet van de Land en de Tuinbouwprodukten een bepaalde vissoort in de kijker. Verleden jaar was het wijting en dit jaar is het schol (in België, ook wel pladijs genoemd). Omdat wij het initiatief uiteraard genegen zijn en om de vele toeristen die hier nu toeven te helpen bij hun ontdekking van deze — goedkope maar lekkere — vissoort, geven we hieronder een hoopje recepten.

jes met bloem bestrooien en in een pan in de boter goudbruin braden. Ze even laten uitlekken en warm houden. Intussen de saus maken : de in heel kleine stukjes gesneden paprika even laten stoven; de gepelde en ontpitte druiven en wat geraspte citroenschil toevoegen en laten verwarmen. Alles overgieten met de sherry en de room : de saus aan de kook brengen en even laten indikken; voortdurend - maar voorzichtig - omscheppen. Op smaak brengen en over de gebakken scholfilets gieten. Meteen opdienen. Aanbevolen garnituur : aardappelpuree.

Schol met een kruidige farce.

Hoofdgerecht.

Voor lekkerbekken...

4 schollen (of 8 scholfilets).

Farce : 200 g champignons.

1 tomaat, 1 ui, 1 teentje knoflook, enkele blaadjes marjolein, een flinke handgreep peterselie, 75 g paneermeel; boter, enkele druppels worcestersaus. Zout, peper.

Leg de schollen op hun buik en maak met een scherp mes een insnijding op de rug, van kop tot staart. Fruit in een pan de versnipperde ui en het geperste knoflookteentje in een nootje boter; voeg het paneermeel toe en laat het een beetje bruin bakken; voeg vervolgens de versnipperde champignons toe, evenals de in stukjes gesneden tomaat, de groene kruiden en naar smaak wat worcestersaus, zout en peper.

Laat het mengsel nog eventjes stoven. Verdeel de farce over de schollen (of schik de farce tussen telkens twee filets). Leg de vissen in een beboterde, vuurvaste schotel en dek ze af met aluminiumfolie.

Zet ze gedurende zowat 20 minuten tot een half uur in de hete oven (200° C).

Serveer de gevulde schollen gegarneerd

met een toef waterkers en met een dikke aardappel in de schil met kruidenboter.

Schol in de microgolfoven

De microgolfoven wordt geprezen om snel te koken, vooral ook om snel panklare (diepvries) gerechten op tafel te brengen en kleine porties op te warmen. Doordat er met weinig water gekookt wordt, blijft de smaak van het voedsel goed behouden. De beperkte hoeveelheid vetstoffen zorgt voor calorie-arme hapjes. De microgolfoven leent zich dan ook uitstekend voor visgerechten. Proef eens...

Scholfilets met fijne groenten

Ingrediënten voor 4 personen :

8 scholfilets,

2 stengels prei, 2 wortelen, 100 g boter, zout, peper.

Het sap van 1/2 citroen of 2 eetlepels droge witte wijn.

De prei en de wortelen schoonmaken en fijnsnipperen. In een schotel schikken met de helft van de boter; eventueel kruiden met een snuifje zout. Afdekken en gedurende 6 minuten in de microgolfoven zetten. De scholfilets op de groenten schikken. Kruiden met zout en peper; besprenkelen met het citroensap of met de witte wijn : bestrooien met de rest van de in vlokjes verdeelde boter. De schotel afdekken en nog 5 minuten in de microgolfoven zetten. Het gerecht een paar minuutjes laten "rusten" (de golven "werken" nog verder nadat de schotel uit de oven gehaald werd). Opdienen met stokbrood.

* Als u visfilets uit de diepvriezer gebruikt, de microgolfoven eerst gedurende 4 minuten op ontdoeien inschakelen, 5 minuten wachten en dan 6 minuten baktijd programmeren.

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU

CAFMEYER & C°



VÓOR & NA SCHADE - RAMING

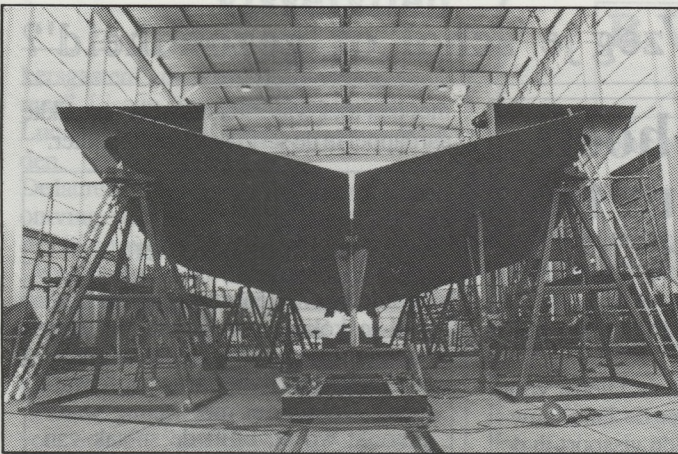
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

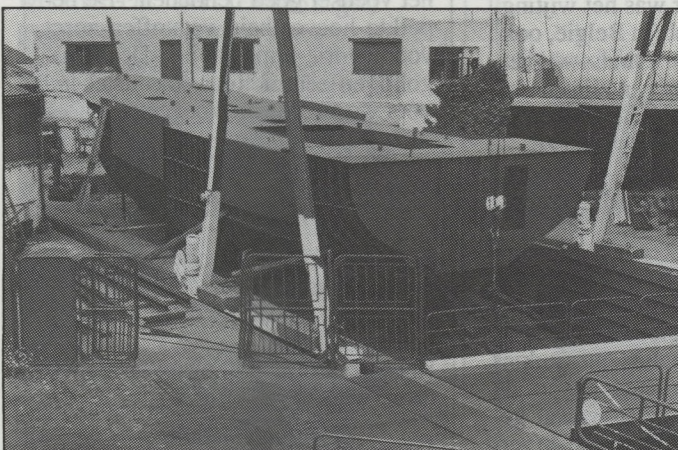
de maand in beeld

Op het kerkhof in Oostende greep de jaarlijks bloemenhulde plaats aan het graf van Paster Pype, vriend der vissers, die op 3 juni 1926 overleed.



Oostende bouwt voor Zeebrugge

Op de werf IdP zijn de werken aangevat aan de nieuwe Z.186 voor de rederij Crevits en zonen uit Lissewege. De nieuwe Z.186 zal de oude Shannon (34,8 m en 1.200 pk) uit 1975 vervangen. Ook bij Seghers zijn de werken aan de nieuwe Z.98 Op Hoop van Zegen (33,6 m) voor de rederij Vantorre-Dobbeleers reeds flink opgeschoten.



Ter hoogte van Tréport kwam het Oostendse vaartuig O.108 Arent in aanvaring met het vissersschip Maud uit Dieppe. De Arent liet ernstige schade op aan de boeg en voorschip, maar kon op eigen kracht naar de thuishaven lopen.

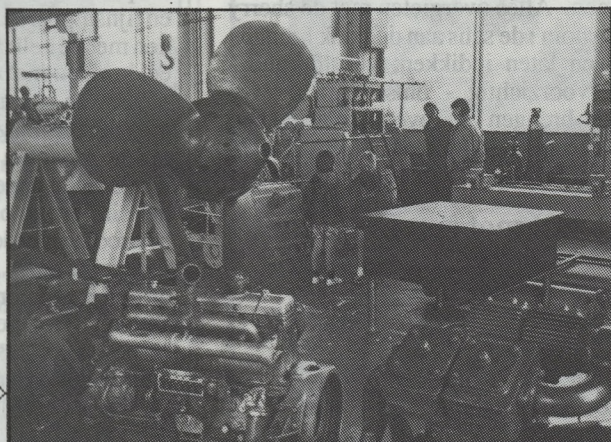


De "Vrienden van het Visserijmuseum" trokken, ter gelegenheid van hun jaarlijkse reis, naar het Waasland. Op het programma stonden bezoeken aan het streekmuseum voor scheepvaart in Dendermonde en de scheepswerven van Temse en Rupelmonde.

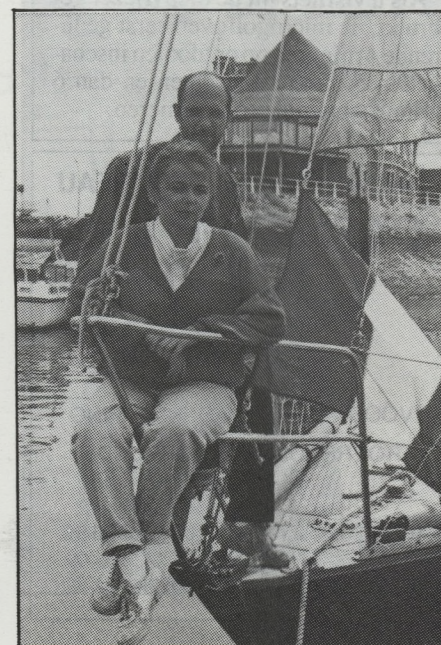


Hierboven en hieronder vindt u een beeld van de vissershoogdag in Nieuwpoort (waarover elders in dit blad meer): een groepsfoto van de reders die vorig jaar de beste besommingen maakten in Nieuwpoort. Hieronder: herdenking van de gestorven vissers.

De visserij scholen aan de kust houden elk jaar een opendeurdag. Dat was ook het geval in de Stedelijke Visserij school John Bauwens in Oostende. De leslokalen en ateliers kregen heel was bezoekers over de vloer waarbij de aandacht vooral uitging naar de demonstraties en de nieuwe aanwinsten van de school, o.a. de hydraulische trainer.

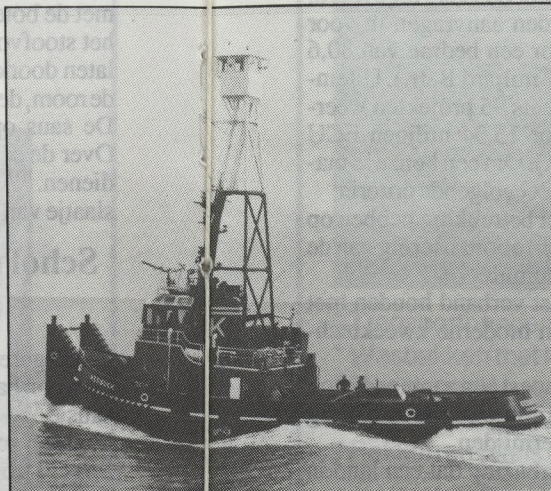


Bij de Mieke garnaalverkiezingen te Oostduinkerke werd Nathalie Vanwalleghem tweede eredame, Nancy Vanelverdinghe werd verkozen tot eerste erdedame en de titel werd voorbehouden aan Manuela Vanglabekke uit Oostende. Voor de ereronde nam zij tussen haar eredames plaats op de rug van Liesa, het imposante paard van garnaalvisser Maurice Denecker, die uiteraard een handje toestak (Maurice dus, niet het paard).



Visserijkontroleur Jan Ackaert houdt de inspecties voorlopig voor bekeken. Samen met zijn echtgenote is hij vertrokken voor een maandenlange wereldreis. Hij schafte zich hiervoor de Tyfoon V aan, de boot waarmee Staf Versluys in 1976 zijn eerste Whitbread voer.

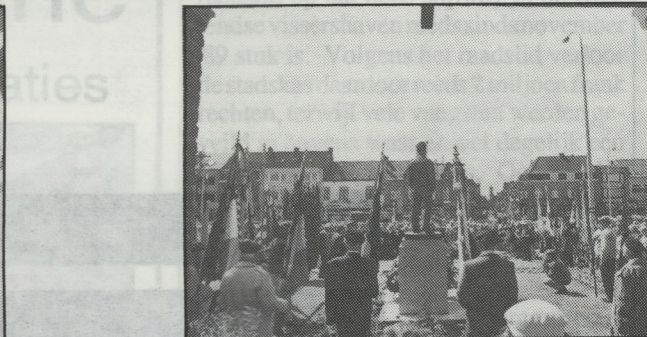
De Oostendse jachthaven werd de voorbije weken geplaagd door een fijn wit poeder dat zich bij het lossen met de kraan van de cargo Arco Avon overal verspreidde. Het ging om de chemische kunststof sepioliet, een derivaat van silicium, dat bij chronisch gebruik huidirritatie en longproblemen kan veroorzaken. Het anti-gifcentrum stelde ons gerust dat het in geen geval om een kankerwekkende element gaat. De jachteigenaars houden er wel een grote kuisbeurt aan over.



De twee tot duwbotten omgebouwde Britse sleepboten Kessock en Kinloch hebben Oostende verlaten (zie vorig nummer van HVB). Voortaan gaan ze in Zuid-Amerika werken voor de kust van Guyana bij duwkonvoien tussen de hoofdstad Georgetown en New-Amsterdam. Op de foto de Kessock bij het verlaten van Oostende.



De mahoniehouten staatsiesloep "Imperator" (14 m) heeft de werkhuizen van Staf en Jacky Versluys verlaten. De sloep die met veel vakmanschap werd gebouwd wordt in Brugge afgewerkt en zal op 7 augustus ingezet worden als pronkstuk tijdens de havenfeesten.



Een proficiat voor de kersverse afgestudeerde schippers aan de Stedelijke Visserij school 'John Bauwens' te Oostende. Van links naar rechts: schipper ter visserij Pascal Vanbillemont, schipper ter kustvisserij P. De Zayer en schipper ter visserij Danny Huyghebaert.

Vorig jaar 2,5 miljard EG-steun aan visserij- en aquacultuurprojecten

De EG-kommissie besteedde vorig jaar 58,91 miljoen ECU aan 452 projecten voor vernieuwing en modernisering van de visserijvloot van de lidstaten en aan aquacultuurprojecten. Omgerekend in onze munt (1 ECU weegt tussen de 42 en 43 B. fr.) ging 1,482 miljard (60%) naar nieuwbouw in de visserijsector en werd 365 miljoen (14,5%) uitgetrokken voor modernisering. Aan diverse Europese aquacultuurprojecten spendeerde de EG 650 miljoen (26%). Alles samen genomen een bedrag van 2,5 miljard frank.

In 1989 stuurden de EG-lidstaten niet minder dan 1.748 subsidiëringsdossiers in, voor een totaal bedrag van meer dan 17 miljard frank (407,56 miljoen ECU). Afgezien van andere overwegingen moest de EG-kommissie alleen al om budgettaire redenen heel wat aanvragen schrappen.

10-jarenplan

In 1986 werkte de EG een regeling uit voor de herstructurering en modernisering van de visserij- en aquacultuursector. De maatregelen werden vastgelegd in een 10-jarenplan dat op 1 januari 1987 van

start ging. Voor de eerste vijf jaar (87-91) trok de EG een bedrag van 800 miljoen ECU's uit. Alleen al om de meer dan 10.000 nieuwbouwaanvragen in te willigen zou al meer dan 300 miljoen ECU nodig geweest zijn. Lidstaten die nog steeds een overcapaciteit weg te werken hadden

moesten dan ook niet op veel steun rekenen. uiteindelijk werden 105 nieuwbouwprojecten weerhouden. Hierbij werd voorrang verleend aan vervangingsnieuwbouw waarbij de tonnaat en het motorvermogen van het nieuwe vaartuig lager lag dan bij het uit de vaart genomen schip. Zoals uit bijgaande tabel blijkt konden vooral zuidelijke landen ruimschoots van dit voordeel genieten, waarbij Spanje de spits afbijt.

Ook voor de modernisering van vissersvaartuigen werd heel wat EG-geld ter be-

LANDNIEUW BOUWMODER NISERINGAQUACULT.TOTAAL%
België	0,42 (1)	0,09 (1)	-----	0,51 (2)	0,87
Denemark.	-----	1,60 (49)	-----	1,60 (49)	2,72
W.-Duitsl.	1,94 (7)	0,17 (16)	0,03(1)	2,14 (24)	3,63
Griekenl.	0,78 (3)	0,36 (12)	1,26 (8)	2,40 (23)	4,07
Spanje	14,53 (48)	3,59 (90)	3,26 (28)	21,38 (166)	36,29
Frankrijk	6,45 (11)	0,71 (11)	2,56 (20)	9,72 (42)	16,50
Ierland	0,64 (8)	0,38 (13)	1,39 (8)	2,41 (29)	4,09
Italië	4,23 (14)	0,64 (12)	1,91 (7)	6,78 (33)	11,51
Nederland	-----	0,16 (14)	0,49 (4)	0,65 (18)	1,10
Portugal	4,87 (10)	0,34 (14)	1,91 (8)	7,12 (32)	12,09
Gr.-Britt.	1,11 (3)	0,56 (20)	2,53 (11)	4,20 (34)	7,13
TOTAAL	34,97 (105)	8,60 (252)	15,34 (95)	58,91 (452)	100,00

schikking gesteld. Van de 352 aanvragen voor een bedrag van 11,56 miljoen ECU (490 miljoen B. fr.) werden er vorig jaar uiteindelijk 252 goedgekeurd, goed voor 8,6 miljoen ECU (365 miljoen B. fr.). Ook hier ging het leeuwenaandeel naar de Spaanse vloot, terwijl ook de Deense vissers gretig van het aanbod gebruik maakten.

Aquacultuur

Belangrijk was ook de EG-bijdrage aan de ontwikkeling van de aquacultuur. Ook hier werden heel wat dossiers afgevoerd. De lidstaten dienden aanvragen in voor 314 projecten voor een bedrag van 80,6 miljoen ECU (3,4 miljard B. fr.). Uiteindelijk werden slechts 95 projecten weerhouden, goed voor 15,34 miljoen ECU (650 miljoen B. fr.). Om een keuze te maken hanteerde de EG volgende criteria:

- het dossier moest betrekking hebben op de ontwikkeling en rationalisering van de traditionele aquacultuur
- het dossier moest verband houden met de uitbreiding van moderne kweektechnieken
- de betoelaging moest een aanmoediging zijn tot diversifikatie om een eenzijdig ontwikkeling te vermijden

Het wekt geen verbazing dat een land in volle ontwikkeling als Spanje meest projecten goedgekeurd kreeg. Ook de Franse aquacultuursector kwam aan haar trekken terwijl de Britse viskwekers bijna evenveel geld kregen voor minder dan de helft maar wellicht grotere kweekterreinen.

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

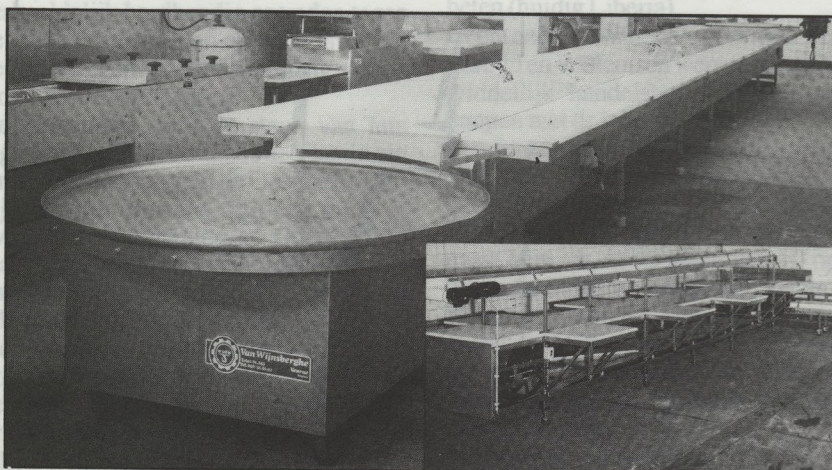
Import - Export
Allerlei kettingen en kettingmatten
Ankers
Herbruikbare materialen
Visserijenodigheden
Rubber bollen en rubber ringen

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

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

Van Wijnsberghe

Konstrakteur van inoxinstallaties



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

- * Rookwagens
- * Containers
- * Wasmachines
- * Kookketels
- * Alle maatwerk

nv Van Wijnsberghe - Inox Construct,
Albert I- laan 52, 8480 Veurne

Tel: (058) 31 51 95 — Fax: (058) 31 51 87 — Telex: 81253

Zagen en antwoorden de politieke rubriek van Het Visserijblad

IN HET BELGISCH Staatsblad van 31 mei verscheen het koninklijk besluit dat de Belgische vissersvaartuigen verbiedt in de Ices-gebieden VIII a, b, d en e (Golf van Biscaje) te vissen met boomkorren die uitgerust zijn met kettingmatten. Vaartuigen voorzien van boomkorren zonder kettingmatten moeten tijdens de visserij een door de Dienst voor de Zeevisserij uitgedrukte schriftelijke toestemming aan boord hebben. Dit alles geldt t.e.m. 31 augustus.

ALFONS LARIDON SCHREEF op 13 juni een brief naar Gemeenschapsminister De Wulf, waarin hij met klem aandrong het op komst zijnde nautisch centrum toch maar te Oostende te vestigen.

EN VOLLEDIGHEIDSHALVE willen we hier ook nog bekendmaken dat ook volksvertegenwoordiger Loones (enige tijd geleden al) om tussenkomst gevraagd heeft om de vissers te vergoeden die onder de voorjaarsstormen geleden hebben.

IVAN VICTOR HEEFT in de Oostendse gemeenteraad weer zijn beste beentje voorgezet. Uit de reeks vragen die hij afvuurde pikken we deze i.v.m. de defekte grote slipway uit. Terecht merkte het raadslid op dat deze slipway in de Oostendse vissershaven reeds sinds november '89 stuk is. Volgens het raadslid verloor de stadskas daardoor reeds 2 miljoen frank rechten, terwijl vele vangsten werden geveild in havens waar er wel degelijk een funktionerende slipway is. Ook had hij het over de grote schade die toegebracht werd aan de herstellings- en onderhoudsbedrijven die van deze slipway afhankelijk zijn.

Uit het antwoord van de burgemeester bleek dat "de stad niet over het nodige geld beschikt om de herstelling uit te laten voeren met alle gevolgen vandien en de problemen inzake afgeleide tewerkstelling". (sic).

MANU DESUTTER IS ook iemand die geen zittend gat heeft. In de Kamer van Volksvertegenwoordigers bracht hij verslag uit van de werkzaamheden van een commissie die een tekst gemaakt heeft die de wet van 23 sep '31 op de aanwerving van het personeel deze zeevisserij moet vervangen. Eén en ander heeft te maken met de verlenging van de leerplicht. De tekst die intussen wetsontwerp geworden is heeft als bedoeling ook scheepjongens die ouder zijn dan 18 jaar, maar nog niet voldoende vaardagen hebben, ook nog te laten genieten van het Fonds dat de bezoldigingen van scheepjongens regelt..

Joan Willemsen

De ons bekende zeemanscarrière van Joan Willemsen, inwoner en poorter van Oostende, vangt aan met wat kaperij, na de bezetting door de Anglo-Bataven van Oostende, in 1706.

Wellicht was hij reeds vroeger actief op zee, want zijn eerste vermelding bevat dan toch een schip dat voor een beginnende reeds heel wat betekend. Inderdaad, we vinden een kaperspatente op zijn naam in dato 10 maart 1708 en 17 september 1708, voor een snauw van tien last (20 ton) en vier stukken kanon, 'De Dry Koninghen'.

In november 1708 wordt hij reeds vermeld te Dover door kaperskapitein **Joannes Claey**s, die de snauw 'Ste Bonaventura' commandeerde.

Hij voer voor rekening van **Jan Schonamille** en bracht eind 1708 een hoeker met boter op, die op 20 februari 1709 werd verkocht voor de som van 8 363 gulden netto.

In januari 1709 verliet hij opnieuw de Oostendse haven en ging kruisen tussen Dover, Dartmouth en de Franse kust, met succes. De prijzenlijst van de Admiraliteit van Oostende vermeldt in juni een bark met wijn en een boot, "te caepe" uitgerust, van Duinkerke.

Daarop bekam hij, op 19 juni, steeds in 1709, een nieuwe patente, dit keer voor

een snauw van opnieuw tien last en vier stukken geschut, maar dragende de naam van 'den Jonge Arent'.

Die jonge arend laat echter niets van zich horen, zodat we moeten wachten op een nieuwe patente, ter kaapvaart, verleend op 4 augustus 1710, maar slechts beëindigd door de kapitein op 27 april 1711, voor "een halve gallei", 'La Surprise', van zes last en een stuk kanon.

Schitterend lijkt dat niet, zo'n klein scheepje, maar het bracht wel op.

Willemsen had toen als opperreder **Mailaert Naessens** en als borgsteller **Pieter de Potter**.

Jacht op de Nieuwpoortenaar

We krijgen nu een ganse patemoster buitgemaakte en zeer diverse schepen.

De lijst omvat namelijk een smakschip, 'St. Jan', geladen met hout, pannen en tegels; een klein "caperke" van Nieuwpoort, van kapitein **Joannes Vande Walle**, van wie "het volck aen landt gevluht" was, enkele scheepjes met tabak en meubelen, een bark met planken, een boyer, een huye en enkele rantsoenen, d.i. gelden als losprijs vanwege schepen die weinig interessant waren en men dan liet gaan, zonder ze op te brengen.

De verovering van het "caperke" van de Nieuwpoortse kapitein **Vande Walle** wordt schilderachtig weergegeven in het boordjournaal van Willemsen.

Het gebeurde op 19 juli 1711.

De Oostendenaars maakten jacht op de Nieuwpoortenaar, na hem ontmoet te hebben boven Blankenberge, tot boven Knokke, "alwaer vande Walle aen strand heeft gesteld, het volck aen landt gevluht".

Daarop vluchtte de Nieuwpoortse bemanning in de duinen. Drie mannen van Willemsen zwommen daarop naar de buit en intussen "soo schooten sij van ons volck drie schooten met fysikerije" (geweer- vuur). Men haalde met de hulp van de zwimmers het schip van het strand en voer ermee binnen Oostende op 20 juli.

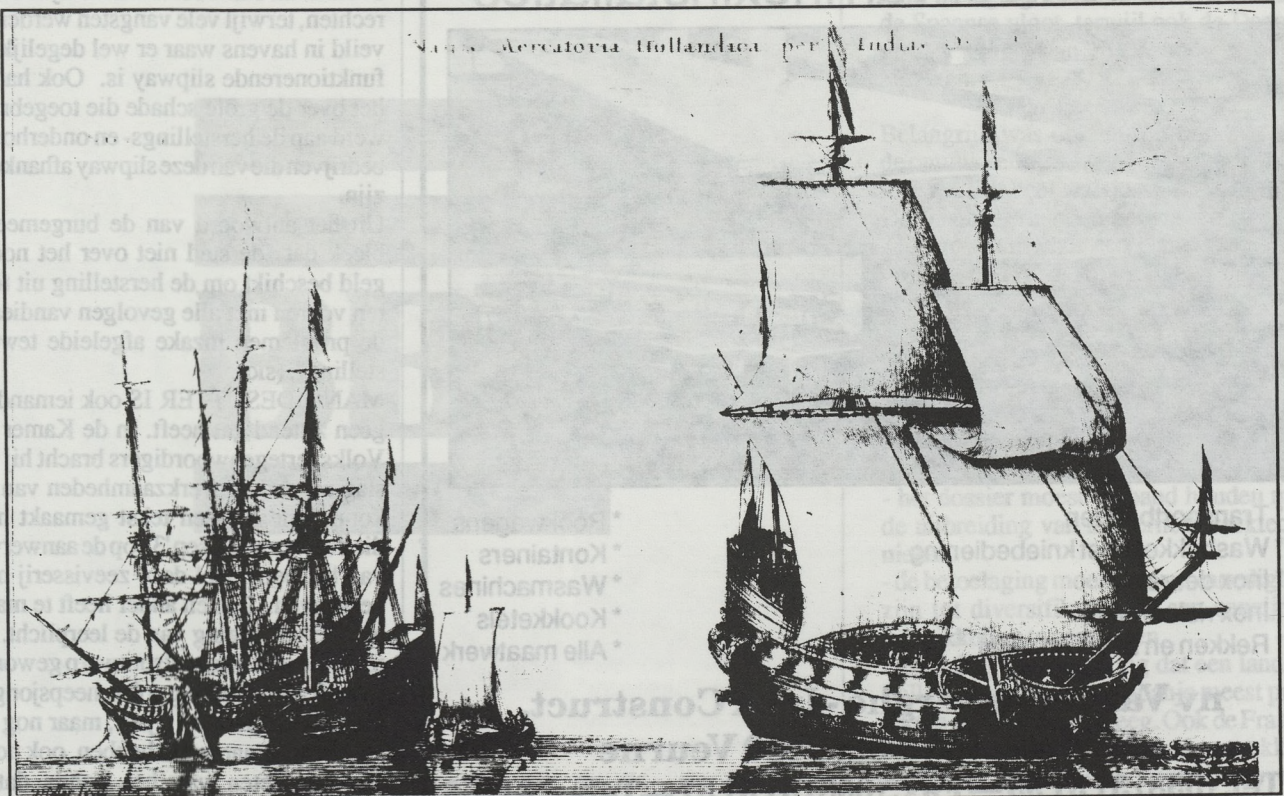
Herhaaldelijk werden prijzen naar Wight gebracht en aldaar verkocht. Andere prijzen werden veroverd samen met andere Oostendse kapers w.o. **Joannes Linder- sen**, **Michiel Canoen** en **Lefebvre**.

In 1712 commandeerde Willemsen een "chaloupe genaemt La Revange", waarmee hij op 26 juli de haven van Oostende verliet.

Met deze "chaloupe" zal hij op 26 juli 1712, samen met de kapiteins **La Masche**, **Flanderin** en **Steenkiste**, een hoeker binnenrijven. Die historie hebben we vroeger reeds verteld in onze studie over **Andries Flanderin** (HVB 6/1990).

Vrede

Maar de kaperij zal een natuurlijke dood sterven met het einde van de oorlog tegen de Zeemogendheden, door de vrede van



Oostindiëvaarders kopergravure 1647



Haringbuis van ongeveer 40 last. Kopererts uit "Icones varia = rum navium Hollandicarum". Amsterdam 1627).

Utrecht (1713) en het instellen van het Oostenrijks keizerlijk gezag in de Zuidelijke Nederlanden.

Er zal echter een nieuw tijdvak zijn intreden, met het uitreden te Oostende, reeds vóór het ontstaan van de beroemde Oostendse Compagnie, van Oostindië-, China- en Afrikavaarders.

Trouwens, de Hollandse compagnies, die reeds stevig gevestigd waren in de handel met het Verre Oosten en Afrika, zullen herhaaldelijk hardhandig optreden tegen de Oostendse schepen en zelfs later aan de basis liggen van de ondergang van de Oostendse Compagnie.

De Hollanders, met de steun van hun regering, benijdden immers de Vlamingen ten zeerste omdat, zegt de Oostendse kronijkschrijver **Bowens**, "zij een schip of twee uytgerust hadden op Oost-Indië; maer ziende dat de gemelde Zeevaard van jaer tot jaer aangroeyde, hebben zij alle middelen bedagt, om deze Vaerd en Koophandel te beletten en te vernietigen; dog hoe meer dweersboomingen en hinderpaelen deze afjonstige Nabueren bijbragten, hoe grooter den iver der Keyzerlyke Nederlanden uytstee, om de begonne Vaerd te doen aangroeyen"...

Ook **Jannes de Schonamille** rustte met enkele financiers een fregat uit, bewapend met acht kanonnen, bij patente van 29 juni 1718, en hij stelde er als kapitein **Joan Willemsen** in, om op de westkust van Afrika te gaan varen.

Het schip vertrok op 16 september 1718 uit de haven van Oostende. Het droeg de naam van 'Marquis de Prié', ter ere van de keizerlijke gouverneur der Oostenrijkse Nederlanden.

Het fregat had een bemanning van zesentwintig man aan boord en had als subrecargo (vertegenwoordigers der reders aan boord, belast met de handelspraktijken) **Joris Vergouwen** (ook geschreven **Jooris Vergouwer**).

Na voorbij de kaap van Sierra Leone te zijn gestevend, had Willemsen op 10 december het anker geworpen bij kaap Mesurado, op een gedeelte van de kust van Guinea, in die tijd de Zadenkust geheten (huidig Liberia).

Geen enkele Europese post was er gevestigd en Willemsen wenste dan ook onmiddellijk handelsbetrekkingen aan te knopen met de inboorlingen.

Een fregat van de Hollandse Compagnie van Westindië, de 'Commony Jacht' geheten, kapitein **Pieter de Haes**, kwam er Willemsen vervoegen en wierp het anker naast hem uit, in de nacht van 10 op 11 december. De volgende dag kwam een Hollandse officier aan boord van de 'Marquis de Prié', om allerlei inlichtingen op te vragen betreffende de zeebrieven, de nationaliteit en de thuishaven van de Oostendenaren.

Hij vertrok voldaan terug naar het Hollandse schip.

De Oostendenaren en de Hollander zijn dan samen afgevaardigd op 11 december en bleven bijeen tot 15 december.

Valsheid en bedrog

Wanneer echter op 18 december de Oostendse bodem de monding van de Rio Sestero (rivier Sesters) bereikt had, trof hij daar twee andere Hollanders aan, waaronder een zwaar fregat, de 'Stad Amster-

dam', met 24 stukken bewapend en met een 80-koppige bemanning, gecommandeerd door kapitein **Sippien Egberts Brouwers**, die Willemsen toeriep een sloep aan zijn boord te sturen.

De Hollanders stelden aan de bevelvoerende luitenant van de Oostendse sloep dezelfde vragen die reeds door de kapitein van de 'Commony jacht' waren gesteld. De Hollander scheen daarmee tevreden te zijn en bewees alle tekenen van achting aan de Oostendenaar, met vriendschappelijke groeten voor kapitein Willemsen. Helaas, Hollandse valsheid en bedrog: 's anderendaags kwam de 'Stad Amsterdam' in gevechtsformatie naar de 'Marquis de Prié' en eiste van Willemsen dat hij met zijn luitenant aan zijn boord zou komen. De Oostendenaren gingen in op dat verzoek, waarop kapitein **Brouwers** de papieren van Willemsen onderzocht en ze voor onwettig verklaarde. Het hele manuever bleek eenvoudig een Hollandse valstrik te zijn, want terwijl de twee Oostendenaren aan boord waren van de 'Stad Amsterdam', profiteerden de Hollanders ervan om de 'marquis de Prié' te overvallen in de afwezigheid van de twee officieren.

De Oostendse bemanning werd als een bende misdadigers gevangen gezet in het Hollandse fort 'St. Georges d'Elmina', dat gelegen was op een veertig mijlen daar vandaan en dat het presidentschap was van de Hollandse nederzettingen in Guinea.

De Hollandse gouverneur van Elmina, die waarschijnlijk handelde op onderrichtingen van zijn Compagnie van Amsterdam, hield de 'Marquis de Prié' vast.

De Oostendenaren protesteerden heftig tegen de Hollandse handelswijze en wezen, zoals ze voorheen reeds hadden gedaan, op hun goed recht en op hun legaal gedrag.

Willemsen had reeds bij de Hollandse commandant van de 'Stad Amsterdam' bedreigd met het eisen van schadevergoeding. Het in het Frans gestelde verslag ter zake, ingediend door de Oostenrijkse Overheid bij de Hollandse Staten-Generaal, vermeldt dat de Hollandse kapitein antwoordde: "Si l'Empereur avoit de l'argent a depenser, ses maitres en avaiant aussi", of in deftig Nederlands omgezet: zo de keizer geld had te verkwisten, zijn meesters er ook hadden...

Bij de gouverneur van Elmina kreeg Willemsen niets beters te horen.

Men wilde de Oostendenaars zelfs niet tot op het einde van hun betoog aanhoren en schold onze medeburgers uit voor zeeroovers en dieven met de bedreiging ze aan de mast vast te binden of aan de masten op te hangen.

Ondanks de wettelijke en regelmatige commissiebrieven van Willemsen en de

certifiëring dat hij was 'habitant et bourgeois d'Ostende' en geen avonturier, werd de 'Marquis de Prié' aangeslagen door de Hollanders en werd kapitein Willemsen opgesloten in Fort St. Georges d'Elmina, na nog mishandeld te zijn geworden. De Hollanders ontladden zijn schip en verkochten de lading te hun profijt.

De bemanning werd aangemonsterd op diverse Hollandse schepen, zonder soldij voor reizen van vijftien tot twintig maanden, vooral op slavenschepen, "les plus redus et les plus penibles qu'on puisse faire, et capables de les faire crever" (de lastigste en de moeilijkste die men kon vinden en in staat hen te doen krepere)... En inderdaad, verschillende leden van deze bemanning hebben er hun leven bij gelaten. Enkel de luitenant **Joris Vergouwen** slaagde erin verslag uit te brengen over deze gebeurtenissen, omdat hij het geluk had te kunnen ontsnappen. Hij werd samen met een Oostendse matroos op de 'Marquis de Prié' gezet, toen dit schip naar Amsterdam werd gezonden als prijs.

De "prijs" vertrok op 19 maart 1719 en **Vergouwen** werd nog een tijd gevangen gehouden.

En kapitein Willemsen?

De koene zeeman werd zwaar ziek in het fort te Elmina; hij werd er barbaars

behandeld en kreeg geen enkele geneeskundige verzorging. Hij stierf verlaten en uitgeput op 19 februari 1719.

Het barbaarse optreden van de Hollanders was, zoals **Bowens** het zegde, bedoeld om de Oostendenaren af te schrikken van koloniale handelinge en ondernemingen, die als gevaarlijke concurrentie werden beschouwd.

Het avontuur van deze 'Marquis de Prié' en van zijn kapitein Willemsen gaf aanleiding tot langdurige besprekingen tussen Wenen, Brussel en Den Haag, tussen de keizerlijke afgezanten en de Hollandse afgevaardigden. Deze laatsten werden bovendien onderduims gesteund door de Engelsen, eveneens bang voor de Oostendse concurrentie, zodat terzake geen akkoord werd bereikt. Zelfs de eis tot schadevergoeding aan de weduwe van Willemsen werd nooit door de Hollanders ingewilligd.

De Hollandse Compagnie van Westindië bleef bovendien de vijandelijkheden tegen de Oostendse reders herhaaldelijk voortzetten, zonder de Oostendenaren ooit te ontmoedigen.

Hetgeen beweerd werd door de Hollanders inzake Willemsen was vooral dat het schip "niet anders als een lorrendrayer (sluikhandelaar) geconsidereerd kan worden", dat op bedrieglijke wijze van de diensten

van de keizer misbruik had gemaakt, zodat het een commissie had gekregen die tegen de verdragen inging en tegen "alle regt" handel wilde drijven op plaatsen waar dit niet geoorloofd was.

Het schip van Willemsen werd "terecht" aangeslagen terwijl "die van Oostende met haere ongefundeerde klagten van de hand gewezen zullen worden..."

Deze stelling zal gehandhaafd worden, ook later.

Intussen hadden de Oostendse initiatieven vreemde kooplui en zeelui van overal aangetrokken en kon onze kronijkschrijver **Bowens** schrijven: "Alsdan zag men binnen Oostende verscheide vremde kooplieden komen om hun aldaer nederzetten, waervan het meeste deel Irschen (Ieren) en Engelschen waeren, waer door de stad ten allen opzigten zeer luysterlyk en volkryk wierd."

Dit is dan een begin van de bloei van de eerste helft van de achttiende eeuw voor Oostende, die zal leiden tot nog grotere voorspoed bij de helaas slechts voor korte duur opgerichte beroemde 'Oost-Indische Compagnie in d'Oostenyke Nederlanden', vulgo de Oostendse Compagnie.

Walter Debrock



LE LIS
verto belgium

Verkrijgbaar bij :

ZEEBRUGGE STORES

Rederskaai 23/24
8380 Zeebrugge
050/54.48.87

FISHING EQUIPMENT

Tijdokstraat 34
8380 Zeebrugge
050/54.41.60

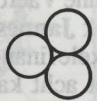
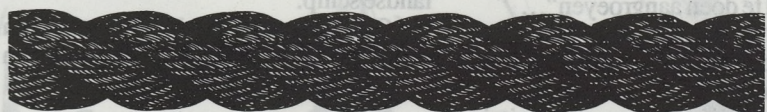
STAALKABEL & TOEBEHOREN



Na jaren van intensief testwerk langsheen de Atlantische kust wordt de nieuwe generatie visserij kabel **FORTRAL** eindelijk algemeen beschikbaar, zowel in **Linkse** als **Rechtse** uitvoering.

Vanaf Maart 1990

POLY-NETWERK - SPEKKEN



TOUWEN & GARENS & STRAPPING

Baantje 12 - B-9160 Hamme

Tel. : 052/47.83.21 - Fax : 052/47.39.79 - Telex : 21829

Bijhuis : 2030 Antwerpen - Zomerweg 30B - Tel. 03/541.65.94 - Fax 541.83.92

De rubriek 'terzijde' van HVB staat open voor alle lezers die één of andere uiting van creativiteit in de kast liggen hebben... en vinden dat ze eindelijk maar eens hun stoute schoenen moeten aantrekken en daarmee naar buiten komen. Zij die zich geroepen voelen sturen hun 'dingen' (gedichten, verhalen, tekeningen, foto's; weet ik veel...) op naar de redactie.



REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

Dagboek van een kustvisser

Eddy Serie

Vorige maand zaten wij nog bij de jonge vissers op café. Intussen hebben wij het boek van Eddy Serie verder doorgebladerd en stooten wij op onderstaande passage waarin Mon (= Eddy) gekonfronteerd wordt met de geheimen van het heelal en... tot de orde geroepen wordt door de schipper.

Mon laat zijn hoofd naar achter leunen en bekijkt de sterren, iets dat hij dagelijks doet bij klare hemel.

Wat voelt hij zich klein en nietig bij het aanschouwen van deze biljoenen jaren oude sterren waarnaar er reeds zoveel mensen uit alle tijden gekeken hebben (en nog zullen kijken als hij reeds lang dood zal zijn). Mon overtuigt er zichzelf van dat er nog veel werelden zijn waarop mensen leven, als men rekening houdt met de planeten die rond deze duizenden sterren draaien, duizenden sterren die met het blote oog te zien zijn, miljoenen sterren in andere melkwegstelsels die nooit gezien zullen worden. Hij denkt dat er nog duizenden werelden in het heelal moeten zijn met menselijke bewoners, meer of minder ontwikkeld dan onze menselijke beschaving.

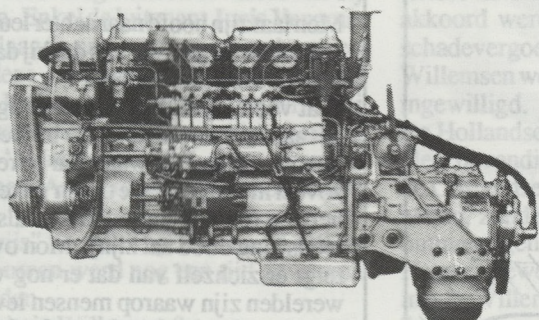
Vliegende schotels! Mon gebruikt liever de woorden onbekende vliegende voorwerpen (U.F.O.'s)! Bestaan er U.F.O.'s? Dat zal wel, het aantal mensen die onbekende vliegende voorwerpen gezien hebben is te groot, en sommige personen daaronder zijn werkelijk betrouwbaar. Mon wordt het meest getroffen door de getuigenis van een vliegtuigpilot, die voordat er kunstmanen afgeschoten werden, bij helder blauwe hemel een zwarte stip met verbazingwekkende snelheid zag voorttrekken. En dat op een hoogte en aan een snelheid die geen enkel vliegtuig in die tijd kon bereiken. Maar U.F.O.'s zijn daarom niet afkomstig van andere werelden, U.F.O.'s zijn raadsels! De feiten uit de oudheid van mensen die dingen door de lucht zagen vliegen, stemmen Mon tot nadenken. Neerdalende wezens, vliegende wagens, vliegende wezens... "Winden" roept Pierre, zijn vader. Opeens is Mon weer de visser en niet meer de filosoferende en vragendstellende jongeling.

(wordt vervolgd)

Het e.k. nummer van
Het Visserijblad verschijnt
op vrijdag 3 augustus

GARDNER

SCHEEPSMOTOREN 150 - 350 PK



BETROUWBAAR - Reeds meer dan 60 jaar bouwt Gardner motoren speciaal voor de visserij. Dat betekent onovertroffen betrouwbaarheid en een zeer lange levensduur.

STILLER - Gardner motoren draaien slechts 1650 toeren/ minuut. Dat betekent minder lawaai en minder trillingen.

ZUINIGER - Geen enkele motor verbruikt minder dan een Gardner. Niet alleen bij vol-last, maar ook bij deellast bespaart een Gardner motor duizenden liters brandstof per jaar!

WIE NU INVESTEERT KIEST GARDNER

SPECIAAL VOOR UW EUROKOTTER :

GARDNER YT 300

300 PK Continu bij slechts 1650 toeren/minuut

Hunter

St.-Bernardsesteenweg 858 - 864
2710 HOBOKEN - ANTWERP
Tel. 03 - 827 39 70
Telex 31.958
Telefax 03 - 828 49 23

VRAAG ONZE
DOKUMENTATIE

fotocolumn

FABIEN RAES

Geboren in Knokke op 22 mei 1952.

Freelance fotoreporter, ontwerper van affiches, covers, kaarten, brochures...

Leerde kunst zien via zijn vader Emile Raes — kunstenaar — maar stapte in 1975 over van schilderen naar fotografie. In die zin is hij een authentiek, maar fijngevoelig autodidakt die enkele workshops aftastte (Amsterdam, Arles) en een brede ervaring opdeed in alle uithoeken van de wereld: Zuid-Afrika, New-York, Egypte, Californië, Yougoslavië, zes jaar het filmfestival van Cannes met al haar blikkelharde glitter en blote borsten.

Een fototheek ervaringen die hem een reeks selecties en prijzen opleverde: Fuji-prijs, Humorfoto, Photoreporter, Dierenfoto Parijs, Flanders Photography, Imbel-wedstrijd,... En dan zijn er de tentoonstellingen in binnen- en buitenland. Maar dan zegt u opnieuw: die foto-thema's kan ik ook vastleggen. Precies, maar juist dat doet Fabien Raes niet.

Het derde oog

Observatie via de lens is zeer beperkend, hooguit een paar graden uit de band met een groothoeklens, maar ook verrijkend omdat alle concentratie gericht kan worden naar het detail dat maar al te vaak door het vluchtig oog vergeten wordt of afgedaan geraakt omdat het nu eenmaal te alledaags is. Dus na lange tijd onbekend geworden. Een naakt lichaam dat langs luxaflex, ergens naartoe gaat — u vermoedt een bed en dat mag gerust — is niet enkel een begeerte op weg naar bevrediging, maar voor een fotograaf een beeld dat enkel sensualiteit uitstraalt en dat op fotopapier voor altijd die prikkel zal uitstralen. Blinde begeerte wordt verlichting, wordt genieten, wordt pure schoonheid, wordt kunst.

Momentopnamen

Iedere opname van Fabien Raes is een momentopname. Dat houdt in dat de fotograaf op de puntjes van zijn gevoelens leeft. Zoets als een ingebouwd mechanisme dat heel spontaan doet kijken naar gelijk welke vorm of beweging, gebeurtenis of gebeurtenisloos, en meteen die indrukken omzet in fotografische composities, meestal in zwart-wit, soms in kleur. Dat is de sterkte van de fotograaf. dan is er de dramatiek van het moment. Speels of doods zijn de eerste indrukken, maar de kunst ligt erin dat gegeven om te bouwen of zo zuiver mogelijk te behouden. Ombouwen tot contrasten.

Bijvoorbeeld de gestruktureerde horizontale lijnen van het strand en de grenzende zee tegenover de plots vastgelegde ren van twee jagende honden. Wat is belangrijk, naast het totaalbeeld: eeuwige vaste vorm van zee/strand en de beweging; maar ook dat onzekere dat wij eruit kunnen halen, of de vraag waar het begin en einde van geluk ligt.

Fabien Raes kan je vinden in de Natiënlaan 28 te 8300 Knokke-Heist. Tel: 050 / 60 09 46.

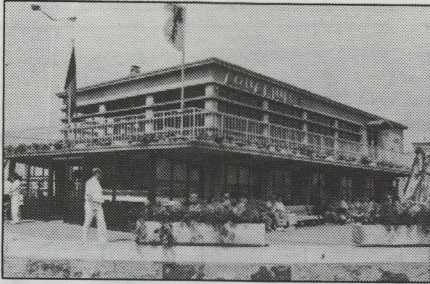
André Baert



John Rose

OOSTENDE

Aquarium krijgt vriendenkring



Het Noordzee-aquarium op de Visserskaai te Oostende is nu reeds meer dan twaalf jaar open voor het publiek. In die tijd heeft het er een vaste plaats ingenomen in de rij bezienswaardigheden.

Enkele sympathisanten hebben de koppen bij elkaar gestoken om een 'Vriendenkring' op te richten. Het is daarbij de bedoeling om mensen bij elkaar te brengen die het aquarium genegen zijn; ook wil de kring een ruggesteun zijn voor de goede werking van deze instelling en tenslotte is het de bedoeling van de initiatiefnemers het aquarium een nog ruimere bekendheid te geven.

Het eerste initiatief is het verspreiden van een kontaktblad met informatie over het aquarium en met artikels van zeebiolo-

gische aard. Het blad kan gratis verkregen worden. Uit het eerste nummer onthouden we vooral het interessante artikel over de kweek van zeekatten in het aquarium zelf.

Vermelden we tenslotte nog dat het aquarium in deze periode van het jaar dagelijks geopend is van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 17 uur. Volwassenen betalen 50 frank toegangsgeld, kinderen en groepen betalen 25 frank.

Wie meer wil vernemen over de vriendenkring en over het aquarium kan bellen op 059/50 08 77.

Oostenderadio: nu ook luisterstand op 4094 kHz

De vissersvloot ondervond de laatste tijd moeilijkheden om, vooral tijdens de avond- en de nachturen, Oostenderadio te kontakteren op de frequenties 2484 kHz en 3178 kHz.

Aangezien het kuststation Oostenderadio altijd een optimale dienstverlening aan zijn cliënten beoogt, wordt nu ook een bijkomende luisterwacht verzekerd op de frequentie 4094 kHz.

Het uitluisteren op 4094 kHz gebeurt iedere dag tussen 1800 Lt en 0700 Lt, voor zover deze frequentie niet bezet is door

gesprekken.

De oproepen op de frequentie 4094 zullen, zoals dit nu reeds het geval is voor de oproepen op de frequentie 3178 kHz, met de frequentie 2484 kHz worden beantwoord. Oostenderadio hoopt hiermee aan de vissers een supplementaire mogelijkheid te kunnen bieden bij het tot stand brengen van hun radioverbindingen.

Overleg met reders

Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw P. De Keersmaecker heeft op 13 juni 1990 de vertegenwoordigers van de Rederscentrale ontvangen, in het kader van de geregelde kontakten die hij met de visserijsector onderhoudt.

Er werd van gedachten gewisseld over een aantal problemen die de visserijsector aanbelangen, meer bepaald m.b.t. de regeling overeengekomen met de Fransen i.v.m. de Golf van Biskaje, de visserij in de Ierse Zee, de controlemaatregelen en het vlootbeleid.

Wat de Golf van Biskaje betreft, heeft de staatssecretaris kennis genomen van de afspraken die op professioneel vlak met de Franse reders werden gemaakt. Hij heeft de inspanningen van de Rederscentrale toegejuicht en hoopt dat de ervaringen met deze regeling positieve resultaten zullen opleveren.

Inzake de controle is de bezorgdheid tot uitdrukking gebracht om te komen tot een evenwichtige en op communautaire leest geschoeide toepassing van de controlemaatregelen, en werd het uiteenlopende en arbitraire optreden van de Lidstaten bekritiseerd.

De Rederscentrale heeft erop aangedrongen dat het familiale karakter die de Belgische zeevisserij kenmerkt, prioritair zou gesteld worden.

Verder heeft de Staatssecretaris er zich rekenschap van gegeven dat, inzake het vlootbeleid, de toekomst van onze sector moet veilig gesteld worden door te streven naar een evenwicht tussen capaciteit en vangstmogelijkheden.

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

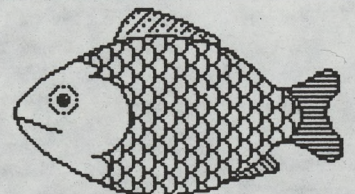
PROFITEER VAN

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank



— Wij, rechtstreeks betrokkenen, waren weer niet van de partij!

De Laatste Vuurtorenwachter



Ik was van plan me enige tijd terug te trekken. Om te bekomen van de grote inspanningen die het schrijven van zo'n column met zich meebrengt was ik echt van plan enige dagen door te brengen in een berghut, vér van schepen, havens en van vissers. Maar juist toen ik aanstalten maakte om te vertrekken hoorde ik een gerucht in mijn vuurtoren.

Ik draaide me om en stond oog in oog met... Ik durf het haast niet te zeggen, ik stond oog in oog met een echte zee-meermin.

Tot op dat moment had ik alleen maar over zeemeerminnen horen spréken. En ik kan je verzekeren dat al hetgene daarover verteld wordt onzin is, baarljke onzin.

Ik zal je zeggen wat er echt van aan is. Ze zien er gewoon uit als meisjes. Maar je herkent ze aan het feit dat ze 'krrrr' zeggen en de twist dansen op de tonen van het 'haré haré'-wijsje van de Baghwan. Ze eten alleen maar wieren en andere grassoorten en ze zijn boven alles zeer, zeer mooi.

"Zo," zult u, doorwinterde zeerob, zeggen, "niets aan de hand!" Maar er is wél iets aan de hand.

Want eens je er eentje gezien hebt is je vrouwbeeld volledig veranderd. Gewone madammen vind je opeens maar niets meer en je verlangt alleen nog maar omgeven te zijn door zeemeerminnen. Maar — en nu komt het! — de zeemeermin pakt je libido af en neemt het mee (waarschijnlijk naar haar zee-meerman).

En je hoopt dat ze tenminste nog één keer terugkomt en dat ze je libido weer meebrengt. Maar wat er ook van zij, sindsdien — dat kan ik je verzekeren — is niets meer als voorheen.

Mannen! Wees op jullie hoede, Aquarius staat aan de hemelpoort te kijken!

Torpedo voor O.100, zeemijn voor BOU.19

Enkele mijlen buiten de kust kreeg de garnaalvisser O.100 'Emile' ter hoogte van Blankenberge een Duitse torpedo in de netten. Eenmaal het 900 kg wegende oorlogstuig aan boord verwittigde de schipper-mede-eigenaar Valère Vansteene de ontmijningsdienst die onmiddellijk met de rederboot ter plaatse kwam. De ontmijners maakten de explosieve torpedo onschadelijk en brachten hen later in zee tot ontploffing.

Ook de BOU.119 'Jozina' van de rederij Orion uit Torhout en thuishaven Breskens kreeg tijdens de Scheldevisserij een zeemijn in de netten. ook hier ging het om een zwaar tuig van Duitse makelij. De magnetische en acoustische bodemijn was 1,9 m lang, 1,6 m breed en woog 700 kg. Een duikploeg van de Koninklijke Marine in Vlissingen kon de zeemijn niet ter plaatse demonteren en bracht ze naar de Scheldemonding waar de mijn met behulp van een springlading op de Vlakte van de Raan tot ontploffing werd gebracht.

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69

O.V.A.

Voor uw visveiling... te Oostende
Voor uw koeltransporten... naar Oostende
Voor uw loonberekeningen en sociale wetten

Onderlinge Visafslag Oostende

Vismijn 71, 8400 Oostende. Tel: 059/32 21 73 Fax: 059/32 04 46

Dè coöperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

De O.332 'Vierge Marie' op de rotsen

We keren terug naar eind 1936 - begin 1937: het was een zwarte periode voor de Belgische visserij en zijn buurlanden. Van overal kwamen meldingen van ongevallen op zee. Een korte greep uit de lijst van vaartuigen die in de korte periode tussen het einde van 1936 en de eerste dagen van 1937 verloren gingen: de O.183, de O.143 en de O.268 van reder Henri Ghys op 'Farne Island' nadat de O.264 van Karel Ghys vastliep te Cap Griz Nez, het vastlopen van de Z.61 op het strand van De Haan, het op de klippen lopen van de Engelse treiler 'San Sebastian' in Schotland, het vastlopen, met een dode als gevolg, van de Britse treiler 'Roche Castle' op rotsen nabij Swansea, het zinken van de Franse treiler 'Notre Dame de Lourdes' in de Theemsmond, met verlies van zeven bemanningsleden en het vinden van het Franse wrak 'L'Insoumis' met drie dode vissers in zijn ruim...

Ieder verloren vaartuig getuigt van een drama. Toch kan men, om vele redenen, over het ene vaartuig al meer vertellen dan over het andere. Daarom volgt hier het relaas van het 'blijven' van de O.332 'Vierge Marie'.

Het kloeke vaartuig, in 1931 gebouwd op de werf Beliard-Crighton en Co voor rekening van reder Emiel Lus, en metende 111,84 brt., met een Deutzmotor van 200 pk, voer op vrijdagmorgen 8 januari 1937 om 11,30 uur uit Oostende; bestemming de visgronden van het Kanaal. Schipper was Jozef Lus, zoon van de reder.

De visserij begon ongeveer 35 mijl van het punt 'Longships' (een vuurtoren op een rotsengroep ter hoogte van Land's End, Groot-Brittannië). Na de eerste trek ondervond motorist Alfons Huysseune dat een mazoutpomp niet goed functioneerde. Ook de vorige reis had men daar al last van. De schipper besloot naar Newlyn te varen voor nazicht. Maar eerst wilde hij nog een aantal 'trekken doen' om voldoende vis aan boord te hebben om er in Engeland te kunnen verkopen. Want, het vaartuig had in Engeland geen agent, het bankwezen was ook nog niet uitgebouwd zoals dat vandaag het geval is en het omwisselen van Belgisch geld tegen Engelse ponden verliep met veel moeilijkheden. Na de verkoop van een partij vis waren er sterlingponden voorhanden om een eventueel herstel te bekostigen.

"Draai bij"

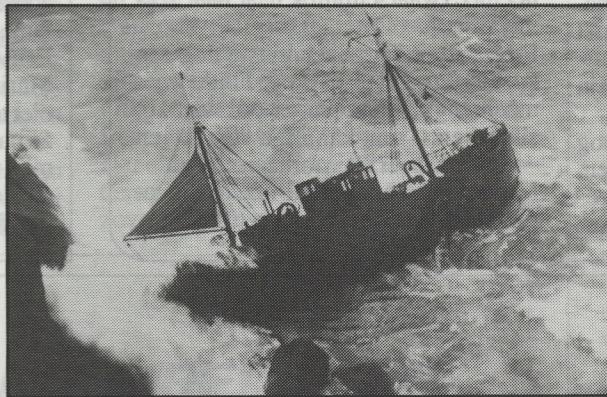
Tijdens de derde trek geeft de schipper, op zondagmorgen 10 januari om 3,30 uur de wacht over aan stuurman Robert Verlee en matroos Emiel Dewaele. Ze korren richting ZZW. Ter hoogte van 'Longships' wil de schipper gewekt

worden omdat het schip, al vissende, zal uitkomen in het gevaarlijke water buiten de Runnelstoneboei. Om 6,30 uur wordt de schipper gewekt. Hij komt aan het roer, terwijl de weersomstandigheden zienderogen verslechteren. De stuurman wijst hem op de Runnerstoneboei en er wordt gewonden. De schipper denkt, omdat hij de afstand tussen schip en de bewuste

boei op 3 à 4 mijl schat, voldoende vrije vaart te hebben om naar Newlyn te stevenen en vat de koers ONO aan.

DE AANGEWENZEN BOEI WAS ECHTER DE VERKEERDE!!!

Na vijf minuten stomen, roept de uitkijk: "Draai bij!" Omdat het roer bruusk overgehaald wordt valt de motor uit. De schroef werd afgetrokken. De schipper voelt zijn vaartuig reeds aangetrokken door een landzee. Tijd om het anker uit te gooien is er niet en het vaartuig wordt op de klippen geworpen.



Mayday

Vliegensvlug snelt de schipper naar het logies en stuurt een mayday de lucht in: 'Mayday, mayday, mayday, Virgin Marie running on cliffs inside Runnelstone buoy.' Een antwoord kan hij niet afwachten, een lek in het voorschip zorgt ervoor dat het logies onder water komt te staan. Terug aan dek ziet hij hoe de bemanning probeert de reddingsboot over boord te zetten. Hij roept nog: "Doe eerst jullie reddingsgordels aan".

Zodra dat gebeurd is snijden ze de touwen die de boot op zijn stoel vasthouden door en hijsen hem in de lucht. Schipper Lus en stuurman Verlee staan achteraan. De motorist en drie matrozen staan aan weerszijden, twee per twee, opgesteld. Intussen raast de branding over het achterdek. Opeens slaat hevig overslaand water de reddingsboot met de vier vissers over boord. De schipper en de stuurman zien hun bemanningsleden in de kolkende massa verdwijnen. Lus en Verlee slaagden erin aan boord te blijven door zich tijdig vast te grijpen aan de bazaarsschoot. Een volgende golf slaat ook hen overboord. Stuurman Verlee wordt op de klippen gegooid en gekwetst aan zijn knie. Hij houdt zich vast aan pieken en probeert hoger op te geraken. Schipper Lus wordt door de zee een inham ingejaagd en er door een terugkerende golf weer uitgeslagen. Tijdens het wegtrekken van de zee ziet hij een stukje uitstekende rots, klampt er zich aan vast en kan op een hoger stuk springen. Het enige aan boord gebleven bemanningslid, Jozef Huys, springt over boord en kan zich ook aan de rotsen omhoog werken. De vissers trekken elkaar naar hogere plateaus door hun truien als koorden te gebruiken. Tijdens de klim verliest de schipper zijn schoeisel en verwondt zijn voeten.

Eens ze boven zijn zien ze aan de andere kant enkele landbouwershuisjes liggen. Schipper Lus, op gekwetste voeten en Huys, die de aan de knie gekwetste, Verlee voortsleept, vragen om hulp. Dick Nicholls en Harry Laithy van de 'Tregiffian Farm' ontfermen zich over de

schipbreukelingen, terwijl mevrouw Laithy de kustwacht verwittigt. Van zodra de vissers enigszins weer op adem gekomen zijn brengt een onderwijzer uit St. Buryan hen naar het 'Ship Institute' te Newlyn.

Verloren?

De vier over boord geslagen mannen zijn nooit aan land geraakt. Ze hebben gevochten voor hun leven, maar het heeft niet mogen baten. Toen de bemanning door de schipper aangemaand werd een reddingsgordel om te gespen, durfde Valentin Maertens niet meer naar beneden om de zijne te halen. Nadat hij over boord gelagen werd heeft niemand hem terug gezien. Hij zal het gevecht met de zee verloren hebben en zijn lichaam zal door stromingen tot ver in de Oceaan meegevoerd zijn. De overige drie vissers bleven drijven en voerden een uitputtende strijd om tot bij de omgeslagen reddingsboot te geraken.

Gealarmeerd, kwam de reddingsboot van Penlee, o.l.v. Commander Hargreaves, op de plaats van het onheil. Een bemanningslid hield zich in de kolkende branding krampachtig vast aan de omgedraaide reddingsboot van de O.332. Hij werd opgepikt.

Hij was er erg aan toe en er werd kunstmatige ademhaling op hem toegepast. Twee andere bemanningsleden sloegen tegen de rotsen. De kracht van de terugkerende golfslag bemoeilijkte het de redders hen op te pikken. De wind zat recht in de baai.

Na verschillende naderingspogingen konden de Engelse redders onze vissers toch binnenboord krijgen. Ze leefden nog, maar waren buiten bewustzijn. Omdat

er van de vierde man geen spoor meer was, vertrok de reddingsboot naar Newlyn om de drenkelingen alsnog te proberen in leven te houden.

De drie uitgeputte mannen stierven in het hospitaal van Penzance.

Bij het vaartuig zelf kwam de reddingsbrigade van Mousehole aan en de plaatselijke bevolking trok met touwen over de rotsen om na te gaan of er nog hulp kon geboden worden. Hadden de vissers besloten op de brug of in de kombuis de redding af te wachten, dan had men ze waarschijnlijk alle zeven kunnen redden.

Zinnia

Het vissersbedrijf was in volle crisis. De O.332 was door tegenspoed zwaar belast. Met een werkelijke waarde van 1 200 000 frank was het vaartuig slechts verzekerd voor een maximumbedrag van 650 000 frank. De afgevaardigde van de verzekeringsmaatschappij reisde naar de plaats van het ongeluk. De 'Vierge Marie' was in tweeën gebroken. Er viel dus niet aan te denken het vissersschip opnieuw vlot te trekken. De achtenvijftigjarige reder, Emiel Lus, was door het vastlopen van het vaartuig zijn hele kapitaal kwijt. Hij bezat enkel nog het huisje waarin hij woonde en kon niet financieel instaan voor het overbrengen van de lijken. De doden zouden in Newlyn ter aarde besteld worden op woensdag 13 januari.

De gebeurtenissen i.v.m. de O.332 lagen te Oostende op ieders lippen. De Oostendse schepen Jules Peurquaet vroeg directeur Devos van het 'Beheer van het Zeewezen' te onderzoeken of de verdronken vissers niet op staatskosten konden gerepatrieerd worden. Een comité bestaande uit Bauwens, Devos, Descamps en Verscheldé, regelden de overkomst. In Engeland fungeerde de firma Bennet als kontaktorgaan. De plechtigheid te Newlyn werd dus afgezegd en het Belgische visserijwachtschip 'Zinnia' (voorganger van het huidige zeemachtschip met dezelfde naam) kreeg opdracht vanuit Boulogne uit te varen en de steven te wenden naar Newlyn. Zaterdag 16 januari arriveerde het schip om 13 uur voor de rede. Slecht weer verhinderde het aanmeren vóór 16 uur. De kisten met de overleden vissers werden uit het 'Sailor's Home' aan boord genomen. Stormweer verhinderde het uitvaren, zodat de 'Zinnia' slechts op dinsdag 19 januari te Oostende binnenliep.

Rond 16 uur meerde het vaartuig, vlag halfstok, aan; op het achterdek drie witte kisten. Heel Oostende was op de been. Familie en personaliteiten werden ontvangen door de bevelvoerder van de 'Zinnia' Kommandant Bly, door stafid

Kesteloot en door aalmoezenier Delbaere. Op de kaai zag men niets dan ontroerende tafereelen: er heerste een doodse stilte die overging in een niet te onderdrukken gesnik, terwijl gebroken familieleden zich op de kisten wierpen. Toen de kisten aan wal gebracht werden vormden de kadetten van de marineschool de erehaag.

De begrafenisplechtigheid greep uiteindelijk plaats in de St.-Petrus-en-Pauluskerk op woensdag 20 januari

1937. Het werd een grootse begrafenis. Tal van hoogwaardigheidsbekleders, zoals burgemeesters, volksvertegenwoordigers en senatoren waren aanwezig. De leerlingen van de Rijksmarineschool en de Ibis vormden de erehagen. Na de afscheidsmis liepen de aanwezige prominenten en vele kijklustigen in stoet mee tot aan de Oostendse wijk 'Petit Paris'. Daarna trok de familie allen verder voor de eigenlijke begrafenis op het Oostends kerkhof.

De gestorven vissers waren:

1. Dewaele Emiel, matroos, ° Oostende 8 juli 1889, 47 jaar, Cirkelstraat 13 te Oostende, gehuwd met Romanie Cogge. Hij liet de weduwe achter en een dochter van 22 jaar.
2. Easton Albert, matroos, ° Engeland 23 augustus 1916, 20 jaar, Stuiverstraat 28 te Oostende.
3. Huisseune Alfons, motorist, ° Oostende 12 februari 1902, 34 jaar, Zuidstraat 12 Oostende. Hij liet echtgenote Maria Vanhaverbeke achter met een zoon van 10 jaar.
4. Maertens Valentin, matroos, ° Stene op 7 augustus 1910, 27 jaar, Lijndraaierstraat 12 Oostende. Gehuwd met Marcellina Lus en twee kinderen van vier en zes jaar achterlatend. Hij was schoonzoon van de reder. Valentin was in feite geen visser. Als werkloze arbeider probeerde hij zijn brood op zee te verdienen. Het was nog maar zijn vierde reis.

Tekst: Daniël Pots (foto's: de O.332 'Vierge Marie' op 11 januari 1937, verzameling D.P.)



Van schepen, mensen en van de zee

Waar we vroeger aangewezen waren op eigen ervaringen, overleveringen en gewoonten voor wat de visgronden aangaat - de selectiviteit - wordt nu 'gedicteerd' wat we mogen doen. Mare liberum, vergeet het maar.

En dan zwijgen we nog over de groei van de goederenstroom met daarmede de toename van de vloot en de schaalvergroting van de schepen die ervoor zorgen dat evenveel, zoniet meer aandacht moet worden gegeven aan het navigeren dan aan het vissen!

In 't aangezicht van de krachten van de natuur was de primitieve mens hulpeloos. De moderne visser is hulpeloos in het aangezicht van de sociale, technische en economische uitdagingen van deze tijd. De zee gaat gebukt onder de krachten van het mensdom.

Nu moet ge niet gaan denken dat ze hele nachten wakker liggen, deze ridders van de grote plas van allemaal dat varen, vissen en dat spekuleren op kwota's en vangstbeperkingen. Ze maken zich allang niet meer bezorgd over het droevige feit dat de wrede zee geploloid ligt onder de verpletterende,

heftige bedrijvigheden van het ambitieuze mensdom. Met hun krachtige bokketreilers keren ze steeds geladen terug, met volle grepen hadden zij het dagelijks brood uit 'the deep blue sea'. Natuurlijk hebben ze er grijs haar bijgekregen en rimpels als een oude zak. Zij weten dat achter iedere beweging op dek de eeuwigheid loert, dat de dood steeds meevaart, overal, op de noord in de west, honderden mijlen van de bewoonde wereld, en niet beter vraagt dan dat het schip zou vastslaan en kapseizen in de verschrikkelijke woestijn van water waar het recht op vergissing niet bestaat. Vissers krijgen toch nooit "voorwaardelijk"?

Hard bakboord of stuurboord om naar de veilige haven te keren is door de kracht der elementen nooit mogelijk. Zij komen aan de kust waar witte monsters grommend vooruitstormen, huilende en brulende muren uit alle windstreken komen. Een onbeschrijflijke kalvarieberg. Poseidon zorgt wel eens voor mist als compensatie, maar als mist al te lang blijft hangen gaat de verdoeming òðk op de schouders wegen.

Erg er is het allemaal dan de beschrijving

van Homeros.

Odysseus die zijn Calypso verlaat. Zij viere hun schip in de heilige zee. Als Poseidon, de God van de zee, hen ziet roert hij van woede danig met zijn drietand in de plas dat het een vreselijke storm wordt.

Info, de nimf en beschermster van de zeelieden, met een mond als een framboos, brede, volle slanke dijen, rillend van diepe verlangens en een snoet gesierd met de pretlichtjes van de eeuwige verleiding, schenkt de wanhopige Odysseus haar sluiert en beveelt hem aan te zwemmen doorheen de orkaan. Zover van ònze werkelijkheid.

Odysseus biddend tot de zeegod in zijn gemeente angst, verkrijgt dat de stroming ophoudt en dat hij aan wal kan komen. Hij heeft geen huid meer op de handen, het water stroomt hem uit de mond en neus. Hij ademt weer en er komt warmte in zijn hart.

Vissers kunnen naast hun professionele beslommeringen, geen plaats maken in hun bedrijvige bestaan voor de vertelsels van Homeros.

LIN

VAN DEALER TOT SERVICE-SPECIALIST

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

Machinefabriek Padmos Stellendam heeft daarnaast een uitgebreid leveringsprogramma: Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, generator- en havensets, aggregaten.

De magazijn-service voorziet in voor maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen, nieuw of gereviseerd, die uit voorraad leverbaar zijn, voor de motortypes: DQ/



• een service-dienst op maat gesneden

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

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

**pasklare service
in een handomdraai.**



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN 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**

Ach moeder ik bemin de zee

In talrijke vissersliederen van bij ons wordt gezongen over een knaapje dat aan zijn moeder of grootmoeder toelating vraagt om naar zee te gaan.

"Als vader wil ik varen,

"Al ben ik nog zo klein,

"Mijn vader was een zeeman

"En zeeman wil ik zijn.

of ook nog :

"Ach moeder ik bemin de zee

"Stel toch mijn kinderhart tevree

"Als vader wil ik varen,

"Kampen met wind en woeste baren.

In bepaalde liederen krijgt de knaap toelating, maar 'blijft op zee', zoals onder meer in het lied *"Ik ben grootmoeder's jongen"*.

DE liefde tot de zee zat er bij de visserskinderen al zeer vroeg in. Het was eertijds de gewoonte dat de jongens naar

zee gingen toen ze hun plechtige communie hadden gedaan, maar kinderen van jongere leeftijd aan boord van vissersvaartuigen waren evenwel geen uitzondering. Ofwel gingen ze met vader mee gedurende de vakantie, ofwel om met hun schamele verdienste toch ook nog iets bij te dragen om het huisgezin in leven te houden. Er moet ongetwijfeld een zekere fierheid mee gepaard zijn geweest toen ze bij de makkertjes, ook kinderen van vissers, konden vertellen dat ze ook al op zee waren geweest met vader of dat ze al aangemonsterd waren als scheepjongen.

Mijn Nederlandse vriend, Jaap Kolkman, schreef in 1947 het treurige verhaal van de vissersjongen Aaikee, (Gottmer Harlem) die graag zoals vader en grootvader en zijn makkers naar zee wou gaan, maar van zijn moeder niet mocht omdat ze reeds haar man, haar andere zonen en talrijke familieleden op de zee had verloren. Toch slaagde Aaikee er op zekere dag in om zich te verstoppen aan boord van een Vlaardingse logger die gereed lag om uit te zeilen. Toen het schip in volle zee was kwam Aaikee te voorschijn, maar de blinde passagier vond geen genade in de ogen van de schipper die de steven wendde om de knaap in Vlaardingingen terug aan wal te zetten.

Op de terugweg moest Aaikee, aldus het verhaal, naar het "huisje", maar aangezien er voor dergelijke behoeften geen speciale voorziening was, moest het over de reling gebeuren. Onverwacht kwam er een grote

golf, die Aaikee meespoelde en aldus, zo besloot Kolkman, is Aaikee, ook de zee-mansdood gestorven.

ALBERT Dawyndt vertelt in het tijdschrift *"Bachten de Kupe"* (jaargang 1980 p. 102) het verhaal van een knaapje dat het leven verloor gedurende een plezierreisje op zee.

Op 12 november 1901 verliet de pannebboot P.14 "Marie Thérèse" het strand van De Panne om de haringvisserij te bedrijven. Door een plots opkomende storm moest gescholen worden in de haven van Calais. De storm was evenwel van korte duur zodat 's anderdaags opnieuw in zee kon worden gestoken. Toen zal de "Marie Thérèse" door een nieuw tempeest overvallen zijn want op 14 november vond men het schip met de kiel omhoog, drijvend op een paar honderd meter van de pier van Duinkerke. Van de opvarenden was er geen spoor, in het ruim vond men enkel het lijkje van een jongen die een dode hond in de armen hield. De jongen werd later vereenzelvigd als de dertienjarige zoon van de schipper Louis Ghys, die voor zijn plezier was meegevaren. Benevens schipper Ghys en zijn twee andere zonen; August, 23 jaar oud, die amper sedert vijf weken gehuwd was en Alfons, 21 jaar oud, vonden nog hun graf in de golven : August, Louis en Henri Lambert, Pieter Vilain en Jaak Deleu. De vrouw van schipper Ghys verloor aldus op één nacht haar man en drie zoons, van de familie Lambrecht bleven drie broers op zee.

Over deze ramp werd een marktlied verspreid, de tekst werd teruggevonden in een liederenschrift van een Oostendse visser. Voortgaande op de metriek van het rijm moet het lied gezonden geworden zijn op de melodie van *"de wees van de communard"*

treurig lied
NAGEDACHTENIS DER
VERDRONKEN VISSCHERS VAN DE
PANNE

*De zee met hare woeste baren
Die brengt toch veel menschen te niet
Ziet eens hoe de Pannaren
Nu zijn gebracht al in het verdriet
Zij kwamen in de zee te steken
Met hunnen boot voor 't dagelijksch brood
Een groot tempeest kwam opsteken*

En zij verkeerden daar in nood.

refrein :

*Niemand komt hulp bieden
Zij waren daar alleen
Wat zou er daar geschieden
't Was klagen en geweën.*

*Men dacht de haven binnen te varen
Elk deed zijn best met kloeken moed
Helaas aldoor zijn woeste baren
Dreven zij verderop met spoed
Een grote golf kwam daar opdagen
Wat moesten zij nu gaan beginnen
Zoo wierd het schip dan omgeslagen
De manschappen vielen het water in.*

Refrein :

*Niemand kon hulp verwerven
Daar op denzelfden stond
Zij kwamen al te sterven
In dien diepen grond.*

*Zoo wierd de boot gauw gevonden
Ja zonder manschappe o wat wee
Men kwam dat treurig nieuws verkonden
wat er gebeurd was op de zee
Negen menschen lieten daar hun leven
In martele dood
Weduwen en weezen die bleven er in druk
en nood.*

In de voormiddag van zondag 22 november 1936 stak de houten motortreiler 0.169 "Ster der Zee", gebouwd in 1913, voor schipper-eigenaar Richard Verschelde, in zee om vòdr de Franse kust op sprut te jagen. Benevens de eigenaar, (34 jaar) bestond de bemanning uit Edouard (37 jaar) en Pieter Vanturnhout (50 jaar) en motorist Florimond Geryl (23 jaar).

Ter hoogte van Duinkerke hing er een lichte mist over zee en woei er een licht briesje uit het Zuidoosten. Schipper Verschelde gaf het roer over aan een van de matrozen en daalde naar het logies om iets te eten.

In het verblijf stelde hij vast dat er naast de bemanning nog een jongen aan boord was. Verschelde kon de jongen niet thuiswijzen, doch herinnerde zich dat de knaap hem tot tweemaal toe gevraagd had om mee te mogen varen, wat hem geweigerd werd. Dat de jongen toch aan boord was beviel de schipper niet en hij deelde hem mee dat ze onmiddellijk naar Duinkerke zouden stevenen, waar hij zou aan wal gezet worden. Op dat ogenblik voelde Verschelde een hevige schok in het schip, hij klom naar dek om te zien wat er gebeurd was en keerde onmiddellijk terug naar het logies om de jongen te halen. Maar dit was op zo korte tijd reeds onmogelijk geworden. Het lukte Verschelde alleen nog om in zee te springen en zo zijn eigen leven te redden.

Wat was er gebeurd ? Het vaartuig van Verschelde was overvaren en midden doorgesneden door een Spaans koopvaardijschip, de S.S. CHRISTINA (2.399

Brt.). Binnen de minuut was de treiler gezonken.

Vershelde wed door een reddingboot van het aanvarende schip uit het water gehaald, er werd nog een tiental minuten verder gezocht naar de andere opvarenden, tevergeefs: Vershelde was de enige overlevende van de aanvaring. Aangezien de mist dichter werd bleef de 'Christina' voor anker liggen tot rond 18.00 waarna teruggevaren werd naar Duinkerke om verslag uit te brengen voor de Franse maritieme overheid en de Belgische consul.

Roger Velter uit Oostende die verstekeling was, pas 14 jaar oud, op zijn doosprentje kan men lezen:

In hem leefde een niet-te-bedwingen aantrek voor de zee.

De zee, de stille, de gladde zee met haar zachte briesjes en haar wilde stormen; de zee zoo aantrekkelijk en tevens zoo geheimzinnig, die regelmatig haar offers opeischt.

Zij was de droom van zijn leven ...

In haren donkeren sluier heeft ze hem omwonden, opgenomen heelemaal.

DEZE verhalen lopen bijna evenwijdig met het verhaal van het Oostendse meisje dat ook zo graag naar zee wou. Ze verkleedde zich als jongen en monsterde aan op naam van haar broer. Toen ze in volle zee waren ontdekte schipper "Wolle" welke lichtmatroos hij aan boord had. Dit kon hem geen geluk brengen, via de boordradio verwittigde hij de rederij over het feit dat hij een lid van "het gespleten regiment" aan boord had en wendde de steven om deze matroos van het andere geslacht terug aan wal te brengen. Gelukkig voor Liliane Saudemont liep dit verhaal goed af en bracht ze het later zelfs tot kapitein, weliswaar niet op een Belgisch schip, aangezien dit toen, wel niet uitdrukkelijk verboden, maar zeker niet voorzien was door de wet.

Liefhebbers

DE zee blijft de mensen aantrekken en dit niet enkel in de families van zeelieden en vissers. Ook mensen die weinig of niets met de zee te maken hebben worden door haar aangetrokken. De sportvissers bijvoorbeeld, die er met velen of heel alleen op uit trekken om vis te vangen. En daar zijn dan nog de liefhebbers van het zeilen op de zee. Er is het zeer treurige verhaal van de vijf jonge mensen, leden van de vereniging "de Waterkadetten van Schaarbeek" die in oktober 1951 met hun bootje op zee verdwenen.

De leden van die vereniging voelden zich reeds lang aangetrokken door de zee, ze wilden hun eigen boot om er hun vrije dagen op te kunnen doorbrengen. En

tenslotte, na enkele feestjes ingericht te hebben, hadden ze voldoende geld bijeen gebracht om aan de kust een klein jachtje te kopen dat "Captain Cap" gedoopt werd. Vijf leden van de vereniging zouden het scheepje van Nieuwpoort naar Lillo overbrengen: Gabriel Lombaerts (30 jaar), José Roger (19 jaar), Albert Maes (18 jaar), Willy Collens (19 jaar) en Marcel Carlier (20 jaar), allen uit Schaarbeek.

Lombaerts werd kapitein, brandstof werd aan boord genomen, het bootje had immers een hulpmotor van 3 P.K. en ondanks de waarschuwingen van de verkoper - wie was er nu bevreesd voor een kleine bries op zee? - werden de trossen losgegooid en voer het bootje, slecht verlicht, op zaterdagavond 27 oktober 1951 te 20 uur de haven van Nieuwpoort uit.

In die nacht stak een storm op. De maandagmorgen werd ter hoogte van Zeebrugge het wrak van de "Capitain Cap" drijvend gevonden. Nooit heeft men kunnen achterhalen water in feite gebeurd is.

Smartlap

HET Franse lied "Les Flots Bleus" is aan onze kust en ook in het binnenland in een van de vertalingen zeer bekend geweest. In dit lied is sprake van drie knaapjes die een boot gevonden hadden aan het strand en met het scheepje in zee staken. Er steekt een storm op en het scheepje vergaat terwijl moeder thuis angstig op de terugkeer van haar kinderen wacht.

Het is een lied dat me steeds bijzonder getroffen heeft door zijn dramatische uitdruktingsvorm zowel in tekst als in de melodie. Misschien is het in de ogen van velen die niets van de zee begrijpen een "draak", ik heb zelfs in mijn verzameling een Franstalige parodie op deze smartlap. Maar het lied doet me denken aan de echt gebeurde verhalen die ik hier heb weergegeven en aan mijn eerste zeereis, toen de hele familie me stond uit te wuiven op de pier en ik me niet aan dek durfde te vertonen om niet te worden uitgelachen door de andere leden van de bemanning.

DE DRIE VERLOREN KNAAPJES

Drie kleine knapen die aan het spelen waren

Dicht bij het strand,

Kwamen opeens een bootje 't ontwaren

Aan de zeekant.

Kom, sprak er een, ik zal u bevelen,

'k Ben kapitein,

Laat ons eens matroosje gaan spelen

't Zal kermis zijn.

De kabels losgemaakt

En ons eens goed vermaakt,

De zeilen in de wind

En naast elkaar gezeten,

*Roepen we blijgezind,
Moeder zal het niet weten.*

Hoezee! Hoezee,

Maar ginds in de verte gaat de wind aan 't huilen

En menig visser die zoekt zich te verschuilen.

refrein:

Kinderen lief, zwicht u voor het gevaar

En let toch op die zwarte wolken daar

De wijde zee baart toch zoveel verdriet,

Kinderen lief, Speelt nooit aan 't water niet!

De kleine boot is weldra verdwenen

In woeste vaart

Ginds in haar hut zit een moeder te wenen

Dicht bij de haard:

De kleinen zijn nog niet thuis gekomen,

Wat scheelt er mee?

Daar buiten valt de regen bij stromen,

't Is storm op zee.

En met een droef gezicht,

Het hart vol angst en schrik

Huilen de knaapjes teer,

Hun mast is weggeslagen

Hun stemmetje zo teer

Weerklinkt in ein' loos klagten:

Moeder! Moeder!

Doch het is te laat

De wind sloeg hun bootje in puinen

En d'oude torenklok roept van over de duinen.

refrein:

Ach kinders lief, weldra zijt gij niet meer,

Gericht zijn vruchteloos uw handjes tot den Heer

O wijde zee, hun dood is nu nabij,

Ach kinderen lief, 'k heb met u medelij.

Sedert die dag komt een arme vrouw

In rouwgewaad.

Biddend aan 't strand met d'handen

gevouwen

Met bleek gelaat.

Soms roept zij over de golven:

Ach keer toch weer,

Of zijt gij dan voor eeuwig bedolven,

Engelkens teer.

Doch hoort zij anders niet

Tenzij de woeste zee.

De vrouw hervat moed,

Zij meent een stem te horen,

De stemme van haar bloed

Klinkt duid'lijk in haar oren:

Moeder! Moeder!

Doch neen, zucht zij,

'k Heb mij bedrogen

't Is de wind, 't is de zee die mijn smart komt verhogen.

refrein:

Kinderkens lief, uw moeder aan het strand

Komt elken dat door wanhoop overmand.

De wijde zee was d'oorzaak uwer dood,

Ach kinders lief, rust zacht in hare schoot.

Jef Klausning

E.H.B.O-tips!

Gevreesd bij zeevarenden: de onderkoeling!

Een verblijf in koud water veroorzaakt een afkoeling van het lichaam. Als voorbeeld kan wel het ongeval met de "Herald of Free Enterprise" aangehaald worden waarbij talrijke gevallen van onderkoeling voorkwamen.

De Noordzee is nooit "warm" zodat het in feite altijd gevaarlijk blijft voor langere tijd in het water te verblijven zonder beschermende kledij (isolerend).

Rillingen en vermoeidheid zijn voor ons een ernstige waarschuwing. Wanneer we die negeren, verdwijnen de rillingen en daalt het bewustzijn. De li-

chaamstemperatuur kan zodanig verminderen dat de dood onvermijdelijk intreedt (bewusteloosheid, verdrinking, hartstilstand,...)

Zeevarenden moeten weten dat dergelijk slachtoffer onmiddellijk in een lichtjes warmere omgeving moet gebracht worden en in dekens of in een isolerend aluminium pak gestopt. Opname in een hospitaal of doktershulp is ten zeerste aangeraden omdat de vitale functies doorlopend moeten in het oog gehouden worden.

Vergeten we ook niet dat elke drenkeling steeds naar een spoedopname moet worden afgevoerd wegens het gevaar van water in de longen!

Roep dus bij onderboeking de radiogeneeskundige dienst op en vraag om raad en eventueel het onmiddellijk afvoeren van het slachtoffer.

Edward Brouckxon

Wij vernamen het overlijden van de heer Maurice Flitser, echtgenoot van mevrouw Arthurine Legein.

De heer Legein werd geboren in Calais (Frankrijk) op 15 februari 1916 en overleed te Knokke-Heist op 22 juni 1990. De heer Legein was stamvader van een groot vissersgeslacht.

Wij houden eraan langs deze weg de familie onze diepe gevoelens van medeleven over te brengen.

Eveneens in Knokke-Heist overleed op 8 juni de heer Camille (Miel) De Vent. Hij werd begraven op 16 juni.

De heer De Vent was een gewezen zeevisser en vislosser.

De directie en redactie van dit blad bieden hierbij hun oprechte gevoelens van medeleven aan.

Ten gevolge van een verkeersongeval overleed op 3 juni de heer Ivan Aermoudt. Deze Oostendenaar was uitbater van het bekende Oostendse café 't Zeezotje en was onrechtsstreeks verbonden met de visserij.

Het Visserijblad deelt in de rouw.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

MEI 1990

Inbouw nieuwe motor:

Z.38 MANTA, eigendom P.V.B.A. Orca,

Onderwijsstraat 125, 8390 Knokke-Heist

-Motor Scania, 220 kW - 299 pk, bouwjaar 1990

Zeebrief: 11.5.90

Adresverandering:

Z.162 VAN DYCK, eigendom N.V. Bunkers-Dobbelaere, Laurierstraat 32, 8390 Knokke-Heist

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

Tel: 059/32 12 10 Fax: 059/32 11 97

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service!

Uw vertrouwen waard voor:

- * NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ (BOKKENVISSERIJ - GULLEN - HARINGVANGST - EUROKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)
- * TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE 0,50 mm)
- * KORRETOUWEN STALEN KABELS
- * ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



M
MULTINET



In onze bekende serie 'rare kwasten':

het leven en de werken van...

Edgar Allan Poe



V

AN ALLE rare kwasten die in deze rubriek reeds besproken werden (1) zal Edgar Allan Poe (1809-1849) wellicht 'de raarste' zijn. En mocht dat eventueel nog door iemand betwist worden dan zal ook deze betweter moeten toegeven dat, wanneer we de persoon buiten beschouwing laten, de werken van deze 'rare kwast' dan toch tot de vreemdste van de literatuur behoren.

De auteur E.A. Poe heeft in zijn korte leven ongetwijfeld weinig tijd overgehouden om uit te rusten. Als beroepsschrijver schreef hij niet alleen zijn wereldbekende griezelverhalen, hij was ook dichter [o.a. van het prachtige lange gedicht 'The Raven' (2)] en publiceerde ettelijke theoretische artikels over het schrijversvak.

Griezels

Maar populair is Poe geworden door zijn griezelverhalen. Het zijn verschrikkelijke vertellingen, bevolkt met personages die allemaal in aanmerking komen om opgesloten te worden in psychiatrische klinieken.

Iemand noemde Poe terecht de 'schrijver van neuroses' en Marie Bonaparte besteedde zelfs een volledige Freudiaanse biografie aan Poe (3).

Het 'heel-de-wereld-is-een-gekkenhuis-gevoel' dat zo kenmerkend is voor de Poe-verhalen wordt vooral bereikt door de overdrijvingen waarmee de schrijver ons om de oren slaat. Wat normale mensen gewoon zou doen glimlachen wordt bij Poe bespottelijk, wat ons even zou doen schrikken wordt bij hem niets minder dan een verschrikking, hetgeen in een andere kontekst gewoon geestig zou zijn wordt bij Poe omgetoverd tot een burlesk spektakel. Het is overigens geen toeval dat de eerste verhalenbundel van de meester van het griezelverhaal 'Tales of the Grotesque and the Arabesque' (1840) heette ofte tot in het bespottelijke versierde verhalen.

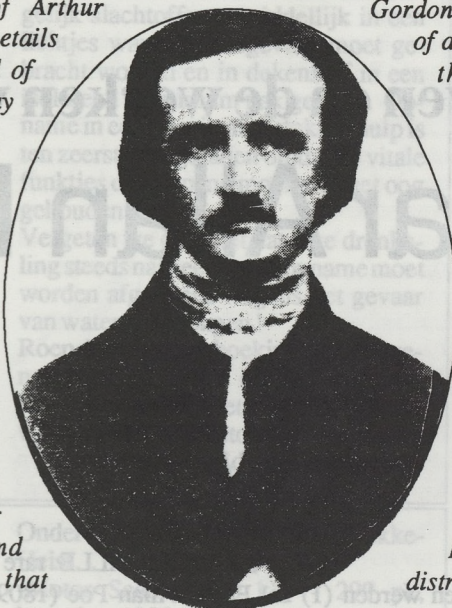
Het is voor de lezer eigenlijk nooit duidelijk of Poe al dan niet meende wat hij schreef. Zat hij te gieren van het lachen, wanneer hij zijn vreemdsoortige bedenkzels aan het papier toevertrouwde? Of zag hij het allemaal levensecht voor zich... en viel er helemaal niets te lachen? Die vraag laten we nog even rusten, want we hebben een verrassing in petto.

Zeeverhalen

Minder bekend zijn de 'zeeverhalen' van Poe. Twee daarvan zijn korte verhalen 'A descent into the Maelström' (1841) en 'MS found in a bottle' (1833). Het derde, waarover we het hier uitgebreid zullen hebben, is een roman (1838) die in de Nederlandse vertaling werd uitgegeven als 'Het reisverhaal van Arthur Gordon Pym' (4).

Dit laatste verhaal is één van Poe's meest ongeloofwaardige vertellingen. Oorspronkelijk lag het zelfs in de bedoeling van de schrijver om er onderstaande titel aan te geven (en we citeren in het Engels om onszelf de moeite van de vertaling te besparen):

*'The Narrative of Arthur
Comprising The Details
Butchery on Board of
Grampus, on Her Way
the Month of June,
Account of the
Vessel by the
Shipwreck, and
Horrible
Famine; Their
Means of the
Jane Guy; the
Latter Vessel in the
Capture, and of the
Crew, among a
the 84th Parallel of
Latitude, together
Adventures and
South, to which that
Rise.'*



*Gordon Pym of Nantucket.
of a Munity and Atrocious
the American Brig
to the South Seas, in
1827, — with an
Recapture of the
Survivors; their
Subsequent
Sufferings, from
Deliverance by
British Schooner
Brief Cruise of this
Antartic Ocean; Her
Massacre of Her
Group of Islands in
the Southern
with the Incredible
Discoveries still further
distressing Calamity gave*

Oef!

Uiteindelijk werd dus blijkbaar toch voor een eenvoudiger titel gekozen, maar in het boek werd de eerstgenoemde titel helemaal waargemaakt. Zelf heeft Poe het hele boek later trouwens afgedaan als zijnde *té gek*. En inderdaad: zelfs de sympathiserende lezer wordt het bijwijlen teveel wanneer hij 262 bladzijden lang overvallen wordt met terreur, mouterij, slachtpartijen, hongersnood, alle andere vormen van leed, kommer en ellende; van verraad tot massamoord! En dat alles in de meest ondenkbare vormen en gedaanten. Ternauwernood aan de dood ontsnapt bij een schipbreuk, trekken Pym en diens vriend Augustus verder het zeegat in om er (opnieuw nauwelijks) te ontsnappen aan een bende muiters. Na de mouterij is er dagenlang niets te eten, zodat Poe ons kan vergasten op een stevige portie kannibalisme. Als het er uiteindelijk toch op lijkt dat onze vrienden gered zullen worden door een naderend schip, waarop ze een man zien staan die hen blijkbaar toewuift en lacht, komt Poe opeens op een heel ander idee:

'De brik kwam langzaam dicht bij ons en nu ook met een wat vastere koers dan daarvoor en— ik kan over deze gebeurtenis niet kalm verhalen— onze harten begonnen wild te kloppen, we schreeuwden zo hard we konden en dankten God uit het diepst van onze ziel voor deze volledige, onverwachte en glorieuze verlossing die nu zo tastbaar op was komen dagen. Maar plotseling en totaal onverwachts kwam er over de oceaan vanaf het vreemde schip (dat nu dicht bij ons was) een geur van stank overgewaaid waarvoor op de hele wereld geen naam bestaat— waar men geen notie van heeft— hels — absoluut verstikkend — onverdraaglijk, onvoorstelbaar. Ik snakte naar adem en draaide me om naar mijn metgezellen, die witter waren dan marmer. Maar we hadden nu geen tijd voor het stellen van vragen of het maken van gissingen; de brik was nu nog zo'n vijftien meter van ons verwijderd en het leek haar bedoeling te zijn om langszij te komen, zodat we aan boord konden gaan zonder een boot uit te zetten. We renden naar het achterdek en op dat moment raakte ze door een hevige gier plotseling vijf of zes graden uit haar koers. Toen ze op een afstand van ongeveer zes meter achterom passeerde, konden we de dekken goed zien. Zal ik ooit de drievoudige verschrikking van dat beeld kunnen vergeten? Vijfentwintig of dertig lichamen, waaronder die van een aantal vrouwen, lagen tussen de wulf en het kombuis verspreid en verkeerden in het laatste en meest walgelijke stadium van verrotting. We konden duidelijk zien dat niemand op dat verdoemde schip nog in leven was! Toch konden we het niet laten om de doden om hulp te roepen! Ja, op dat meest trieste moment smeekten we lang en luid dat

die zwiigende en misselijk makende beelden zouden blijven en ons niet alleen zouden laten om net zo te worden als zij. We smeekten in hun gezelschap opgenomen te mogen worden! We waren van afschuw en wanhoop aan het raaskallen — geheel buiten onze zinnen door de folterende pijn van die smartelijke teleurstelling.

Toen onze eerste luide schreeuw van schrik weerklonken was, werd daar door iets op gereageerd uit de buurt van de boegspriet van het vreemde schip — iets wat veel weg had van een door een menselijke stem geuite schreeuw dat iemand met een uiterst scherp gehoor er nog van geschrokken en door misleid zou zijn. Op dat moment kwam door een plotselinge gier het voordek even in zicht en zagen we waardoor dat geluid was veroorzaakt. We zagen het grote, gezette figuur [dat hen oorspronkelijk had staan toeknikken en hen schijnbaar toegelachen had n.v.d.r.] nog steeds over de verschansing geleund staan en nog steeds met zijn hoofd heen en weer schudden. Maar zijn gezicht was nu van ons afgewend, zodat we dat niet meer konden zien ... Op zijn rug, die gedeeltelijk bloot was doordat zijn hemd was gescheurd, zat een grote zeemeeuw zich begerig vol te stouwen met het afschuwelijke vlees ...

Het lichaam ... was door de bewegingen van de vleesetende vogel moeiteloos heen en weer geslingerd en daardoor hadden we aanvankelijk geloofd dat de man leefde. Toen de zeemeeuw eraf vloog, draaide het lichaam plotseling en viel gedeeltelijk achterover, waardoor we het gezicht helemaal konden zien. Nooit heb ik zoiets afschuwelijks gezien! De ogen waren weg, evenals al het vlees rond de mond, waardoor de tanden volledig blootlagen. Dat was dus de glimlach die ons had aangemoedigd de hoop niet te laten varen! — maar ik zal me verder van commentaar onthouden. (5)

Vooraf die laatste zin is heel typerend voor Poe. Hij zal zich dus verder van commentaar onthouden. Alsof hij tot dan toe nog niet genoeg gezegd had. Overigens houdt de schrijver geen woord en na deze passage volgen nog 137 bladzijden verschrikkingen.

Droom en daad

Bij zoveel onzin vragen we ons natuurlijk weer af of Poe dat nu serieus meende. Misschien zat hij zich wel te bescheuren van het lachen?

Een deel van het antwoord geeft het stervensverhaal van de schrijver.

Op 9 juli 1849 komt Poe binnenvallen in het huis van een vriend. De vriend vertelt later hoe de schrijver hem toesprak: "Ik was op weg met de trein... toen ik achter me hoorde fluisteren. ... Dank zij mijn goed gehoor was ik in staat te begrijpen wat de samenzweerders zegden. ... Zij beraamden plannen om me te vermoorden. ... Ik ben zo vlug mogelijk naar hier gekomen. Ik moet me vermommen. Ik moet zo vlug mogelijk mijn snor afscheren. Mag ik je scheergerief gebruiken?" (6)

Heel het geval wordt stilaan dramatisch. Poe heeft wel nog heldere momenten, maar ze worden steeds schaarser. Op 3 oktober komt hij in een ziekenhuis terecht. De dokter vertelt: " ... Toen ik terugkwam vond ik hem in een toestand van hevige delirium, vechtend tegen de inspanningen van twee verplegers die hem probeerden in bed te houden..." (7)

De schrijver sterft uiteindelijk op 7 oktober 1849. Hij is veertig jaar oud. Zijn laatste woorden laten ons geloven dat de afstand tussen zijn verhalen en zijn werkelijke leven toch wel heel erg klein geworden is. Om drie uur 's morgens schreeuwt hij het uit: "Heer, red mijn arme ziel". (8)

Flor Vandekerckhove

(1) In 1989 in HVB: Detert, Slauwerhoff, Simenon, Chackleton, Trump. In 1990 kregen we reeds Traven, Genet, De Naeyer, Fulton en nu ook Poe.

(2) Dit gedicht werd tot drie keer toe in het Nederlands vertaald. Alles over het origineel en die vertalingen vindt u in "Hoe en waarom Edgar Allan Poe 'The Raven' schreef", Querido 1983.

(3) Life and Works of Edgar Allan Poe: A Psycho-Analytic Interpretation (1949) door Marie Bonaparte.

(4) Uitgegeven door Standaard Uitgeverij, Antwerpen 1982.

(5) Ibidem, p 120 - 125

(6) tot (8) Uit 'Edgar Allan Poe', Engelstalige biografie van David Sinclair, 1977.

Een kunstenaar aan zee:

Eduard Dubar

E

DOUARD-JULIEN-JOSEPH DUBAR werd op 2 augustus 1803 te Oostende geboren als zoon van Ignace Dubar en Thérèse Roselt. Hij overleed er op 27 mei 1879.

Zijn vader, Ignace Dubar was "gezondheidsofficier" te Oostende en was lid van chirurgische en geneeskundige genootschappen te Amsterdam, Bordeaux, Douai en Toulouse. Op 29 april 1799 was hij te Oostende in het huwelijk getreden met Thérèse Roselt, telg uit een familie van beroemde chirurgen.

In het Oostende van toen ontpopte Ignace Dubar zich als een fel anti-orangist. In het lokale blad *Courrier Maritime* dat hij in 1820 samen met Scheldewaert uitgaf, schreef hij felle artikels in die zin.

Ignace Dubar was verder auteur van een *Guide du Baigneur* (1825) en een wetenschappelijk werk *Ostéographie de la baleine échouée à l'est du port d'Ostende le 4 novembre 1827*. Dit laatste werk werd in 1828 bij Laurent te Brussel uitgegeven. Het was een wetenschappelijke beschrijving van de walvis, die in november 1827 te Oostende aanspoelde, geïllustreerd met foto's van François Boussuet, toen professor aan de Oostendse "School voor Teken- en Bouwkunde".



EDOUARD DUBAR trad in het huwelijk met Thérèse Rackman en op 1 mei 1826 werd te Oostende hun dochter Adèle Dubar geboren. Adèle Dubar huwde met Joseph-Philippe Daniels en overleed te Oostende op 20 april 1917.

Edouard Dubar was cartograaf bij het Geografisch Instituut te Brussel en kunstschilderde ook een beetje: maritieme onderwerpen.

We menen hem met grote zekerheid te mogen identificeren met de man die enkele marines tentoonstelde tijdens de Brusselse "salons":

- 1836: Een baken bij zonsondergang
- 1839: Gezicht op de Vlaamse kust.

Omstreeks 1858 had E. Dubar een goed lopende zaak, Kapellestraat Oostende. Hij verkocht er prenten, litho's, muziekpartituren en dergelijke. Op een latere datum vinden we het huis Dubar terug op het nr 25 van de Kapellestraat. Dubars schoonzoon Joseph Daniels werd metertijd vennoot in deze handelspraktijk.

Fotograaf

Rond 1868 ontpopten E. Dubar en diens schoonzoon J. Daniels zich verder als fotografen, een der eerste ateliers in Oostende. Het eigenlijke atelier "Photographie E. Dubar & Daniels (later "Daniels-Dubar"), was gevestigd in de Oostendse Louisastraat.

Edouard Dubar & Joseph Daniels als uitgevers van litho's met Oostendse gezichten

De opkomst van de lithografie in het begin van de 19de eeuw opende tal van nieuwe, onvermoede perspectieven op gebied van druk- en reproductietechnieken. De litho was relatief goedkoop, bood tal van mogelijkheden en liet sneller werk toe dan de oude procédés.

Net als elders rezen ook in onze steden de lithografische drukkerijen als paddestoelen uit de grond: Borremans, Jobard, Daveluy, Degobert & Spelle, Dewasme-Plettinckx, Kierdorff, Masson, Ratinckx, Simonau & Toovey, Stapleaux...

Vele genres drukwerk kenden dank zij de lithografie een ongekende opbloei of stimulans: de affiche, de porseleinkaart en ook de reproductie van topografisch prentenmateriaal.

Dit alles was ook, met enige vertraging ten opzichte van grotere steden weliswaar, het geval te Oostende, in die tijd nog een kleine kustplaats, amper ontluikend als badstad.

Michiel Van Cuyck, leraar aan de lokale "School voor Teeken- & Bouwkunde" verzorgde vele van de vroegst bekende litho's met Oostendse gezichten.

In 1841 gaf Jean Elleboudt, boekhandelaar in de Oostendse Kerkstraat, een belangrijke reeks litho's uit onder de titel "Album d'Ostende". De prenten waren het werk van de bekende kunstenaars E. Manche en L. Ghemar.

Enkele jaren later, in 1847, tekende Frans Stroobant de litho's voor de nu nog fel begeerde reeks "Monuments et vues d'Ostende", uitgegeven door Joseph Buffa en dezelfde Elleboudt.

In hun handelszaak verkochten Dubar & Daniels deze lithografische Oostende-souvenirs als zoete broodjes. En in de vijftiger jaren gingen ze er toe over zélf lithografieën met Oostendse thematiek uit te geven.

Uit grondige voorstudie van al het voorhanden zijnde materiaal kwamen we eerder al tot de konklusie dat de tekeningen het werk van Dubar waren, terwijl Daniels enkel uitgever was.

In de vijftiger jaren gaf J. Daniels-Dubar onder zijn naam een reeks van wellicht twaalf chromolitho's uit. Tot nu toe konden we er slechts zeven van terugvinden. Het betreffen gezichten op Oostende: n° 5, Promenade à Mariakerke; N° 7, L'estacade; N° 8, Le Phare; N° 9, La plage à l'ouest; N° 10, Les bains; N° 11, Hôtel de ville et casino; N° 12 Le kursaal. Allen zijn getekend "J. DANIELS-DUBAR EDITR".

Van hem kennen we ook een "Vue générale des bains" en de pittige reeks "Souvenir des Bains d'Ostende". Deze nog steeds populaire reeks litho's door J. Daniels-Dubar uitgegeven, zijn prenten met zogenaamde "badscènes": een serie van 99 chromolitho's onder de titel "Souvenir des bains d'Ostende" in albumvorm op de markt gebracht, omstreeks 1860.

De prenten meten bij benadering 34,5 x 27 cm. Er bestaat ook een uitgave van de prenten, los buiten albumverband, in een merklijk kleiner formaat.

In het overgrote deel van deze grappige prenten worden twee personages met elkaar gekonfronteerd: meestal een dame en een heer, een dame met een badmeester, twee nog maagdelijke juffrouwen... De begeleidende teksten bevatten meestal voor die tijd pikante zinspelingen.

De nummers 5, 18, 26, 30, 44, 46, 96 zijn gesigineerd Br of Braud (Dubars schuilnaam dus), terwijl de overige, niet gesigineerde prenten duidelijk van dezelfde hand zijn.

Tenslotte is E. Dubar ook, naast Michel Van Cuyck een der allervroegste leermeesters van zijn jongere stadsgenoot James Ensor. Deze laatste berichtte daar later in zijn tekst *Ma vie en abrégé* als volgt over: "*Le goût de la peinture me vint vers les treize ans; alors, deux vieux peintres d'Ostende, Van Cuyck et Dubar, saumurés et huileux m'initierent professoralement aux poncifs décevants de leur métier morne, borné et mort-né...*"

Ensor liet zich dus nogal laatdunkend uit over Van Cuyck en Dubar. Ten onrechte, want het waren nu eenmaal mensen uit een andere tijd. Maar wie de grappige badscènes en de reeks litho's waarin Dubar de draak steekt met het Belgisch leger heeft gezien, zal akkoord gaan dat Dubar toch méér is dan het kleur- en fantasieloos schildertje, zoals Ensor zelf en ook diens laatste biograaf R.L. Delevoy ons hem wilden voorstellen. Delevoy, die het niet eens de moeite waard achtte voor zijn standaardwerk nu toch eindelijk eens na te gaan wie Van Cuyck en Dubar eigenlijk geweest waren noemde Dubar dan nog abusief André i.p.v. Edouard...

Heibel rond Fishlink houdt aan

En we besluiten dit blad met hetzelfde onderwerp waarmee we begonnen zijn... In zeevisserijmiddens is beroering ontstaan rond wat omschreven wordt als de "geheimzinnige" rol die de GIMV zou hebben gespeeld bij de oprichting van de participatievennootschap N.V. Fishlink. In vorige nummers van HVB (mei en juni) kwam de oprichting van de vennootschap die risicokapitaal wil verstrekken voor projecten binnen visserij- en visverwerkende sectoren reeds aan bod. Nu het onderwerp bij een breed publiek bekend geraakte komen ook de reacties uit verschillende hoeken los. Niemand weet hoever Fishlink wil doordringen. De eerste participaties waarvan HVB reeds melding maakte zijn ondertussen bevestigd. Fishlink gaat scheep met de NV IJsbreker, een bedrijf dat het tekort aan schilferijs in Zeebrugge wil aanvullen. Fishlink nam een derde van het startkapitaal van NV IJsbreker voor zijn rekening terwijl vishandelaar Daniel Pieters en de Heistse redersgroep Pauwaert-Witgeers (Z.248, Z.462, Z.470, Z.474 en Z.509) voor de rest van de 9,9 miljoen inbreng zorgden. Ook de nieuwe Rederij Ravanna, opgericht door genoemde redersgroep (via Nico-Invest) en recent eigenaar van de O.35 (weltra Z.35) die momenteel in Nederland grondige verbouwingen ondergaat, kreeg een financieel steuntje in de rug van Fishlink voor de renovatie van één of meer vissersvaartuigen.

Nu concrete initiatieven van Fishlink bekend geraakten lieten de reacties niet op zich wachten. Ondermeer de "Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij" (de vroegere "Bedrijfsraad") liet zich in een brief aan de voorzitter van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij (GIMV) en aan de gemeenschapsminister en voorzitter van de Vlaamse Executieve Geens en voogdijminister De Batselier scherp uit tegen de wijze waarop Fishlink tot stand kwam. De commissie die reeds twee zittingen aan de kwestie gewijd heeft protesteert hiermee tegen:

- de geheimzinnigheid waarmee dit dossier tot stand kwam en het niet verstrekken door Fishlink van informatie
 - de manifeste onwil van bestuurder dhr Vercruyse om duidelijke toelichting te geven over de werkelijke initiatiefnemers en doelstellingen van Fishlink
 - de eenzijdige en foutieve opmaak door een privé-bedrijf van de zgn. "Doorlichting van de Belgische Zeevisserij", op basis waarvan de GIMV de analysesnota heeft gemaakt
 - het niet consulteren van de sectoriële overleg- en adviesstructuren (Bedrijfsraad Visserij, Dienst voor de Zeevisserij, Rijksstation voor Zeevisserij, paritaire comités)
 - de afwezigheid van voorafgaande contacten met de toonaangevende bedrijfsleiders in de subsectoren be-, verwerking en aanvoer
 - de afwezigheid binnen de huidige structuur van Fishlink van deelgenoten die tot de regio en de vissector zelf behoren
 - de tendentieuze en eenzijdige samenstelling van het investeringscomité, die indruist tegen de algemene belangenverdediging die steeds door de GIMV wordt nagestreefd
- Bovendien stelt de commissie namens de hele sector een *herziening van de aandelenstructuur* voor, om gegadigden uit de visserijmiddens toegang te verlenen tot het kapitaal. Zij dringt ook aan op een *herschikking van de mandaten binnen het investeringscomité*, ten einde de neutraliteit en de objectiviteit bij de beoordeling van de lopende en nog in te dienen projecten te waarborgen, overeenkomstig de doelstellingen van de GIMV.

Meer duidelijkheid

Het is opvallend hoe steeds naar de hoek van de Zeebrugse Visveiling wordt verwezen, zonder evenwel de naam van de vennootschap uitdrukkelijk te vernoemen. In een vertrouwelijk rapport dat nu wellicht reeds door vele handen is gepasseerd wordt veel aandacht besteed aan de rol die de bepaalde figuren uit de ZV in de voorbereiding en de oprichting van Fishlink hebben gespeeld. De top van de ZV zit met de gang van zaken danig verveeld. Behalve ingewijden weet niemand wat Fishlink eigenlijk echt op het oog heeft. Niet alleen in Zeebrugge maar ook in Oostende en wellicht ook in Nieuwpoort. Uit goede bron hebben wij dan ook vernomen dat de ZV-direktie binnenkort een einde wil maken aan de uiteenlopende speculaties omtrent de betrokkenheid van de ZV in het Fishlink-dossier. Tot op heden stelde de ZV, die als privé-onderneming en opgericht met privé-kapitaal over een verregaande vrijheid van handelen beschikt, dat ze geen enkele participatie wenst te nemen in andere zaken dan de visveiling. (gw)

Jan Modaal eet meer visprodukten

Vorig jaar gaf Jan Modaal, dat is de doorsnee Belg, gemiddeld 36.174 frank uit aan verse voedingsprodukten die thuis werden opgediend. Ongeveer de helft van dat budget gaat naar vlees en 3.314 frank is bestemd voor visprodukten (9,2%). De cijfers zijn afkomstig van het Landbouw-Economisch Instituut (LEI) en zijn gebaseerd op de eetgewoonten van 3.000 ingezetenen die hun thuisconsumptie netjes noteerden.

Onze Jan Modaal gaf vorig jaar iets meer uit aan verse voedingswaren. 4,1 procent om precies te zijn. Rekening houdend met de inflatie komt dit neer op een reële stijging van 1 procent. Toch heeft de Belg bijna 4 procent minder vlees gekocht, waarbij de warme zomer wellicht een aandeel heeft in de gedaalde vleesconsumptie. Vis daarentegen zit in de lift. Vorig jaar is per persoon 289 frank meer uitgegeven aan vis dan in '88. Dat is een stijging met bijna 10 procent. Vooral gerookte zalm, mosselen, krabsla, platvis en gepaneerde vis vielen meer in de smaak. Grijze garnalen, rondvis en makreel waren dan weer minder vertegenwoordigd in het consumptiepakket.

Nieuwe kommandant in Zeebrugse Marinebasis

Tijdens een militaire plechtigheid op de Marinebasis in Zeebrugge nam kapitein-ter-zee C. Jacobs (56) afscheid van de zijn troepen. Als bevelhebber van het commando marine-operaties wordt hij opgevolgd door kapitein-ter-zee W. Herteleer (47), tot vorig jaar directeur van de Mijnbestrijdingsschool in Oostende. De nieuwe korpskommandant staat aan het hoofd van 2.400 manschappen, verspreid over de marinebases in Zeebrugge, Oostende en Kallo.

Oostende in Milford Haven

Op de viering van het tweehonderdjarig bestaan van Milford Haven werd een Oostendse delegatie uitgenodigd. Burgemeester Goekint, schepen Makelberge en de directeur van de toeristische dienst Rigaux trokken dan ook een weekend naar de zuidwestkust van Wales (Pembroke) waar tijdens de tweede Wereldoorlog heel wat Oostense vissersfamilies verbleven.

HVB

HET VISSERIJBLAD



Ja, ik abonneer me op dit
blad

Naam.....

Straat en

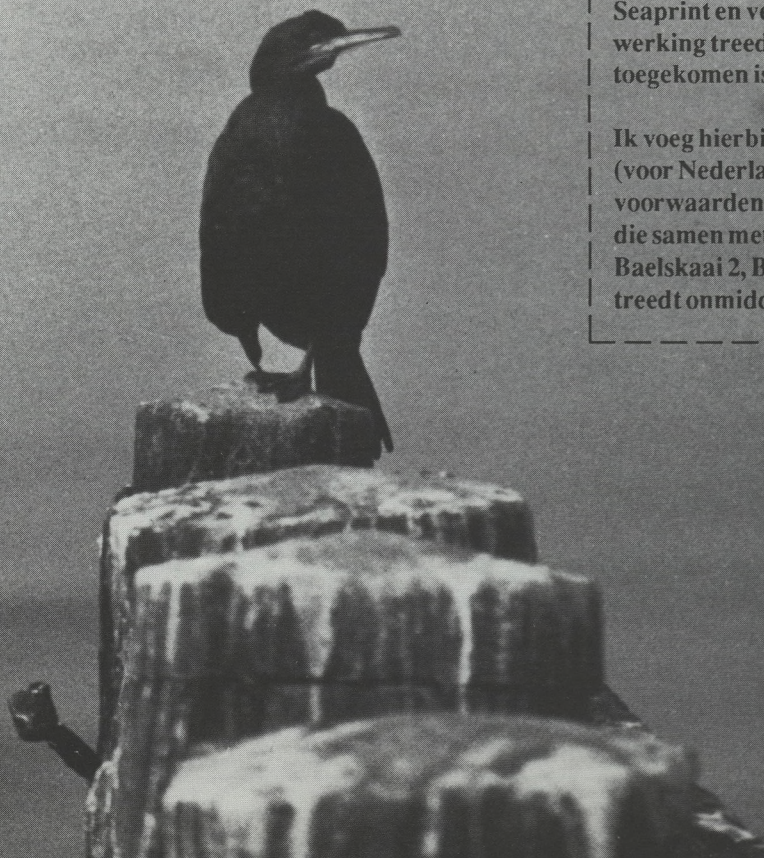
nr.....

Woonplaats en Postnr

.....

Ik betaal 1 200,- (voor Nederland en derde landen,
zie voorwaarden onder het colofon) met
overschrijving op rekening 738-5012774-30 van
Seaprint en verwacht dat mijn abonnement in
werking treedt van zodra mijn betaling bij u
toegekomen is.

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1 200,-
(voor Nederland en derde landen, zie
voorwaarden vermeld onder het colofon) en stuur
die samen met de bon op naar Seaprint, H.
Baelskaai 2, B-8400 Oostende. Het abonnement
treedt onmiddellijk in werking.



Hulp in Nood

Hoofdzetel:

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 16 89

Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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 werken beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor