

HVB

HET VISSERIJBLAD



57ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 8 - 3 aug 1990 - 99,- BF - afgiftekantoor Oostende X



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 Klausing, 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 Liefkemoers tel: 059/32 55 59

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

ISSN: 0776-6912



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2

8400 OOSTENDE

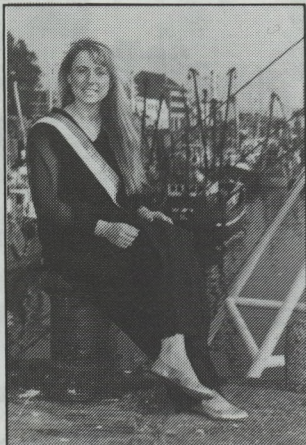
Tel: 059/32 55 59

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

In eigen handen

Er is iets gaande met de Belgische visveilingen, zoveel is zeker. Er wordt koortsachtig gewerkt om de infrastructuur aan te passen aan het Europa van morgen.

Daarbij worden lang (te lang?) bestaande toestanden dooreengeschud. Wat gisteren nog een zekerheid was, blijkt vandaag reeds tot de geschiedenis te behoren. Voor Het Visserijblad is dit een boeiende tijd: wij zitten met onze neus op de fundamentele veranderingen te kijken en hebben het voorrecht daarvan verslag te mogen uitbrengen.

Anderen zijn daar nòg dichter bij betrokken. Zij zijn de instrumenten waarmee die geschiedenis gemaakt wordt. Zij hebben de vinger aan de trekker, en het ligt in hun macht die trekker al dan niet over te halen. De voorbije maand hebben een aantal visgroothandelaars beslist de pakhuizen van de Oostendse vismijn in eigen beheer te nemen. Zij hebben daarmee de plaats ingenomen van de vorige eigenaar, die zij onbekwaam achtten de noodzakelijke hernieuwing tot een goed einde te brengen. Zodoende ligt de bal in het kamp van de groothandelaars zelve. Ze moeten weten dat alle ogen op hen gericht zijn, want zij zijn een nieuwe faktor, die medebepalend kan zijn voor het gezicht van alle Belgische visveilingen.

Want alle betrokkenen vragen het zich af: welke formule staat garant voor de toekomst van de sektor: is het de koude logika van de beheerders van de Zeebrugse Visveiling N.V. (a rose is a rose is a rose ofte: een veiling is een veiling is een veiling), is het de beschermende mantel van het Nieuwpoortse openbaar initiatief (de vis behoort de gemeenschap toe) of ligt de toekomst er inderdaad in dat de huidige gebruikers de infrastructuur in eigen handen nemen?

Flor Vandekerckhove

Eerste vaartuig van de Zeebrugse Scheepswerven nv

Nieuwe Z.200 'Wagram' in bedrijf genomen



De zeskoppige bemanning van de nieuwe Z.200 met schipper Patrick Vandenberghe, stuurman Jean-Marie Van Keersebilck, motorist Erik Dezutter, matrozen Bart Serreyn en Tom Rappé en scheepsjongen David Vlamincq. (foto gw)

Voor de Belgisch-Nederlandse scheepsbouwcombinatie "Zeebrugse Scheepswerven NV" was zaterdag 14 juli een historische dag. In minder dan een jaar was de nieuwkomer in de visserijscheepsbouwsector erin geslaagd een moderne boomkotter af te leveren, gebouwd met de modernste materialen en volgens de nieuwste SOLAS- en IMCO-voorschriften. Het vervangingsvaartuig voor de op 5 maart 1989 op tragische wijze gezonken Z.200 'Tijl Uilenspiegel' behield uiteraard hetzelfde registratienummer maar kreeg om begrijpelijke redenen een nieuwe naam op voor- en achtersteven.

Na de overdracht van de 'Wagram' staan de initiatiefnemende scheepsbouwers Padmos-Verheye klaar om nieuwe bouworders in vaarklare schepen om te zetten. Op het programma staan nog drie vissersvaartuigen, waaronder één Eurokotter.

Malaise

Na de nodige administratieve rompslomp werden op de West-Vlaamse Scheepswerven de eerste voorbereidingen getroffen voor de bouw van het 32ste casco dat enkele maanden later in Oostkamp het water zou ingaan. Het was toen amper bekend dat het Zeebrugse scheepsherstellersbedrijf Joël Verheye NV en de Machinefabriek Padmos BV uit Stellendam zouden

samenwerken binnen de nieuwe vennootschap "Zeebrugse Scheepswerven NV". Het bericht zorgde voor enige beroering omdat de nieuwbouwvooruitzichten op dat ogenblik weinig rooskleurig waren. De meeste kustscheepswerven zaten nog met een leeg orderboek. De enige nieuw-

bouwwerf in Zeebrugge die nog overeind bleef na het wegvallen van Perfecta (precies twee jaar geleden) moet zich op korte termijn nog geen zorgen maken. Maar bij de Oostendse scheepsbouwers was het de laatste maanden kommer en kwel. Scap ging vorig jaar al failliet en de andere ondernemers konden hun personeel gedeeltelijk aan het werk houden met onderhouds- en herstellingswerken. Dit in tegenstelling tot de Nederlandse werfven die vorige jaar een opmerkelijk aantal nieuwgebouwde vissersvaartuigen afleverden. Hierbij wisten de scheepsbouwers heel wat buitenlandse opdrachtgevers naar zich toe te trekken. Dat was een welgekomen alternatief voor de vrijwel opgedroogde orderstroom op de binnenlandse markt. Engeland, Schotland, Ierland en Duitsland waren de beste afnemers voor scheepswerven als Maaskant en Padmos in Stellendam, Metz in Urk en Visser in Den Helder. Laatstgenoemde scheepswerf heeft overigens een topjaar achter de rug met. Zes nieuwe vissersvaartuigen liepen er van stapel. Ook enkele van de grootste "Belgische" vaartuigen kwamen in Nederland to stand. We denken hierbij aan de Z.571 Custos Deus (Metz) en de BOU.319 Zeldernust (Maaskant). Ook op de scheepswerf Welgelegen in Zoutkamp zou nog een nieuw "Belgisch" schip op stapel staan dat oorspronkelijk aan een Oostends bedrijf zou toevertrouwd geweest zijn. Een ander bouworder bracht de leveringstermijn echter in het gedrang



De nieuwe bokkentreiler Z.200 Wagram had heel wat bekijks tijdens de officiële inhuldiging in Zeebrugge. (foto gw)

Your

ABB

ASEA BROWN BOVERI

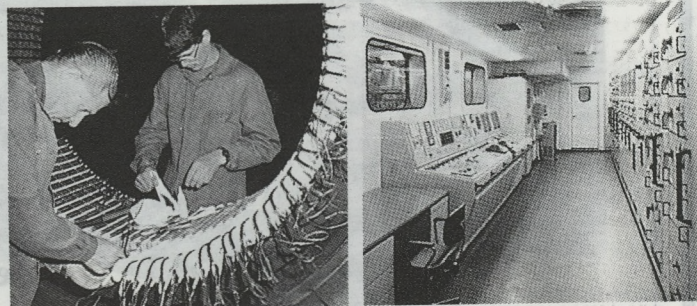
with the Belgian ports

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.



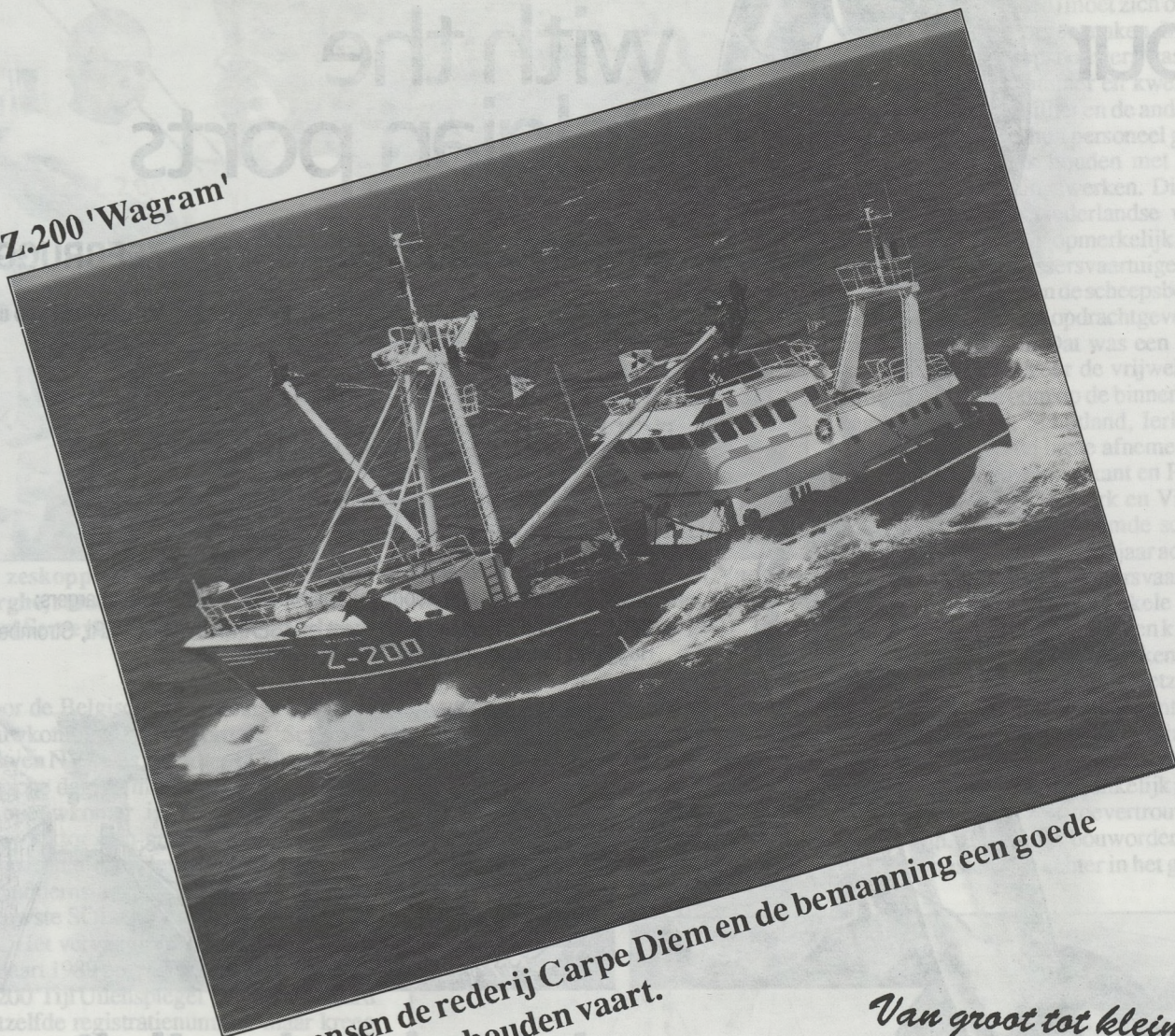
s.a. ASEA BROWN BOVERI ETAMO n.v.

**Adres - Adresse
Noorderlaan 81
B-2030 Antwerpen**

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

Een sterk staaltje van de Zeebrugse Scheepswerven

Z.200 'Wagram'



Wij wensen de rederij Carpe Diem en de bemanning een goede vangst en een behouden vaart.

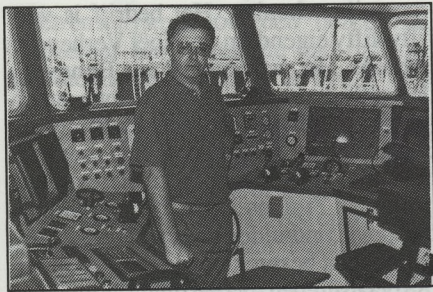
*Van groot tot klein
schepen van formaat*



**ZEEBRUGSE
SCHEEPSWERVEN N.V.**

Bureel : Visserstraat 44, 8380 Zeebrugge
Telefoon: 050-544541
Fax : 050-545837

Werf : L. Blondeellaan (kaai 305), 8380 Zeebrugge
Telefoon: 050-547690
Fax : 050-548080



Reder Frans Bonny op de brug van zijn nieuw vaartuig. (foto gw)



Scheepsbouwer Joël Verheye en redersdochter Katrien Bonny die het peter- en meterschap voor het nieuwe schip op zich namen. (foto gw)



Het officiële gedeelte is achter de rug. Piet Padmos wenst opdrachtgever Frans Bonny sukses toe. (foto gw)

waardoor de opdracht naar Nederland verhuisde.

In eigen land is de situatie nu enigszins gekeerd en staat zowel bij Seghers als bij IdP een nieuw vissersvaartuig op stapel. Bij Industriële des Pêcheries had het personeel de handen goed vol met herstellingen en onderhoudswerken allerhande sinds de nieuwe Eurokotter O.187 St. 'Antonius' vorige zomer de werf verliet. De horizontale droogzettinginstallatie was steeds druk bezet door grote vaartuigen. De nog steeds niet opgeloste kettingbreuk op de grote stedelijke slipway zal daar niet vreemd aan zijn. Enkele weken geleden kon Idp dan van start gaan met de bouw van de Z.186 (34,8 m). Bij Seghers dateert de laatste tewaterlating van juni '88 toen de hekreiler O.154 Wilmar de vrije loop kreeg.

Nederlands model

Met scheepsbouwers Piet Padmos als partner was het duidelijk dat de Nederlandse know how bij de pas opgerichte Zeebrugse Scheepswerven NV tot uiting zou komen. Voor de nieuwe Z.200 stond dan ook een Nederlandse kotter model. De polyvalente OD.6 'Zelden Rust' uit Ouddorp was immers pas klaargekomen. Het was een vaartuig van 33,04 meter en een tonnemaat van 243 BT dat weliswaar over een 1.650 pk SWD-motor beschikte. Voor het Belgische zusterschip werden enige aanpassingen doorgevoerd. De nettenrollen op het achterschip bleven achterwege ten voordele van een grotere brug en het vermogen werd eveneens teruggeschroefd tot de behoeften van een boomkortreiler. Het casco-ontwerp is afkomstig van de tekentafels van Padmos en werd in Oostkamp gebouwd in dertien weken. De tewaterlating kon reeds op 13 april plaatsgrijpen en drie maanden later vond de overdracht in Zeebrugge plaats.

Geslaagde proefreis

Het nieuwe bedrijf "Zeebrugse Scheepswerven" nam de afwerking van het schip

Vangstsorteerinstallatie



Wij wensen schipper en bemanning goede vangst en behouden vaart.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Installeert:

- Vangstsorteerinstallaties
- Visspoelmachines
- Visverwerkingsinstallaties
- Fileermachines
- Weegsorteerinstallaties
- Transportinstallaties



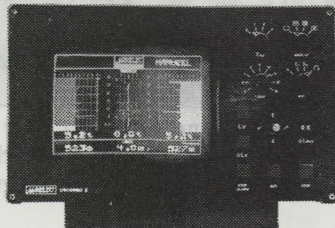
Van Rijn B.V. is lid van de wereldwijd opererende Siersema Groep.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee (Holland)
Telefoon 01718 - 207 00 - Telex 39454 rijn nl - Telefax 01718 - 3 23 19

HET TREKKRACHT-VEILIGHEIDSSYSTEEM

voor de BOOMKORVISSERIJ



Aan de reder en de bemanning van de Z.200 'Wagram':
van harte gefeliciteerd

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

voor meer informatie:



Marelec bvba
Albert I laan 72
B-8620 Nieuwpoort
Belgium
Tel.: (058) 23 51 98
Fax: (058) 23 92 80

MARINE ELECTRONICS / AUTOMATIC TRAWLING SYSTEMS

voor zijn rekening. Het bedrijf is voor fifty-fifty eigendom van Joël Verheye en Padmos. Het was reder Frans Bonny die de eerste opdracht naar de nieuwe onderneming toeschoof. De reder had trouwens reeds vroeger goede contacten met Padmos met het oog op een nieuwbouwproject. Tijdens zijn gelegenheidstoespraak onthulde directeur Piet Padmos dat de eerst besprekingen reeds in januari '88 plaatsgrepen. Na het tragische ongeval met de Tijn Uilenspiegel in de Liverpoolbaai werd de knoop defintief doorgemaakt. Dit had tot gevolg dat de overeenkomst voor de bouw van een nieuwe Z.200 reeds in mei ondertekend werd. Ook de oprichting van de "Zeebrugse Scheepswerven NV" is zeer snel verlopen. Dat liet trouwens vrij vlot omdat er voordien reeds een goede samenwerking liep tussen Verheye en Padmos. Een goed jaar na de ondertekening van het kontrakt kon de moderne boomkotter de technische proefvaart ondernemen. Na aflevering van het certificaat van deugdelijkheid stond niets een eerste reis in de weg. Onder leiding van schipper Patrick Vandenbergh slaagde de bemanning erin tijdens een twaalf dagen durende en probleemloze proefreis een besomming van 2,8 miljoen te realiseren. In de huidige omstandigheden een zeer goed resultaat.

Alle comfort

Het nieuw vaartuig voldeed in elk geval aan de verwachtingen. Zowel de bemanningsleden als de zeevaart-inspecteurs lieten zich positief uit over de bouwwijze, de veiligheidsvoorzieningen en de uitrusting van het moderne schip. Vermeldenswaard is dat het vaartuig werd uitgerust met het Marelec-trekkkrachtveiligheidssysteem, waardoor het gedrag van de boomkor onder water controleerbaar blijft. Voor de andere technische gegevens verwijzen we naar een andere plaats. Toch nog even vermelden dat bij de totale inrichting veel aandacht besteed werd aan een comfortabele behuizing en privacy van de zeskoppige bemanning. Onderdeks zijn twee tweepersoons- en twee éénpersoonshutten voorzien, terwijl de schipper over een hut bovendecks beschikt. Bij de inrichting van het kookhuis is niets over het hoofd gezien. Er zijn twee grote vrieskasten voor de voorraden, een grote koelkast, een keramische kookplaat met afzuiginstallatie, een frituur, een ingebouwde oven en een microgolfoven beschikbaar. Dit alles werd geplaatst in een fraai afgewerkte ruimte.

Geslaagde inhuldiging

Ter gelegenheid van de officiële inhuldiging kwamen velen op het nieuwe schip af. Enkele uren lang werd het schip door familieleden van de reders, bemannings-

Schipper

en bemanning van de nieuwe Z.200 Wagram

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

Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabiloroeren, boegschroeven, koel- en scherfjinsinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst.
Telefoon 0031-4180-12654

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL

leden en talrijke genodigden "bezet". Aalmoezener Jan Corneillie had dan ook alle moeite om zich door de opgekomen massa te wurmen bij de inzegening en het kloppen van de paasnagels. Reder Frans Bonny stond er wat aangeslagen bij. Hij had duidelijk moeite om de voorbije gebeurtenissen te verwerken en opwellende emoties te onderdrukken. Na afloop van het officiële gedeelte waren de gelukwensen niet uit de lucht. Piet Padmos overhandigde eigenhandig bloemen en geschenken aan het rederspaar Bonny, meter Katrien Bonny, peter Joël Verheye. Vervolgens dankte de Nederlander allen die tot het welslagen van dit project hadden bijgedragen en wenste de bemanning een goede vaart. Op de uitgebreide receptie in de nieuwe vleugel van de Zeebrugse vismijn werd nog uitgebreid getoast en nagekaart over de nieuwe aanwinst voor de Zeebrugse visserijvloot. Voor de genodigden werd 's avonds in de 'Vikings' nog een verzorgd banket opgediend dat alle eer werd aangedaan. (gw)

Technische fiche Z.200 Wagram

BOUW:


-Zeebrugse Scheepswerven NV (afwerking)
-West-Vlaamse Scheepswerven NV,
Oostkamp (casco)
OPDRACHTGEVER: PVBA Carpe Diem,
Knokke-Heist (reder Frans Bonny)
LENGTE: 33 meter
BREEDTE: 7,5 meter
HOLTE: 3,90 meter
TONNAGE: 342 BT
VISRUIM: 150 m³
BRANDSTOFTANK: 80.000 liter
MOTOR: ABC-diesel, 8 MDXC
VERMOGEN: 748 pk, 550 kW bij 600 tr/m.
HULPMOTOREN (2): Misubishi S6B-
MPTA, 228 kW bij 1.500 tr/m.
GENERATOR: Indar, 250 kVA
KEERKOPPELING: Masson RSL 1850, red.
3,957:1
SCHROEF: 2500 mm diameter (in straal-
buis)
VISLIER: elektrisch aangedreven 6-trom-
mellier
VISVERWERKING: vangst- transport- en
sorteerinstallatie Van Rijn
KOELING: Promac AC-SK-80
IJSMACHINES (2): Promac, scherfijs 1.200
kg/uur
NAVIGATIE: apparatuur geleverd door INES
TREKKRACHTBEVEILIGING: Marelec

Van Voorden Groep leverde de Bronial
Scheepsschroef, met diameter 2 500 mm, 4, -
bladig, de Hodi straalbuis, 2 500 mm met RVS
ring, de Seffle stuurmachine, type MPS 2 045,
2,5 TM roermoment, de koelinstallatie, type
AC-SK-80, volautomatisch en 2
scherfijsmachines, Type AC-1200-WFC,
capaciteit 2 x 1 200 kg scherfijs per 24 uur.

Commercial property for sale situated in industrial harbour area of Ostend (Belgium)

Business promises 3,000 m²

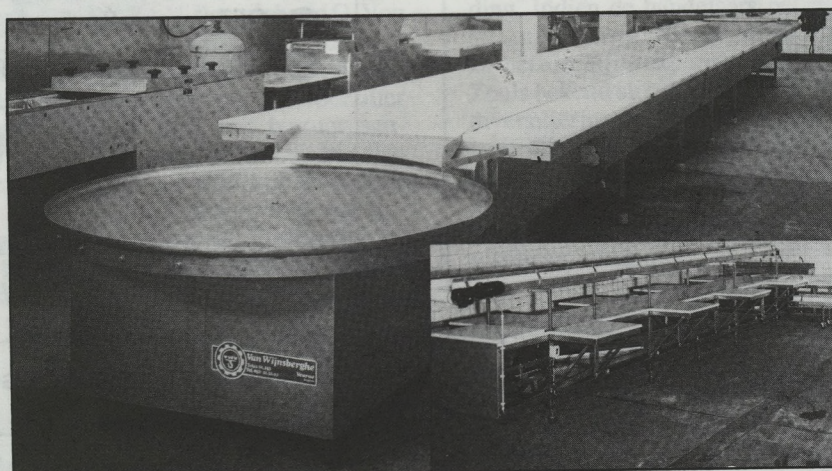
Now in use as boat yard

 Tel: 059 / 50 16 99 or 059 / 32 41 61

From U.K.: 010 32 59 50 16 99 or 010 32 59 32 41 61

From Holland: 09 32 59 50 16 99 or 09 32 59 32 41 61

Van Wijnsberghe Konstrukteur 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

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)
- * **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
- * **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



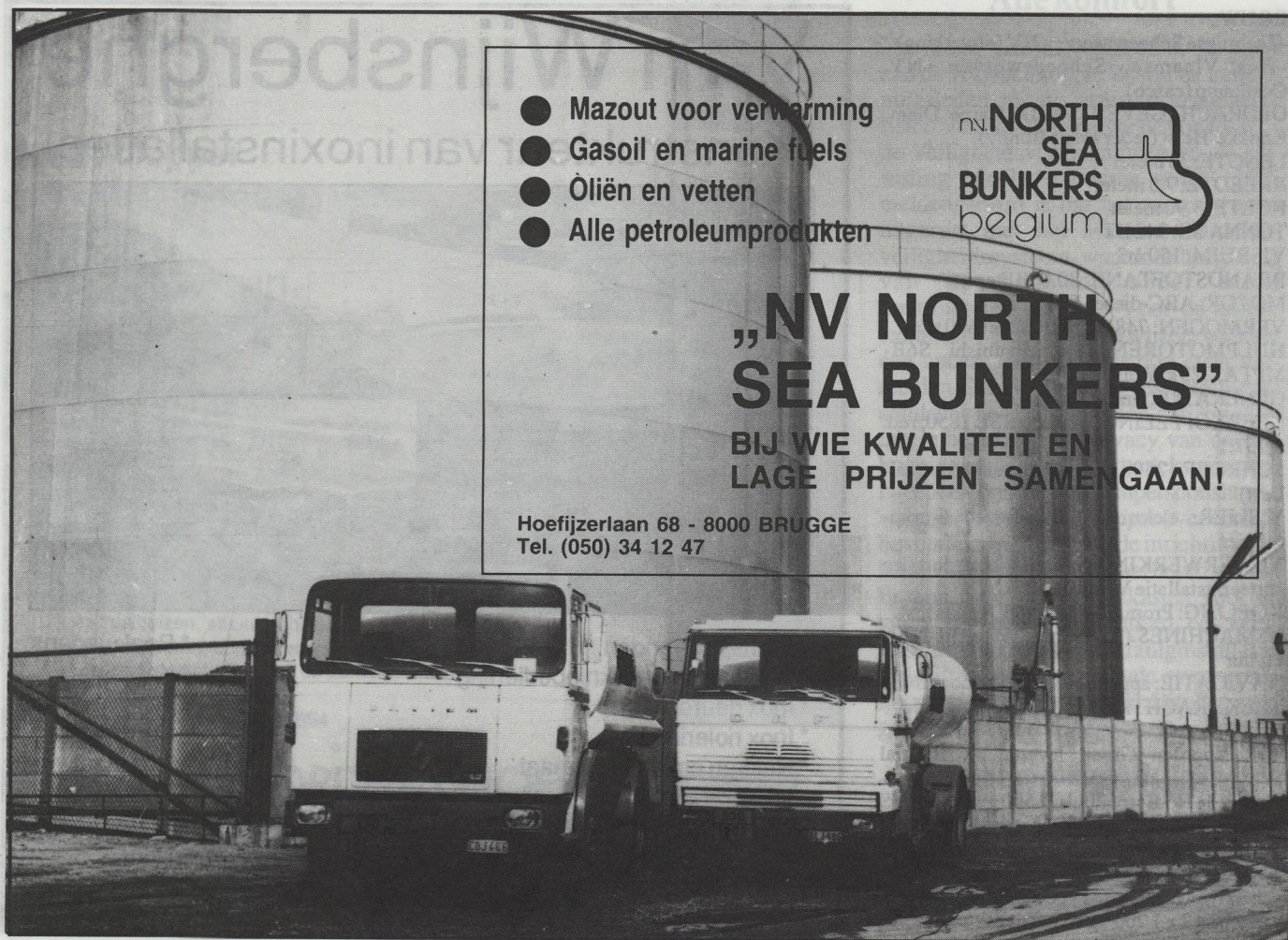
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

n.v. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium 

„**NV NORTH
SEA BUNKERS**”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



Oostendse vismijngebouwen Vismijngroothandelaars kopen N.V. Pakhuizen

In een plaatselijk weekblad verscheen enkele maanden geleden de titel "Huurder willen NV Pakhuizen uit de vismijn weg-roken". Dit gebeurde naar aanleiding van een brief van de beroepsvereniging aan de zeventig huurders van de pakhuizen die in februari een nieuwe huurovereenkomst in de bus kregen. De beroepsvereniging gaf zijn leden de raad om geen gevolg te geven aan het schrijven waarin een einde werd gesteld aan de bestaande huurceel en in geen geval een nieuw huurkontraat te ondertekenen. Zij raadde haar leden aan de verschuldigde huurgelden voorlopig te storten bij de consignatiekas om geen juridische akties uit te lokken. Dit gegeven schetst de verhitte gemoederen bij de vishandelaars-pakhuis-huurders.

Na een harde machtsstrijd kozen de oude bazen voor de poen en palmde de huurders de NV Pakhuizen in. Of de prijs die ze hiervoor betaalden verantwoord is moeten ze zelf uitmaken. Het stadsbestuur zal in elk geval sip kijken nu een aanzienlijk bedrag aan haar neus voorbij ging.

49 miljoen

In het voorjaar van 1988 werden de eerste gesprekken gevoerd met een Antwerpse kandidaat NV Immobiliën Venneborg die tot de overeenkomst voor een 45-jarige erfpacht (met mogelijkheid tot verlenging) voor een gedeelte van het Oostendse vismijncomplex zou leiden. Nadat het ontwerp van overeenkomst op 13 mei aan de leden van de stedelijke visserijkommissie was ter hand gesteld brak de kritiek los. De erfpachter zou de bestaande pakhuizen achter de verkoopshal en de haringhal en het direktiegebouw renoveren (dus niet de verkoopshal), volgens de plannen en

bestekken van het Ingenieursbureau NV Belcoplan. De erfpachter zou jaarlijks een vergoeding van duizend frank betalen en na 27 jaar zou de stad aanspraak kunnen maken op de helft van de netto-bedrijfs-winst. De gemeenteraad keurde de overeenkomst op 27 mei 1988 goed, terwijl de oppositie de wettelijkheid ervan betwistte en de zaak aanhangig maakte bij de Raad van State (die tot heden geen uitspraak deed). De erfpachter schoof de concessie bijna onmiddellijk door naar haar nieuw opgerichte dochtervennootschap NV Pakhuizen. Een duistere toestand van NV's waarbij de overkoepelende vennootschap NV Matexi de touwtjes in handen hield. Behalve het aanbieden van een nieuwe en duurdere huurovereenkomst liet de erfpachter alles bij het oude. Tot begin juli het nieuws bekend geraakte dat een groep van negen visgroothandelaars de erfpacht had afgekocht voor de prijs van 49 miljoen.

Nieuwe groep

De onderhandelingen onder impuls van Joël Vandenbroucke en de voorzitter van de Beroepsvereniging van Visgroothandelaars van België André Gryson leidden snel tot een akkoord dat door de nieuwe aandeelhouders op maandag 9 juli werd ondertekend. Willy Van Waes, zaakvoerder van de BVBA Vislossersbond G. Van Waes en concessiehouder voor de bennenverhuur in de Oostendse vismijn werd door de overnemersgroep tot voorzitter van de nieuwe raad van bestuur aangesteld. De andere aandeelhouders van de nieuwe NV Pakhuizen zijn BVBA Simons-Decru uit Oostende (Joël Vandenbroucke), BVBA Fernand Verleye en zoon uit Oostende (Redgy Verleye), BVBA Edelfish uit Oostende (Lionel De

Schryver), BVBA Gryson uit Oostende (André Gryson), NV Vandermaesen Viswaren uit Oostende en Lummen (Vandermaesen), NV Pieters uit Brugge (Gilbert Pieters), Sjafish uit Brugge (mevr. Vanhoutte) en de CV Oostendse Visrokerij J. De Rijcke en Zoon uit Bredene (Julien De Rycke).

De nieuwe aandeelhouders hebben nu de zaak in eigen handen, zonder de verplichting de pakhuizen te renoveren volgens de plannen en bestekken van Belcoplan. De huurders zullen nu de pakhuizen op eigen kosten kunnen aanpassen volgens de voorschriften van het Ministerie van Volksgezondheid en de EG-normen.

Zeebrugge

ZV veilt tropische vis

De Zeebrugse Visveiling heeft begin juli een partij tropische vissoorten op de markt gebracht die zelden geïmporteerd worden. Het betrof exotische vissen als garupa, gorfina, papagayo en espargo, waarover bij ons weinig bekend is. De lading van 300 kg werd per vliegtuig aangevoerd uit de Kaapverdise Eilanden (nabij Senegal) door een Nederlandse importeur. De tropische vissen haalden een gemiddelde prijs van 110 frank, wat als een bevredigende prijs wordt beschouwd voor de eerste proefzending. Indien de handelaars belangstelling tonen voor dergelijke aanvoer zal het niet bij dit experiment blijven. Zoals bekend streeft de ZV naar een diversifiëring van het aanbod. De wekelijkse en rechtstreekse aanvoer van IJslandse vissoorten kadert eveneens in de strategie om de markt te bevoorraden met complementaire visserijproducten.

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

Scheepsdiesel

RENAUD

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 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 *alle* dieselmotoren

opspuiten van assen

scheepselektriciteit en -koeling

kraanverhuur

inwisselen van punten voor beschermkledij

vakkundig reinigen van turbo's door geschoold en vakkundig personeel

Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 39 37



Nieuwpoortse visaanvoer meer 31 procent gedaald

De visaanvoer en de totale besomming van het eerste halfjaar in Nieuwpoort geven aanleiding tot bezorgdheid. In twee jaar tijd daalde de aangevoerde hoeveelheid met 31,7 procent (zie tabel) tot 693 ton. De besomming ging 16 procent omhoog en bereikt nog amper 73 miljoen tegenover 87 miljoen twee jaar geleden. Ook in de grotere vissershavens daalde de omzet en de besomming, behalve in Oostende waar de bruto-opbrengst anderhalf procent klom.

De resultaten in Nieuwpoort kunnen niet alleen aan de hevige voorjaarsstormen worden toegeschreven. De laatste maanden zakken Nieuwpoortse vaartuigen regelmatig af naar Oostende dat hierdoor zijn aanvoercijfers op peil kan houden.

Ook Zeebrugge wordt met een dalende aanvoer gekonfronteerd, die zich nog sterker vertaald in een opvallende opbrengstvermindering. De lagere tongprijs zit daar voor veel tussen. In Zeebrugge worden tweederden van de totale tongvangst aangevoerd. De prijsdaling van de tong heeft aan de Oostkust dan ook de grootste negatieve invloed om het omzetcijfer. De totale tongvangsten gaven volgende cijfers in de voorbije semesters:

85	2.363 T gem. 231 fr.	546 mj. fr.
86	3.227 T gem. 291 fr.	938 mj. fr.
87	2.747 T gem. 355 fr.	975 mj. fr.
88	2.247 T gem. 299 fr.	673 mj. fr.
89	2.117 T gem. 341 fr.	723 mj. fr.
90	2.307 T gem. 248 fr.	572 mj. fr.

Volgens de visserijstatistieken van de Dienst voor Zeevisserij ziet de evolutie voor de drie visveilingen samen er als volgt uit:

85	16.671 T gem. 80 fr.	1.342 mj. fr.
86	15.510 T gem. 110 fr.	1.707 mj. fr.
87	16.661 T gem. 106 fr.	1.773 mj. fr.
88	16.524 T gem. 94 fr.	1.560 mj. fr.
89	15.165 T gem. 103 fr.	1.566 mj. fr.
90	15.298 T gem. 94 fr.	1.442 mj. fr.

Vergelijkende tabel aanvoer januari-juni

	Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	Aanv.	Besom.	Aanv.	Besom.	Aanv.	Besom.
1988	6434	550	9075	923	1015	87
1989	5688	524	8574	962	904	79
1990	6285	558	8321	811	693	73
88-89	-2,3%	+1,5	-8,3	-12,2%	-31,7%	-16,1%

nv Verheye Joël

scheepsherstellingen
afwerken nieuwbouw +
ombouw

kranenverhuur
draai- en freeswerk
herstelling vislieren en
onderhoud

leveren en plaatsen van
vangstsorteerbanden

Visserstraat 44 & Werfkaai 9-11
8380 Zeebrugge

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

*Voor alle herstellingen
aan uw schepsschroef*



LIPS n.v.

ANTWERPEN

scheepsschroeven herstellingen

- alle voorkomende reparaties en merken
- nieuwe schroeven
- deskundig advies
- eigen expeditie
- meer als 50 jaar ervaring

Werkplaats:

KERKSTRAAT 46,

2720 ZWIJNDRECHT-BURCHT

Tel. 03/252.73.42

**Tel. privaat: 00 31 4165 1854
00 31 4163 73126**

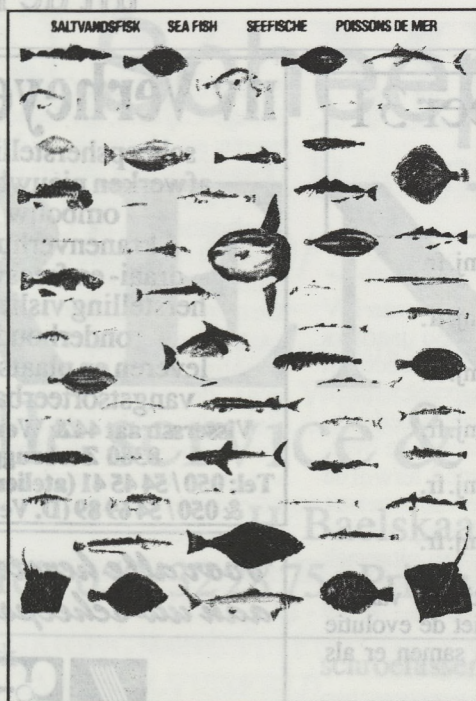
O.V.A.

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



TYPE C: Zeevissen.

62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.

De grootte staat eveneens aangeduid



TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.

75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.

De grootte staat eveneens aangeduid

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



TYPE I: garnalen.

56 soorten garnalen van de hele wereld.

De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.

51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.

De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

'De IJsbreker': 27 miljoen in ijsproduktie voor Zeebrugge



Naast de nieuwe vleugel van de Zeebrugse vismijn staat de basis voor de ijsproduktie-eenheid reeds klaar. Deze maand wordt de installatie gebouwd. (foto gw)

Fishlink, de in visserijkringen druk becommentarieerde dochtermaatschappij van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij (GIMV), heeft een participatie in NV De IJsbreker die naast de Zeebrugse vismijn een moderne produktie-eenheid voor schilferijs bouwt. De andere partners in het projekt zijn het Visbedrijf Daniël Pieters en de Nico-Invest (de groep Pauwaert-Witgeers), waardoor de visserijsector rechtstreeks bij de realisatie betrokken is. Samen investeren ze 27 miljoen in het projekt waarvan ze elk een derde van het startkapitaal (9,9 miljoen) voor hun rekening namen.

Naar verluidt zorgde de sluiting van Coolfactory Stephane - jarenlang de belangrijkste ijsleverancier voor de Zeebrugse visserij - voor een gebrek aan schilferijs in en rond de vismijn. De ijsinstallatie van het visverwerkend bedrijf Raphaël Huysseune zou reeds op volle toeren draaien en niet in staat zijn de produktie voor derden op te drijven. Gevolg is dat sommige rederijen zich naar Oostende keerden, wat men in Zeebrugge niet graag zag gebeuren.

Geen overname

Nog voor het faillissement van Coolfactory Stephane werden van diverse zijden reeds pogingen ondernomen om het bedrijf over te nemen, maar het kwam nooit tot een overeenkomst omwille van de hoge overnameprijs. Omdat koelijs een onmisbaar produkt is en omdat er in de

toekomst (onder druk van de EG) steeds meer zal toegekeken worden op het afjizen van de vis zagen sommige ondernemers brood in een moderne produktie-eenheid, niettegenstaande steeds meer schepen een ijsmachine aan boord hebben. Het gaat echter vooral om nieuwe eenheden, want van de 109 in Zeebrugge geregistreerde vaartuigen zijn er nog 72 vissersvaartuigen van de wal afhankelijk voor de ijsbevoorrading. Buitenlandse bezoeken toonden aan dat de bouw van een installatie haalbaar was. In Brixham staat een moderne eenheid die door één man wordt bediend. De installatie heeft een produktie van 60 ton per dag en een opslagcapaciteit van 100 ton. Het procédé is afkomstig van het Noorse bedrijf Finsan dat dergelijke installaties leverde in Engeland, Frankrijk

en Nederland. Het betreft een zeer compacte konstruktie waarin de kondensor van Belgische makelij is. Enkele Belgische schepen hebben reeds van de buitenlandse installaties gebruik gemaakt, onder meer om de kwaliteit van het ijs na te gaan.

Verplaatsbaar

Naast de nieuwe vleugel van de Zeebrugse vismijn staat reeds een betonnen basis te wachten op de bovenbouw waarmee op 20 august gestart wordt. Indien de bouw naar wens verloopt moet de konstruktie half september operationeel zijn. De installatie zal de ijsschilfers rechtstreeks aan boord leveren tegen de gangbare prijs die in Zeebrugge rond de 1.500 frank per ton schommelt. In Oostende ligt de prijs iets lager. De produktie- en opslagcapaciteit moet een vlotte bevoorrading mogelijk maken. Twee mensen zullen daarvoor instaan. Gerekend wordt dat een Eurokoter toch 9.000 kg ijs per reis moet inslaan en vissersvaartuigen van 600-700 pk gedurende een fatsoenlijke reis 25 tot 30 ton ijs van doen hebben.

De plaats van de installatie is voorlopig. Het gaat immers om een vrij gemakkelijk te verplaatsen eenheid die later kan overgebracht worden naar het nieuwe vismijncomplex in de achterhaven. (gw)



REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

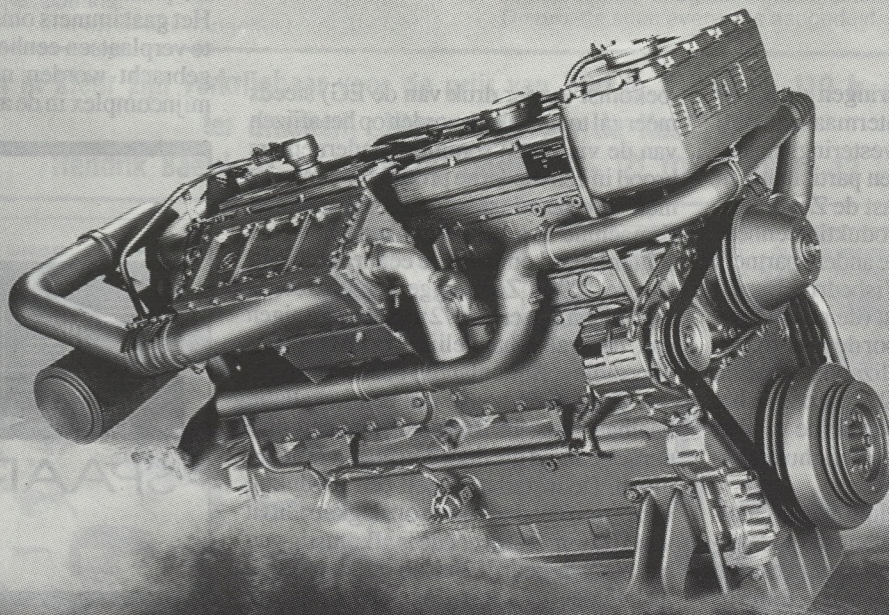
BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

DAF DIESEL

**STERK
BETROUWBAAR
EN VOORTVAREND**



DAF

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

Europees Visserijcentrum Zeebrugge negatief geadviseerd door Arol

Dat de plannen van de Zeebrugse Visveiling om een Europees Visserijcentrum uit te bouwen in de Zeebrugse achterhaven op veel tegenkantingen stuiten is geen nieuws meer. Onlangs is opnieuw een "ophefmakend" bericht in de pers gelanceerd. Het was de Brugse medewerker van het Financieel Economische dagblad "De Tijd" die de kat de bel aanbond.

Het probleem draait rond de ligging van de nieuwe vismijn waarvoor nog geen bouwvergunning werd afgeleverd. De Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu (Arol) zou volgens "De Tijd" een bindend en ongunstig advies hebben geformuleerd. Het negatief advies

zou gebaseerd zijn op het feit dat de gronden op het gewestplan ingekleurd zijn als "zone voor milieubelastende industrie". De activiteiten van de vismijn en het visserijpark zouden niet onder die omschrijving vallen. Volgens hetzelfde artikel, dat trouwens door BRT-radio en enkele andere kranten werd overgenomen, zou de openstelling van de nieuwe vismijn op 2 september 1991 hierdoor in het gedrang komen.

Omdat de kopstukken van het ZV-bestuur wegens vakantie onbereikbaar waren kon HVB uit die hoek geen commentaar loskrijgen. De ZV heeft in elk geval dertig dagen na de kennisgeving van het advies

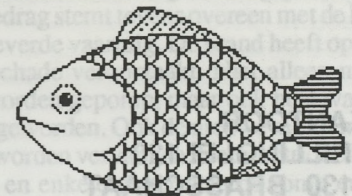
de tijd om bij de Bestendige Deputatie beroep aan te tekenen. De partijen worden dan opnieuw gehoord. Tegen die uitspraak kan Arol op haar beurt eventueel beroep aantekenen bij de koning indien het de procedure tot het einde wil doorzetten.

Vraag blijft in welk licht het advies werd geformuleerd. Gebeurde dit met in acht neming van sterk vervuilende bedrijven uit de omgeving (de zgn. Cokesfabriek) waartegen Leefmilieu ook al bezwaren heeft geuit. Wordt er rekening mee gehouden dat dergelijke bedrijven in de toekomst aan strenge exploitatievoorwaarden zullen gebonden zijn zoals omwonenden al jarenlang eisen?

De inhoud van het advies is niet volledig bekend en maakt een beoordeling moeilijk. Toch nog dit: op het Gewestplan Oostende-Middenkust komen ook dergelijke parse-II zone's voor, o.a. in Middelkerke langs de Westendelaan waar een Brico-center, schoendiscount en andere handelszaken, die alles behalve als milieubelastend kunnen aangezien worden, gevestigd zijn. Ook het Oostendse havengebied rond de dokken en grote partijen van de industriezone langs de Brugse Vaart vallen onder die omschrijving. Nochtans liggen in die zone een vismijn en heel wat visverwerkende bedrijven waarmee kennelijk niets aan de hand is. Hoe de vork precies aan de steel zit is wellicht stof voor een volgende bijdrage. (gw)



Daags voor de Nationale Feestdag werd in de Oostendse vismijn een partij van 540 kg uit IJsland aangevoerde heilbot aangeboden. De exemplaren wogen 5 tot 38,5 kg en werden verkocht tegen 154 tot 281 frank. Geen te beste prijzen door voor de aanvoer van Salmon Express die de lading op een slecht moment - daags voor de feestdag - liet veilen. Er waren die dag trouwens slechts twee vaartuigen aan de markt (O.306 en Z.15) en op de garnaalveiling was evenmin veel te beleven. (foto gw)



— Straks beweren ze nog dat ik milieubelastend ben!



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

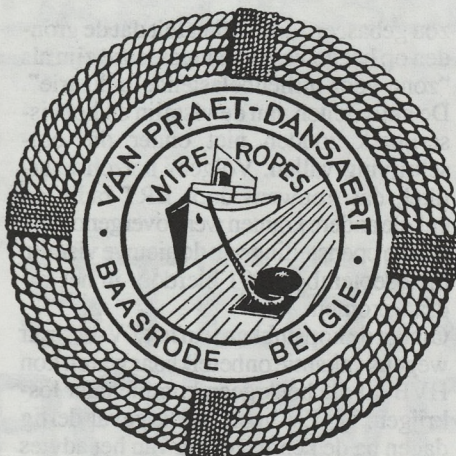
FERODO

Valeo

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

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.

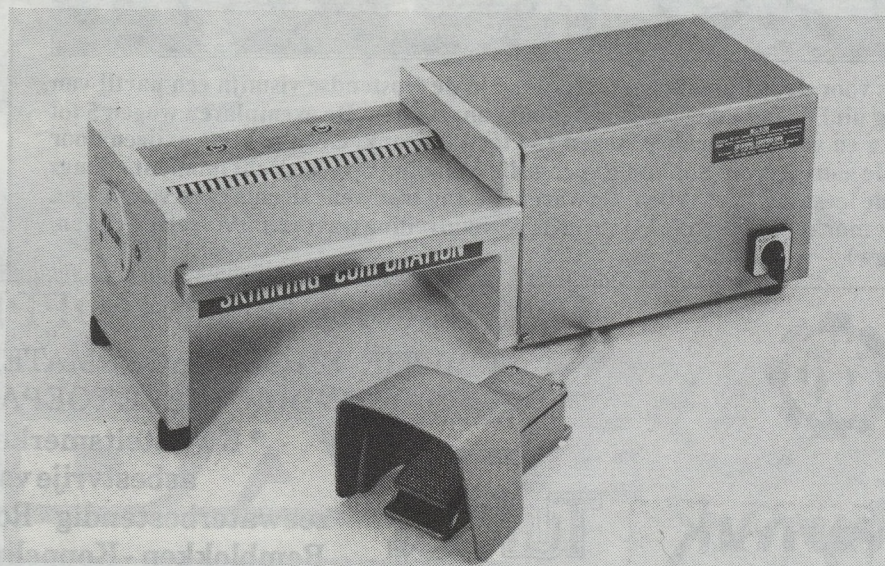
Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust.

☎ (052) 33.24.66 - B.T.W. 400.332.559

SKINNING CORPORATION

DE BETERE VISONTHUIDMACHINE

KANTOOR
FRILLINGLEI 120
2130 BRASSCHAAT
ANTWERPEN-BELGIE
TEL: 09 32 3 651 54 56
FAX: 09 32 3 652 19 52



Vraag
vrijblijvend
een
demon-
stratie

SC211

PIETER KEES STEEN SR.
CONSTRUCTEUR EN TECHNISCH ADVISEUR.

Brand veroorzaakt 45 miljoen frank schade op O.231



Met water en schuim werd uren geblust om de vlammen in het schip te doven. Door de overlast maakte het schip erg veel slagzij. (foto gw)

Op 18 juli verspreidde het nieuws over de felle brand aan boord van de O.231 St.-Carolus zich als een lopend vuurtje over de Oostendse kaaien. Het schip lag voor verbouwwerken in het zwaaidok bij Beliard Polyship. De brand is veroorzaakt door gensters waardoor isolatiemateriaal van het plafond in het voorschip tot ontbranding kwam. Niemand van de arbeiders die zich op het ogenblik van de brand aan boord bevonden liep verwondingen op.

Zoals in ons vorig nummer reeds gemeld onderging de O.231 van reder Nobert Hennaert een grondige verbouwing. De nieuwe



De brandweer trachtte ook van buitenaf voor afkoeling te zorgen. Aan water was er in elk geval geen gebrek. (foto gw)

motor van 12 ton was amper enkele dagen geplaatst en nog niet vastgezet toen de brand zich voordeed.

Even voor 9 uur werd alarm geslagen. De Oostendse brandweer kwam met zwaar materiaal ter plaatse maar kreeg het vuur moeilijk onder controle, niettegenstaande het schip al half onder water stond. Het gevaar voor kapseizen was op een zeker ogenblik zelfs niet meer denkbeeldig. Omdat het polyuretaan-isolatiemateriaal met water moeilijk te blussen was werd meteen een massa schuim op de vuurhaard gespoten. De blussingswerken duurden tot na de middag en het nablussen nam nog enkele uren in beslag.

Voor de Oostendse brandweer was dit in elk geval geen alledaagse opdracht die tot een goed einde werd. De schade liep wel bijzonder hoog op. Zonder afbreuk te doen aan de inzet van het brandweerkorps heerst bij sommige mensen de indruk dat er op de aanpak wel iets te zeggen was. Zij voegen er wel aan toe dat grote havens voor het blussen van schepen over speciale interventieteams beschikken die in gespecialiseerde trainingscentra worden opgeleid.

45 miljoen

De door de brand veroorzaakte schade beloopt 45 miljoen. Dat is net evenveel als de prijs van de uitvoering van de geplande verbouwwerken. Het bedrag stemt tevens overeen met de kostprijs van het in 1981 geleverde vaartuig. De brand heeft op vele plaatsen onherstelbare schade veroorzaakt. Niet alleen moest het vaartuig weer leeg worden gepomp, maar ook heel wat leidingen zijn onbruikbaar geworden. Ook de nieuwe motor moest weer uit het schip en zal worden vervangen. Het elektriciteitsnet moet eruit, het voordek en enkele platen van de romp en het schot tussen het kabelgat en het visruim moeten eveneens worden hernieuwd. Dat komt er op neer dat het schip veel later de visserij zal hervatten dan voorzien. (gw)




Met speciale apparatuur werd het benedenschip vol schuim gespoten om verdere uitbreiding van de brand te voorkomen. (foto gw)

6 en 7 oktober — Casino Knokke

Zeevisserijdagen

de ontmoetingsplaats voor al wie van vis houdt
Inlichtingen: secr. Elisabethlaan 234, 8390 Knokke-Heist, Tel. 050/51 16 05

 Generale Bank

 m.m.v. Zeebrugse Visveiling n.v.



Oostendse sekretaresse verkozen tot "Zeebrugse Visambassadrice"

Twee jaar lang zal Christel Vanthournout uit Oostende optreden als "Zeebrugse Visambassadrice". Als onderwerp voor de omslagfoto van dit nummer viel de keuze dan ook op deze charmante jonge dame. De titel werd haar toegekend tijdens een druk bijgewoonde verkiezingsavond in het Zeebrugse Gemeenschapshuis.

Het "Feestkomitee Zeebrugge" nam enkele maanden geleden het initiatief om een missverkiezing op te zetten. De tweejaarlijkse wedstrijd moest echter geen schoonheidsprinses opleveren, maar een waardige vertegenwoordigster om de Zeebrugse visserijsector bij diverse gelegenheden te vertegenwoordigen.

Zeven kandidaten gingen op zaterdag 30 juni de confrontatie met jury en publiek aan. Naast het beantwoorden van een aantal vragen waarmee hun algemene kennis werd getoetst, moesten de deelnemers ook honderd gram gammaal pellen, vистоastjes aanprijzen en de bereiding van een visschotel demonstreren. De jury en het talrijk aanwezige publiek moest zich uitspreken over de presentatie, de taalvaardigheid en de vakkundigheid van de meisjes. De keuze viel uiteindelijk op de 25-jarige Christel Gouwy-Vanthournout uit Oostende, kommercieel sekretaresse bij het Zeebrugse visbedrijf Daniel Pieters, die onder algemeen applaus het erelint werd omgedaan door Schuimwijnprinses Geneviève Standaert. De jonge dame, die voor het eerst aan een dergelijke wedstrijd deelnam (een beetje aangepord door haar werkgever) legde hiermee beslag op een waardevol prijzenpakket. Als eredames deelden ook Els Timmerman uit Brugge en Christine Vandenbulcke uit Zeebrugge in de prijzen. Als vierde gerangschikte wordt Elsie Van Isacker uit Zeebrugge als reserve-eredame aangesteld achter de hand gehouden.

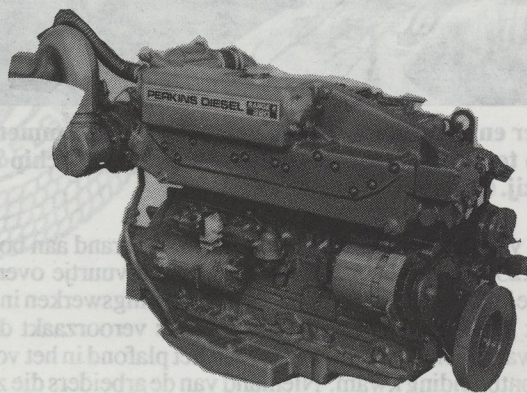
De "Ambassadrice van de Zeebrugse Vis" is van opleiding regentes talen, maar vond na haar studies en een korte onderwijservaring een betrekking in de visserijsector. Nu zij de titel van visambassadrice wegkaapte wachten haar heel wat verplichtingen op promotie-acties, feestelijkheden, tentoonstellingen en vakbeurzen. Haar eerste publieke optreden gebeurde ter gelegenheid van de Vissersbulde in de St.-Donaaskerk en de "Dag van de Zeebrugse Vis" die door de barre weersomstandigheden niet tot een succes uitgroeide. (gw)



Christel Vanthournout in een sportieve outfit die bij het prijzenpakket behoorde is voor twee jaar "Zeebrugse Visambassadrice". (foto gw)

Het e.k. nummer van Het Visserijblad
verschijnt op vrijdag 7 september

Perkins



EEN VOLLEDIG GAMMA MOTOREN VOOR DE BEROEPSVAART

PERAMA - de ideale motor voor reddingsboten en sloepen. Rustige loop

M 20	3 - cyl	18 pk / 3600 tpm
M 25	3 - cyl	26 pk / 3600 tpm
M 30	3 - cyl	29 pk / 3600 tpm
M 35	3 - cyl	34 pk / 2800 tpm

PRIMA - sterk, compact en zuinig.

M 50	4 - cyl	49 pk / 3000 tpm
M 60	4 - cyl	58 pk / 4000 tpm
M 80	4 - cyl	78 pk / 4500 tpm

RANGE 4 - ideale motoren voor werkbotten. Zeer degelijke constructie.

M 90	4 - cyl	82 pk / 2800 tpm
M 135	6 - cyl	120 pk / 2800 tpm
M 165 T	6 - cyl	150 pk / 2400 tpm

**TEVENS LEVEREN WIJ MOTOREN
VOOR GENERATORSETS 22 - 700 KVA**

Hunter

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

**VRAAG ONZE
UITGEBREIDE
BROCHURE!**

Zeeuwse mosselschepen voeren reeds in de 16de eeuw op Vlaamse steden

Jaap Schot B.W.Z., Benjamin Willems Schots' zoon (vandaar de afkorting), is een telg uit een Zeeuws mosselkwekersgeslacht dat reeds in de 16de eeuw met de verkoop van de volkse schelpdieren aan de kost kwam. De zeventiger zat 52 jaar in het mosselbedrijf dat nu volledig op zijn zonen draait. Dat betekent dat hij eindelijk de tijd vond om zijn archieven te ordenen. J. Schot B.W.Z. ontpopte zich de laatste jaren als een actief auteur die regelmatig historische bijdragen levert over de visserij en het mosselbedrijf. Trouwe lezers zullen zich wellicht nog de boeiende bijdragen herinneren (HVB nr. 8, aug. 89) over "Vlaamse vissers als vluchtelingen in Zierikzee" n.a.v. de 75ste verjaardag van de vlucht van talrijke Heistse vissersgezinnen bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog.

Een recent bezoek aan de auteur in Zierikzee leverde de opnieuw een lezenswaardige bijdrage over de mosselaanvoer naar Vlaamse steden, waaruit nog maar eens blijkt dat de Vlaamse mosselhonger geen hedendaags verschijnsel is. (gw)



De BRU van de Nederlander J. de Ronde, omstreeks 1920 tegenover de Vismarkt te Mechelen (Havenkaai).

Jac. Schot kwam reeds als twaalfjarige voor het eerst in Antwerpen. Een wereldstad in vergelijking met het zeer geïsoleerd liggende Zierikzee zo'n 58 jaar geleden. Omdat hij vanaf juni 1934 iedere dag zijn belevenissen opschreef, kan hij ons nu exact vertellen hoe die reizen op Antwerpen en andere steden in België verliepen. Een onderwerp waarover nog nooit is gepubliceerd.

Hoewel in het tegenwoordige België overal de Zeeuwse mossel grote waardering geniet, is Antwerpen toch de stad waar al van ouds de meeste mossels, oesters en andere schelpdieren werden aangevoerd. Al eeuwen kwamen de Zeeuwse vissersschepen aan het z.g. Kranenhoofd aan, omdat de vismarkt toen bij het Steenplein lag.

De kelders van het "Steen", het tegenwoordige "Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen", werden toen als koelmagazijn voor vis en schelpdieren ge-

bruikt. Op gravures van Philips Galle, naar tekeningen van Hans Bol uit 1582 zien we mosselscheepjes, z.g. "Kromstevens", bezig zich met laag water vol te dragen met mossels of andere schelpdieren. Dit tafereel zien we op het verdronken land van Zuid-Beveland, waar eens de stad Reimerswaal lag.

Dit gebied werd bij de beruchte St.-Felixvloed in 1530 met nog een twintigtal dorpen totaal door de golven verslonden. Dit verdronken land werd in latere jaren een gebied waar verschillende soorten schelpen en schaaldieren, zoals mossels, oesters, krabben en zelfs kreeften welig konden tieren. Deze scheepjes, op genoemde gravure afgebeeld, zijn zo goed als zeker bezig zich vol te laden met mossels voor de vismarkt te Antwerpen.

Vismarkten

Deze vismarkt was erg belangrijk, daar

men handelaren uit Keulen, Metz, Straatsburg en andere Duitse steden kon ontmoeten. De reis duurde niet lang, daar de toen nog open Oosterschelde, door de latere Kreekrak, ze bij gunstige wind in enkele uren voor de vismarkt bracht. Op een schilderij van een anonieme meester uit omstreeks 1550, dat zich bevindt in Museum Mayer van den Berg in Antwerpen, zien we dezelfde Zeeuwse scheepstypen hun mossels verkopen aan de vismarkt aan het Kranenhoofd te Antwerpen. Vòòr het rechttrekken der Scheldekaden in circa 1880 kwamen, al eeuwen door, alle Zeeuwse vissersschepen aan deze vismarkt aanleggen.

Deze grote vismarkt was verdeeld in een open binnenwaarts (voor zeevis) en een overdekt buitenwaarts (voor riviervis) gedeelte. In het midden stond een kolom van ongeveer vijf meter hoog, met daar bovenop een levensgrote Madonna uit 1663. Het beeld bleef tot bij de sloop van het geheel in 1883 neerzien op de handel in vis, schelp- en schaaldieren. "Abondant en zeer delicaat" (Overvloedig en heerlijk). Dit beeld staat nu in de tuin van het Provinciaal Museum Sterckshof in Antwerpen.

Vlieten

Toen die buurt daar in 1881 gesloopt werd, verplaatste men in 1883 de vismarkt naar de Veemarkt. Om nu de Zeeuwse vissers gelegenheid te geven hun waar te lossen, werd gebruik gemaakt van de Venetiaans aandoende z.g. "vlieten" (grachten) waarvan Antwerpen er verschillende bezat. Deze vlieten stonden alle in verbinding met de Schelde en waren inzake bevaarbaarheid afhankelijk van eb en vloed. Bij laag water liepen deze vlieten leeg, zodat alle schepen een tijd lang droog kwamen te liggen. De dichtstbijzijnde vliet om de mossels bij de nieuwe vismarkt te lossen was het Koolvliet. Maar ook van de overige vlieten zoals de Brouwers-, St.-Pieters- en St.-Jansvliet zal gebruik gemaakt zijn door de Zeeuwen. Van het Koolvliet vervaardigde Hendrik Schaefels, die leefde van 1827 tot 1904, in 1883 een prachtige ets waarop men Zeeuwse hoogaren aan de kade kan zien liggen. Ook al deze vlieten zijn met het rechttrekken van de Antwerpse Scheldekaden in de jaren tachtig van de vorige eeuw gedempt.

Toen alle vlieten gedempt waren en in 1894 de nieuwe vismarkt aan de Scheldestraat was opengesteld, werd gebruik gemaakt van de in 1888 opengestelde nieuwe Zuidschippersdokken. Van toen af losten alle Zeeuwse mosselschepen uit Bruinisse, Yerseke, Zeeuws-Vlaanderen, Tholen en later ook Zierikzee hun mossels aan de Waalse en Vlaamse kaden, dicht bij de nieuwe vismarkt. Ook bekende mosselhandelaren zoals De Claer, Den Hack en



Mosselleursters te Antwerpen, omstreeks 1910. Deze vrouwen kochten de mossels van de mosselschepen die "Op de Vliet" voeren. De schepen lagen gemeerd aan de Waalse kaai.

D'Hooge hadden zich toen rond deze kaden gevestigd.

"Op de vliet"

Vele Zeeuwse mosselscheepjes deden uit eigen beweging Antwerpen aan, sommigen werden door genoemde handelaren besteld. Was dat het geval, dan wist men zeker dat de vracht gelost en verkocht

werd. Velen echter gingen zelf proberen hun mossels te verkopen, zoals aan de vismeiden van de vismarkt, aan leurders die veelal met hondekarren mossels kwamen kopen, om ze in de dorpen rond Antwerpen uit te venten. Door hen werd meestal in één van de vele cafés (estaminets), die er op de Waalse kade waren, al afgerekend. Ook aan de Antwerpse burgers werd z.g. voor "t zootje" (per em-

mer) verkocht. Wie de beste kwaliteit had, was het eerst door zijn mossels heen. Deze manier van verkopen noemde men varen "Op de vliet". Dit gezegde werd tot kort voor de tweede wereldoorlog nog gebruikt en kwam vrijwel zeker uit de tijd dat er in de vlieten gemeerd en gelost werd, lang voor de tijd dat grote handlarren en de nieuwe vismarkt aan de Scheldestraat er waren.

Het gebeurde vaak dat er in de jaren 1900 tot omstreeks 1936 wel een dertigtal mosselscheepjes, zoals hoogaarzen, hengsten en lemmerjachten enz., uit alle Zeeuwse vissersplaatsen tegelijk voor "de vliet", dus zonder bestelling, aan de Antwerpse kaden lagen. Die vrachtjes waren destijds niet groot. Veelal had men 60 tot 80 tonnen mossels (één mosselton is 100 kg) aan boord die na verkoop met een tenen (van dun rijshout gevlochten) mand gelost werden. Zo'n mand noemde men een "kinnetje" en vier "kinnetjes" was één ton mossels. Zelfs die kleine vrachtjes waren voor velen nog te veel. Het gebeurde soms dat niet meer dan 25 tonnen werden verkocht, waarvoor men soms twee dagen aan de kade lag. De rest kon (afhankelijk van het weer) terug gezaaid worden op het perceel in Zeeland, maar in de meeste gevallen werden ze in de Schelde weer over boord gelooid.

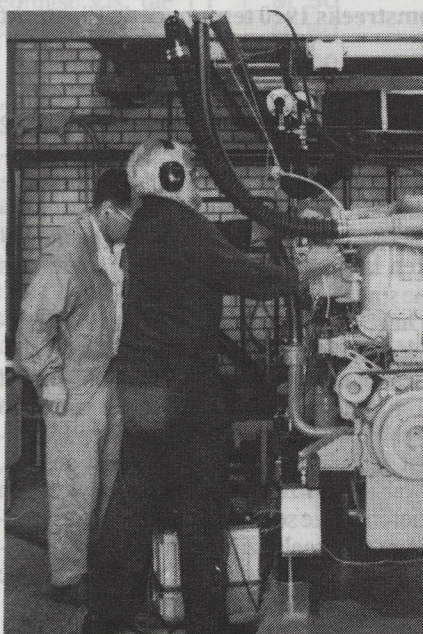
Mechelen

Echter niet alleen Antwerpen werd druk

VAN PROEF- TOT PRAKTIJKSTAND

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

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



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

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

de echte
scheepsdieselspecialist



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

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

 **MITSUBISHI**
DIESELMOTOREN

bezocht door de Zeeuwse mosselvisser, ook de stad Mechelen zag vrijwel iedere dag mosselschepen aan zijn kade. In een vrij recent verleden was de omgeving van de Dijle één van de bedrijvigste en drukste wijken van die stad. Tot vlak voor de tweede wereldoorlog tierde er een bloeiende handel in mossels, met als middelpunt de mosselkade aan de Haverwerf. Daar legden dagelijks de schuiten aan in het mosselseizoen, dat duurde van Pinksteren tot halfvasten. Dadelijk na aankomst werden de schepen gelost, de mossels in zakken geschept en onmiddellijk met wagens naar andere plaatsen vervoerd. Ook de kleinhandel werd er druk bedreven.

In oude kronieken werd reeds melding gemaakt van handel in mossels: "1746, den 15 Juni, zyn tot Mechelen gharriveert 8 schuiten met mosselen hetgene by mensen ghedenckenis noyt ghesien was". Al in 1531 werd de oude vismarkt verplaatst naar de huidige plaats aan de Dijle.

In 1612 bouwde men de overdekte gaanderijen. Zij waren gemaakt van vierkante houten zuilen, die het dak moesten schragen en die zelf op arduinen blokken rustten. In 1687 werd bij de vismarkt een grote arduinen pomp geplaatst, die in 1865 werd afgebroken en vervangen door een gietijzeren pomp met twee zwengels en twee "spuwers". Na de tweede wereldoorlog werden de stalletjes, banken en dergelijke afgebroken en niet meer opgericht. De overdekte markt werd in 1953 afgebroken.

"De Centrale"

Niet alleen Antwerpen en Mechelen werden door de Zeeuwen bezocht. Alle plaatsen in België waar zich een vismarkt bevond werden aangedaan, zoals Brussel, Mechelen, Lier, Gent, Leuven, Doornik en vele andere steden. In dorpen waar geen vismarkt was, werden ze door de mosselmannen zelf per handkar uitgevent. Ook Noord-Frankrijk werd bezocht. Plaatsen als St.-Amand, Valenciennes, Rijsel en Roubaix zagen voortdurend Zeeuwse hoogaarzen aan hun kaden. De concurrentie onder elkaar was moordend.

Om deze gang van zaken tegen te gaan werd van overheidswege besloten om een zogenaamde crisisorganisatie in het leven te roepen. De organisatie, gevestigd in Bergen-op-Zoom, trad onder de naam "De Centrale" op 10 december 1934 in werking. Het doel van "De Centrale" was om aanvoerregulering op te treden. De prijzen waren, afgezien van de kwaliteit, in eerste instantie voor iedereen gelijk. Enkele jaren na de oprichting der Centrale werd nog door Zeeuwse kwekers op België gevaren. De handel had zich echter toen al grotendeels verplaatst naar Yerseke, Tholen, Philippine en nog enkele minder belangrijke plaatsen. De handel kocht voortaan de mossels van de kwekers door tussenkomst van "De Centrale". De kopers verwerkten de mossels in hun loodsen en verzonden de waar naar België en Frankrijk met aangepaste vrachtwagens. Toch werd nog na de tweede wereldoorlog, tot omstreeks 1950, op België gevaren. Dit waren dan niet alleen de kwekers, maar ook de handelaren. Zo voeren er nog een paar firma's uit Bruinisse en Yerseke regelmatig op Antwerpen, Brussel, Mechelen, Gent en andere plaatsen. Die mossels werden dan door henzelf verwaterd (van zand ontdaan) en verscheept. Maar ook dit werd na 1950 vanuit Yerseke door vrachtvervoer overgenomen. Alleen Yerseke is nu de plaats waar zich een mosselmijn bevindt en alle mossels gaan dan ook via deze plaats en handel naar de konsument.

In 1968 begon men in Antwerpen met het dempen van de Zuidschippersdokken die bij de opeenvolgende generaties gekend waren als verhandelplaatsen voor de mossels. De schippersdokfunctie was verloren gegaan met de verdwijnende beurtschipperij, o.a. door de concurrentie van het baanvervoer, en de kwijnende zeevaartactiviteit aan de rede waar steeds minder binnenvaartschepen moesten lossen of overslaan. Ook de vismarkt aan de Scheldestraat verdween in de jaren vijftig van deze eeuw.

Niets herinnert meer aan de drukke vaart met mossels naar deze plaats. Alleen in de nabijgelegen Riemstraat zijn nog enkele hallen van mosselhandelaren uit Yerseke, die de Antwerpse markt dagelijks voorzien van verse mossels, maar nu door vrachtwagens aangevoerd. Antwerpen geniet nog altijd van de Zeeuwse mossel. Wanneer men in het havenkwartier en in de buurt van de scheldekaden wandelt, komt men nog steeds de heerlijke geuren uit de vele mosselrestaurants tegen.

J. Schot B.W.Z.



Het zout van de zee



Veertien verhalen, novellen, verhandelingen rondom de zeevisserij, het zeemansleven en het loodsmanschap, bijeengeschreven door Leon Inghelbrecht en uitgegeven door de drukkerij Het Nieuwsblad van de Kust. Vanaf 20 augustus te koop. 299,- B.F. Meer inlichtingen bij de uitgever, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 11 13.



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 opgevangen 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

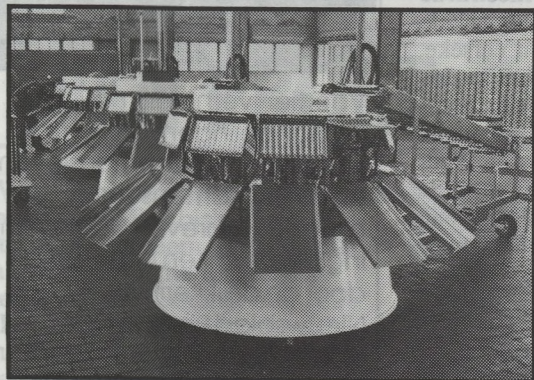
Zaakvoerders :

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



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

Zagen en antwoorden

De politieke rubriek van HVB

DE NIEUWPOORTSE burgemeester Mommerency trekt aan de alarmbel. In een persmededeling laat hij weten dat de resultaten van de Nieuwpoortse vismijn uitermate slecht zijn en hem reden geven tot grote bezorgdheid. Dat is de schuld van de huidige meerderheid, aldus de burgemeester (die i.t.t. de politieke gelpogenheid in dit land in de minderheid zit). "Ik heb indertijd geopteerd voor een private inbreng van handelaars en reders in het beheer van de visveiling." aldus de burgervader, "Wanneer ontwaken de Nieuwpoortse politici van de meerderheid uit hun winterslaap?" zo vraagt hij zich nog af.

MANU DESUTTER vroeg in de kamer van volksvertegenwoordigers hoe het komt dat er de jongste jaren een aantal meldingen waren van zandwinnings buiten de voorziene zones en meer bepaald op de visgronden van onze kustvissers. Uit het antwoord blijkt dat de regering eraan denkt een registreertoestel te laten installeren aan boord van elk baggerschip, zodat eventuele misbruiken onbetwistbaar kunnen worden vastgesteld.

AAN HET PERSONEEL van de RMT en van de maritieme uitbating Wagons Lits worden jaarlijks een aantal gratis treinbiljetten toegekend. Sinds jaar en dag is het een doorn in het oog van de vrouwelijke personeelsleden dat hun echtgenoten dit voordeel niet genieten terwijl dit voor hun mannelijke collega's wel het geval is. BTB-sekretaris Ivan Victor heeft nu terzake een schrijven ontvangen van de ministers Tobback en Van den Bossche waarin wordt medegedeeld dat vanaf heden "aan de echtgenoten van de vrouwelijke personeelsleden eveneens gratis biljetten zullen toegekend worden.

UIT DE LANGE reeks tussenkomsten van politici ten voordele van de vissers die fors benadeeld werden door de voorbije voorjaarstormen pikken we deze keer de interventie van Europarlementslid Jaak Vandemeulebroucke. Op deze vraag antwoordde EEG-visserijkommissaris Marin dat de Gemeenschap wel degelijk kan bijdragen in de uitgaven van de lidstaten die stilligpremies toekennen voor een aanvullende stillegging van vissersvaartuigen. Zelfs zou er een specifieke actie terzake kunnen ontplooid worden. Op verzoek van één of meer lidstaten zouden dus gelden kunnen vrijgemaakt worden voor de schadeloosstelling van eigenaren van vissersvaartuigen, waarvan de bedrijfsactiviteit te lijden heeft gehad onder de stormen.

De laatste Vuurtorenwachter

Er zijn er die erom vragen. Eén van die kerels is ongetwijfeld de restaurantuitbater-medewerker van Het Visserijblad Bob Depoorter.

Sinds dat individu (bekend van radio en T.V.) in Bredene zijn uitvindingen aan de man brengt is deze anders zo rustige gemeente herschape in een pretpark. De jongste maanden staat alles daar in het teken van het eerste wereldrekord 'Chicon au Gratin'.

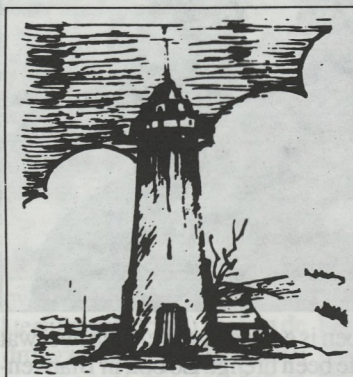
Pardon?

Luister aandachtig, we zullen het geen twee keer uitleggen: Bob zal er op 16 september in slagen, samen met een ganse schare medewerkers uit de Oostendse persclub, de langste 'gegratineerde' witlof ter wereld te maken. De witlof zal vertrekken op het marktplein te Bredene Duinen en er — na enige honderden meters door de gemeente gezworven te hebben — ook weer toekomen.

Om deze stunt tot een goed einde te brengen is er een komitee opgericht dat enige duizenden witlofjes, evenveel sneetjes ham, een kleine tweehonderd liter melk en een dikke honderd kilo kaas aan het bijeenprokkelen is.

Dat zal allemaal klaargestoomd worden in de beroemde Cuis-tot-witlofpotten (hoedt u voor vervalsingen!!!). Het resultaat wordt dan achter elkaar gelegd op een ingenieus systeem van schragen, planken, dakgoten, doorgezaagde kachelbuizen en laaguitgesneden (vuurvaste!) schoteltjes. Om dit vlot te laten verlopen denkt het komitee er zelfs aan het Belgisch Leger in te schakelen. Lach niet, want de gasten van de Oostendse Persclub hebben een lange arm van hier tot ginder.

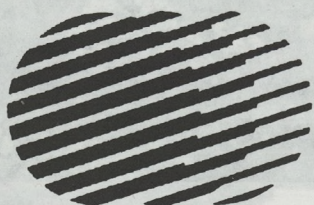
Nu, wat er ook van zij, als dat daar allemaal ligt te dampen in



het septemberzonnetje komt meesterkok Depoorter himself aangere-den, gezeten in een aanhangwagen voortgetrokken door een old timer van wel honderd paarden. Stilaan bereikt de sfeer een hoogtepunt. Jonge maagden vallen in zwijm. Eindelijk zullen de Bredenaars een glimp kunnen opvangen van de meester zelf. En dan breekt de hel

los. "Daar is hij," zo schreeuwen de kijkers. Ze verdringen zich rond hem om hem te kunnen aanraken, sommigen gooien zich bovenop de aanhangwagen en anderen scheuren zijn kleren om tevreden te kunnen huiswaarts keren, in het bezit van een relikwie. De meester zelf zal daar allemaal geen oog voor hebben, want met een reuzebrander zal hij het laagje kaas doen smelten dat het wereldrekord rondmaakt. Apocalyps now!

Wie wil meewerken aan deze gebeurtenis (en dus samen met Bob de onsterfelijkheid trotseren), wie een zak kaas teveel heeft staan, wie een financiële bijdrage wil storten of... wie wil weten hoe de zaak écht in elkaar steekt, kan terecht bij Bob Depoorter, Zeepaadje 8 te Bredene. Dag en nacht te bereiken op het nummer 059 / 32 58 61. Roem, eer, onsterfelijkheid, schouderklopjes en vooral veel leute zullen uw deel zijn!



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 visserijkabel **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 maand in beeld



De start van het toeristisch seizoen is een gelegenheid die heel wat folkloristische rondgangen op de been brengt. Zo ook in Blankenberge waar de reuzenfamilie herinneringen oproep aan het vissersverleden van de badplaats. De vissersfiguren vader "Seven", moeder "Colette" en zoon "Kono" trokken er dan ook opnieuw op uit.



In het Zeebrugse gemeenschapshuis loopt tot 15 augustus de tentoonstelling "Flanders and the Seven Seas". In 150 oude zee- en landkaarten uit de unieke verzameling van de Knokse Oostenrijker Weiss (rechts op de foto) wordt 500 jaar cartografie getoond met werk van Mercator, Ortelius, Blaeu en andere bekende kartografen. De expositie is kosteloos.

De Zeebrugse Visveiling kreeg het bezoek van een delegatie uit Hull om de plannen van het nieuwe visserijcentrum voor te stellen. De bezoekers werden ontvangen door de European Auction Builders (EAB), een dochteronderneming van Pieters-De Gelder, een bedrijf gespecialiseerd in de bouw van veilingen. Ook de nieuwe commerciële directeur van de ZV Frans Hosten (op de foto achter secretaresse Leen Defruyt) en technisch directeur Johan Van de Steene waren van de partij.



Op 18 augustus neemt de stad Nieuwpoort officieel het peterschap van de zeesleper van de Zeemacht A950 Valcke op zich. De zeesleper zal die dag aanmeren aan de vismijn. Tevens loopt in het stadspaviljoen een tentoonstelling (tot 23 augustus) waarin de Belgische marine zichzelf voorstelt.



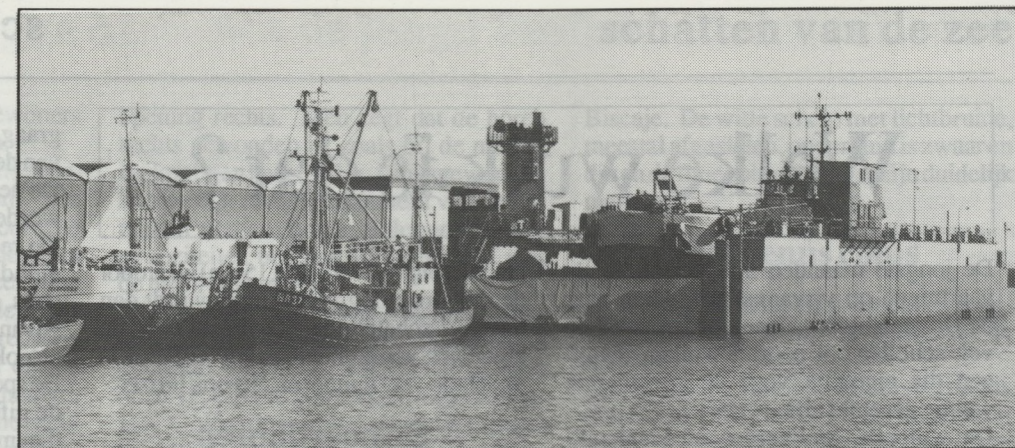
De bemanning van de O.154 Wilmar heeft een kleine milieu-actie op touw gezet. Tijdens een zee-aagse reis naar de West hebben ze alle plastic flessen, verpakkingen en andere recipienten opgespaard die in veel gevallen gewoon over boord gaan. Het leverde twee volle afvalzakken op die schipper Serge Vermeersch, stuurman Marc Vermeersch, motorist Willy Lepeire, matroos Johan Lepere en scheepsjongen Kristof Massenhove in Oostende in de afvalcontainers deponerden. Hopelijk blijft het niet bij een keer en krijgt het voorbeeld navolging.



Tijdens de jaarlijkse "Dag van de Zeelieden en de Zeebrugse Vis" herdacht de Zeebrugse vissersgemeenschap de talrijke vissers die in de loop der jaren op zee het leven lieten. Regen en wind verhinderden de gebruikelijk processie en openluchtplechtigheid. De vissersshulde greep dan plaats in het koor van de volgelopen St.-Donaaskerk.



De afgedankte Z.30 Westhinder lichter op de Zeebrugse kielbank verlaten bij. Het schip uit 1972 werd door de gebroeders Rappé immers vervangen door een grote moderne bokkentreiler die als Z.30 te water ging, maar uiteindelijk het inschrijvingsnummer Z.321 meekreeg.



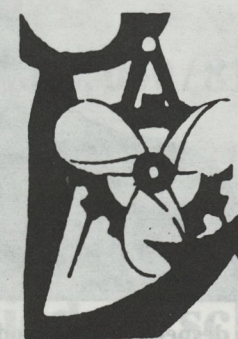
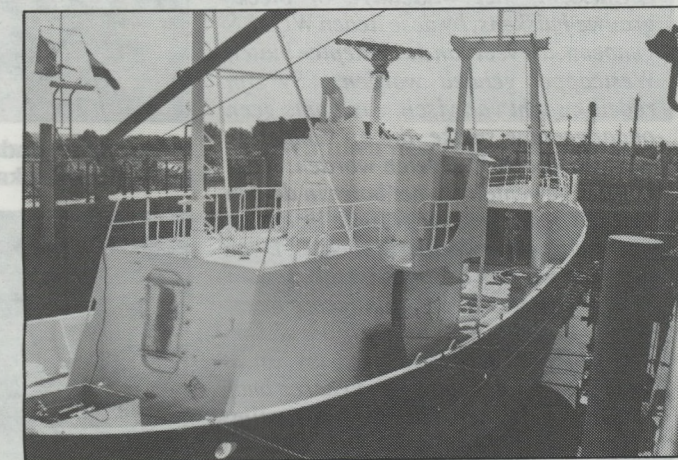
Terwijl de grote Oostendse slipway er nog steeds werkloos bij staat (in afwachting van rechterlijke uitspraak) zoeken de scheepseigenaars naar andere droogzettingsinstallaties. Bij BSM in Bresken werd onlangs een groot drijvend dok in gebruik genomen waarin reeds de Belgische vaartuigen Z.12 en de O.275 aan de beurt kwamen. Achter de BR.37 ligt trouwens nog de Z.134 Mercator die een motorherstelling en revisie van de keerkoppeling onderging.



De O.35 Torbay is niet meer te herkennen. De fel gehavende treiler staat nog in het droogdok van Padmos in Stellendam waar het een ware metamorfose ondergaat. Binnenkort keert het vaartuig terug als Z.35 Vili van de Rederij Ravanna waarin ook Fishlink een participatie nam; meteen het zevende schip van de groep Pauwaert-Witgeers uit Heist. Een voor- en bovenaanzicht laten het resultaat van de renovatie zien.



Naast een prachtig Antwerpse scheepvaartmuseum in het Steen vlakbij de Schelde ligt ook een openluchtmuseum voor binnenvaartuigen, jollen en ander varend tuig. Enkele maanden geleden werd het museum verrijkt met een afgedankt marineschip. De ondiepwater-mijnveger M.477 Oude-naarde staat er nu te kijk.



DE ZEE: OOK UW TOEKOMST ?

ZOEKT U

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

Kies dan de STEDELIJKE VISSERIJSSCHOOL "JOHN BAUWENS"

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

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

Inschrijvingen: vanaf 20 augustus, elke werkdag 10-12 & 14-16; zaterdag 10-12.

Welke wulk is dat?

De jongste maanden zijn verschillende vaartuigen op visvangst getrokken naar de Doggersbank. Daar worden naast de vele schollen ook soorten wulken gevangen die eigenlijk voor de consumptie weinig geschikt zijn.

De wuloeks, kinkhorens of kienkankhoorns behoren tot de familie van de Buccinidae of trompetschelpen die een wereldwijde verspreiding hebben van de poolwateren tot de tropische zeeën. Deze spoelvormige slakken hebben allen een stevige sterk gespierde voet en behoren dus tot de klasse van de buikpotigen of gastropoden. Honderden soorten buccinums werden door de biologen beschreven en voor onze Noordzee zijn er zeker al een tiental soorten die duidelijk van elkaar te onderscheiden zijn, maar door onze vissers meestal tot twee soorten worden gereduceerd. Namelijk: wuloeks voor de markt en wuloeks voor 'terug over boord'. Over de gewone wulk of buccinum undatum als dier en de vangst ervan hadden we het reeds eerder in HVB van januari 1989. Dat deze diertjes reeds gegeerd werden in de 17de eeuw wordt beschreven in de "Cronyck van Zeeland" in 1696 door M. Smallegange.

Zeeslekken, met witachtige of bleekgrauwe huiskens, by dese lieden WULKS genoemd, die veel van de ondiepten buiten Westcappel gehaelt worden. Sy zijn redelijk sacht van visch, van gants geen onaangename smake, die op veelderley wysen toebereid, gegeten worden: want in meel gewentelt en met boter in de pan gefreuit bevind men haer liefvelijk en van geen quaet maar weelderig voedsel. Doch dese alle worden weinig gebruikt om den honger te verzadigen; en alleenig meest om verandering, tot tijtverdrijf, en uit lekernye, 't welk seer aengenaem is voor de gene die vermaek scheppen in haren buik overdadig te vullen, en daer by veel wijns mogen drijncken: waar toe Dokter Beverwijk dit rijmtjen heeft:

*Oesters, wulks en alykruiken,
is geen kost voor holle buiken;
Want dat woont in harde schelpen
Plag den honger niet te stelpen:
Kreeft en steur, of bosse-krabben
Schoon sy ons de mage schrabben
Zijn alleen voor geile lusten,
Die den mensch noit laten rusten;
Gy die na den regel leeft,
Eet dat beter voedsel geeft.*

Volgens de schelpvorm van de gewone wulk onderscheidt men voor de Noordzeepopulatie al een aantal variëteiten. Typisch voor de visgronden van het noorden van de Doggersbank is de buccinum undatum pelagica (King). De schelp is

langwerpig van vorm (tot 15 cm) waardoor de mondopening veel minder wordt dan de halve schelphoogte (zoals dit is bij de algemeen voorkomende variëteit), ook is de schelp veel dunner en dus ook brozer.

De noordhoren

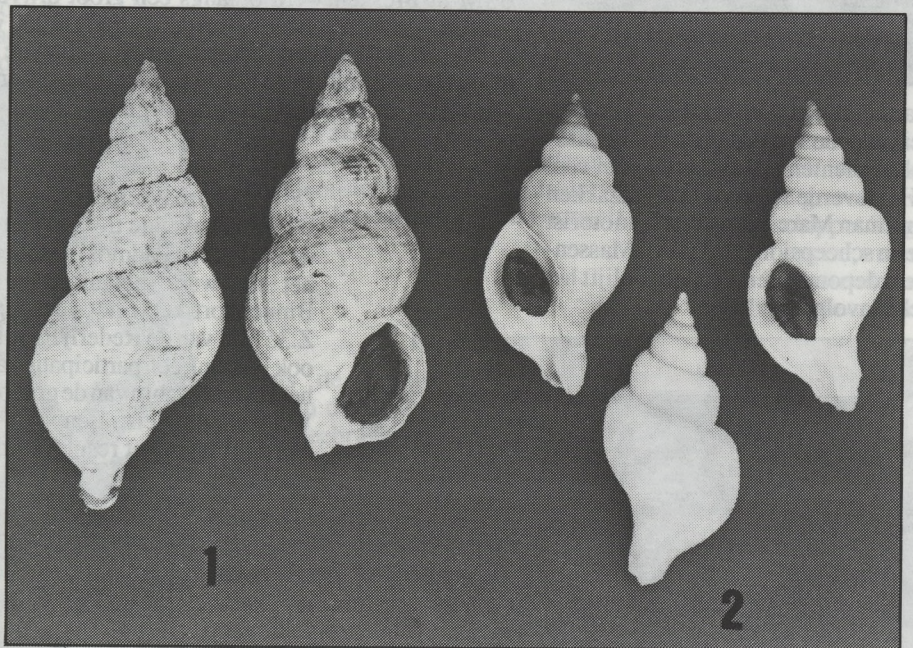
Deze grote horen wordt meestal bij ons kinkhoren genoemd. Kinderen houden

graag de horen aan het oor om het ruisen van de zee erin te horen.

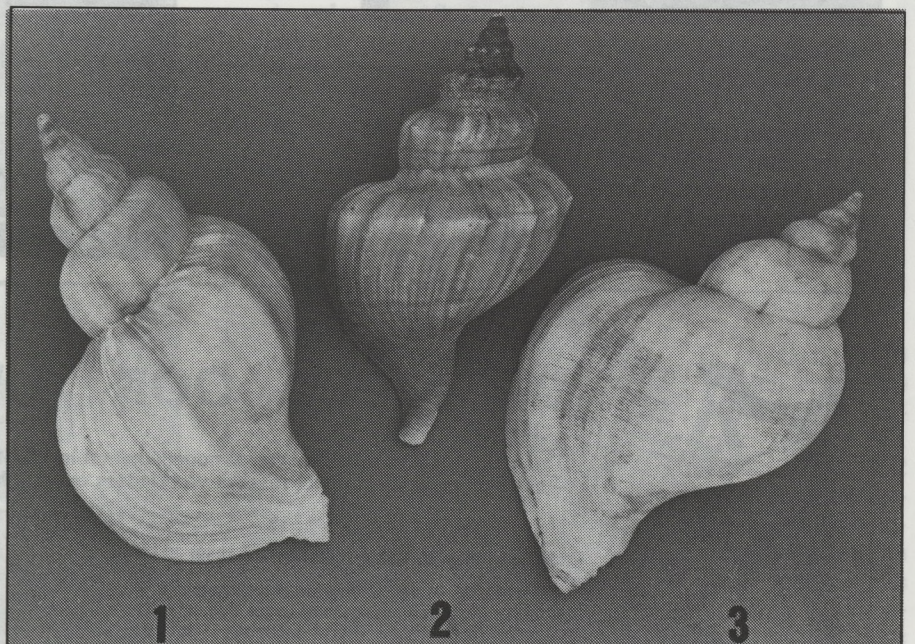
De neptunea antiqua kan tot 20 cm groot worden en heeft zeven tot acht windingen die regelmatig in grootte toenemen. De mond is breed en peervormig. De top is spits, maar niet scherp en bij de meeste gevangen exemplaren is de top afgebroken en ook de mondrand is eerder fragiel.

De speekselklier van de noordhoren bevat de giftige stof tetramine. Daarom is het dier minder geschikt voor de consumptie, alhoewel er heel wat te peuzelen valt aan een groot exemplaar.

Neptuneasoorten komen niet voor in onze



1. Buccinum undatum, pelagica van de Doggersbank. 2. Neptunea contraria van de Golf van Biskaje



1. Neptunea antiqua van de Doggersbank. 2. Neptunea despecta van IJsland. 3. Neptunea antiqua van de Liverpoolbaai.

kustwateren, maar zijn eerder bewoners van de koude noordelijke wateren. We kunnen in hoofdzaak een drietal soorten of variëteiten onderscheiden. De noordhorens van de centrale Noordzee zijn beige of bruin gekleurd en de bijna gladde oppervlakte bestaat uit zeer fijne spiraalricheltjes die gekruist worden door fijne verticale groeilijnen en streepjes. Bij vele schelpen kan men zien dat de schelp op een zeker moment beschadigd, maar door het dier weer volledig hersteld werd. De mond binnenin is glanzend gekleurd van geelachtig tot donkerbruin. Noordhorens van de Liverpoolbaai zijn witgekleurd, zowel van buiten als van binnen en zijn ook boller van vorm. De laatste winding is zeer groot ten opzichte van de andere windingen. De prachtigste noordhoren of neptunea despecta komt uit de IJslandse wateren. De sculptuurvorm is sterk geprononceerd door duidelijke verticale ribben met rugknobbels en op iedere winding een zeer duidelijke spiraalrichel waardoor de windingen meer rechthoekig worden.

rechts en links

Wanneer men de schelp van een kinkhoren met de top naar boven houdt en de mondopening naar zich toe, ziet met de mond-

opening rechts. Men zegt dat de horen rechts gewonden is, zoals bij de meeste buikpotigen het geval is. Linksgewonden horens zijn een zeldzaamheid van de natuur en worden door de biologen als monstrositeiten beschouwd en betiteld met de naam sinistrorsa.

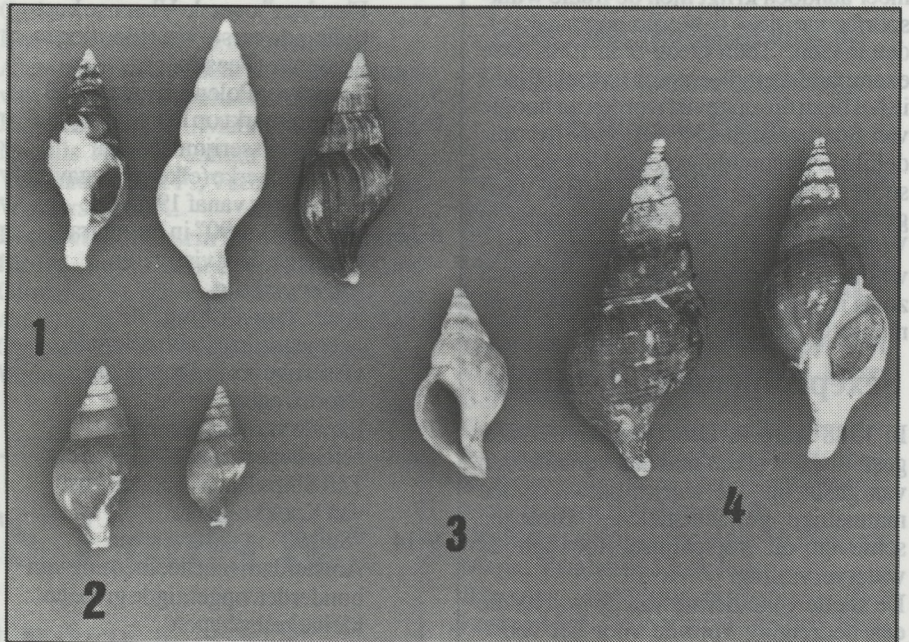
Toch is er ook een noordhoren die van nature linksgewonden is, nl. de neptunea contraria (L.1771). Misschien hebben onze vissers die verward waren in de zgn. Golfoorlog er wel gevangen (maar ze zullen dan wel geen tijd gehad hebben om aan een onnozele wulook aandacht te besteden). De neptunea contraria is niet algemeen en komt dus voor in de Golf van

Biscaje. De witte schelp met lichtbruine, meestal afgesleten, oppervlakte is zwaar en dik en de fijne spiraalbandjes zijn duidelijk merkbaar.

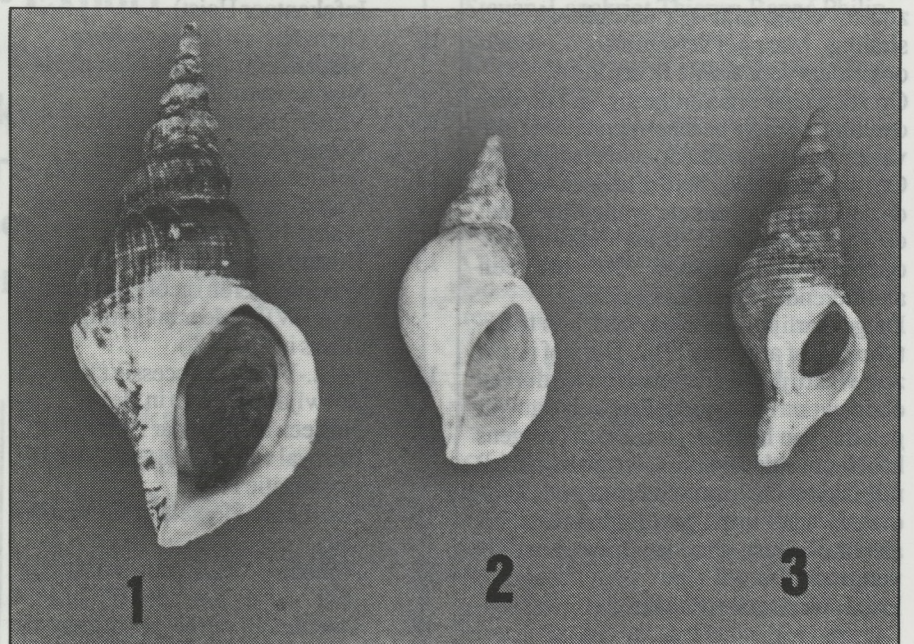
Het genus colus

De latijnse naam colus wijst op de draaiende beweging en op de vorm van de spinrokken.

De slanke noordhoren of colus gracilis (Da Costa 1778) is voor onze vissers een klein wulkje dat misschien wel goed zou zijn om op te eten, maar (ook na het koken) is het moeilijk uit de schelp te krijgen. Het huisje van de slanke noordho-

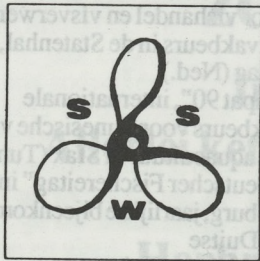


1. Colus gracilis van de Doggersbank. 2. Neptunea despecta van IJsland. 3. Neptunea antiqua van de Liverpoolbaai.



1. Beringius turtoni van Scarborough. 2. Volutopsius norvegicus van Zuid-Yoland. 3. Trochelia berniciensis van de Fâroer-Islands.

SCHROEFSERVICE WAUTERS



Gistelsesteenweg 222
8220 Jabbeke

Scheepsschroeven reparaties

Tel: 050 / 81 40 81

of: 050 / 81 42 12

**Een troef voor
iedere schroef**

ren is stevig opgebouwd en bestaat uit een achttal windingen. De opperhuid is okerachtig van kleur, maar slijt spoedig af. Bij het genus colus zijn er een twaalftal soorten voor onze Noordzee, waarvan de meesten voorkomen in het noordelijk gedeelte.

Sterk gelijkend op de slanke noordhoren is de colus islandicus, die wel een langer siphokanaal heeft en ook merkkelijk groter is.

Zeldzame gasten

Nu onze vissers de noordelijke Noordzee (Fladen, Vikingbank enz.) praktisch niet meer aandoen krijgt men de fraaie wulksorten van deze gebieden nog maar zelden te zien. Toch kreeg ik in 1988 twee exemplaren van Beringius turtoni (Bean) in het bezit die opgevisst werden ter hoogte van Scarborough (54°NB), wat het zuidelijkste verspreidingsgebied is voor deze soort. Toen nog dapper op IJsland werd gevaren werden de soorten Trochelia en Volutopsius af en toe gevangen. Men vindt ze nog terug in oude verzamelingen zoals in de heemkring Ter Cuere (verzameling C. Geselle).

Sexproblemen bij wulken

In 1988 werd in Groot-Brittannië vastgesteld dat wulken massaal veranderden van geslacht. De wijfjes ontwikkelden mannelijke geslachtsdelen. Biologen schreven dit verschijnsel toe aan de watervervuiling.

De snelle verandering van de wijfjes die een bedreiging vormde voor het voortbestaan van de soort werd ondermeer waargenomen op de kuststrook van de Sellafeld-kerncentrale; wat misschien zou te wijten zijn aan de radio-actieve straling. Maar het verschijnsel deed zich ook elders voor aan de Britse kust.

Op zoek naar een verklaring viel de verdenking op een beschermende verf die vaak wordt toegepast op schéepsrompen. Om wat meer zekerheid te krijgen werden de schelpen van enkele wulkwijfjes met de verf behandeld. Bijna onmiddellijk ontstonden penissen die tot een alarmerende lengte doorgroeiden.

De gevaarlijke stof in de verf was tributylxyde of afgekort TBT. Die stof is niet zo gevaarlijk voor de mens (en we durven ons gewoon niet voorstellen welke gevolgen dat zou hebben), maar zou (volgens het Nieuwsblad van het Noorden [Ned.]) nog meer schade aanrichten voor het leven onder water. In elk geval is het zo dat het aantal wulken aan de Britse kust fel verminderd is.

Is dat ook zo voor onze kust?

Robert Coelus
Foto's: Guido Walters

Nooit thuis!

AUGUSTUS

- 1-15 "Flanders and the Seven Seas", didaktische tentoonstelling oude zeekaarten in Gemeenschapshuis Zeebrugge (10-18 u., kosteloos)
- 3 Aankomst "Cutty Sark Tall Ships Race" in Zeebrugge
- 3-5 Vlootdagen van de Zeemacht en MBZ in Zeebrugge
- 3-15 Tentoonstelling "Marinekorps Flandern" over de Vlaamse kust tijdens de eerste wereldoorlog in Oostende (Feestpaleis)
- 5 Terugkeer Polenreizigers HVB
- 6 Folkloremarkt op het binnenplein van het Visserijmuseum in Oostduinkerke (elke vrijdagavond in augustus vanaf 19 u.)
- 6-15 "Inrybprom-90" in Leningrad, vakbeurs voor visserij en visverwerking.
- 6-11 30ste "Nor-Fishing '90", tweejaarlijkse internationale visserijbeurs in Trondheim (Noorwegen)
- 7 Parade van deelnemende zeilschepen aan de "Cutty Sark Tall Ships Race" voor de kust van Knokke-Heist
- 9-14 "Sail 90" in de haven van Amsterdam met deelneming van honderden opgetuigde grote en kleine zeilschepen
- 10 Begeleide wandeling naar Zeebrugse vismijn o.l.v. Gidsenkring (vertrek 14 u.15 aan Infokantoor Heist)
- 10 Optreden van Nieuwpoortse Visbakkers op de avondmarkt in Nieuwpoort-Stad
- 10-11 Visserijdagen in Colijnsplaat
- 11-12 Visserijdagen in Breskens
- 13 Folkloremarkt in het Visserijmuseum Oostduinkerke (vanaf 19 u.)
- 13 Uitstap naar Duinkerke (festival vissersliederen) georganiseerd door HVB. (Meer inlichtingen, zie elders in dit blad.)
- 15 O.-L.-Vrouweprocessie (10 u.) en Zeewijding (11 u.) in Heist.
- 15 Nog een uitstap naar Duinkerke Festival van het Visserslied (Fr), organisatie HVB.
- 18 Jaarlijkse "Mosseldag" in Yerseke (NI)
- 18 Nationale Visserijdag in Katwijk (NI)
- 18 Overdracht van het peterschap aan Nieuwpoort van de zeesleper A.950
- 18 13de Waterfeest in Nieuwpoort

- 18-23 Tentoonstelling over de Zeemacht in Nieuwpoort (Stadspaviljoen)
- 20 Folkloremarkt in het Visserijmuseum Oostduinkerke (vanaf 19 u.)
- 21-24 "Seafood Asia" in Singapore
- 25-26 Mossel feesten in Philippine
- 27 Folkloremarkt in het Visserijmuseum Oostduinkerke (vanaf 19 u.)
- 28-31 "Offshore Northern Seas", vakbeurs voor offshore-activiteiten en -technieken in Stavanger (Noorw.)
- 29-1 Visserijdagen in Harlingen (NI)

SEPTEMBER

- 4-7 "Aquaculture International", internationaal kongres en tentoonstelling in Vancouver (Canada)
- 4-7 "Baltexpo", internationale scheepvaarttentoonstelling in Danzig (Polen)
- 7 Septembernummer "Het Visserijblad", nr 9, komt uit
- 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 Statenhof, 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

(Wordt vervolgd)

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



VOÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

Behaalde brevetten, getuigschriften, diploma's en certificaten aan de...

Vlaamse visserijscholen

Stedelijke Visserijschool 'John Bauwens', Oostende

Getuigschrift scheepsleerjongen: Beun Mike R., Chif Robin M.G., Coenye Jean-Claude, Cordemans Mario W.R., Coulier Toon R.J., David Pascal R.J., Jansen Svirid, Larrangé Johnny M., Lems Christophe, Maertens Steve E.L., Mahieu Kurt, Opstaele Kurt M., Schampaert Serge, Van Hoornweder Didier F.P., Vandenberghe Wim A.L., Vanderbeke Didier E., Vanderbeke Dany J., Wiggett Peter W.A.

Getuigschrift aspirant ter kustvisserij: Bona Giovanni V., Maertens Mike D.G., Vermeersch Dirk E., Vlaminck David P.D.

Getuigschrift aspirant-schipper ter visserij: Andries Paul, Callenaere Serge G., Damman Jean-Pierre, Salliau Gregory E.V.

Brevet schipper ter kustvisserij: De Zaeyer Pascal N., Verleene Marc C.

Brevet schipper ter visserij: Huyghebaert Danny, Therssen Marc I., Vanbillemont Pascal C., Vanrafelghem

Danny G.

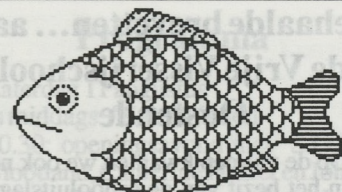
Brevet motorist ter kustvisserij: Cattoor Peter L., Declercq Ringo R., Defruyt Kristoffel, Deley Philippe, Deley Freddy, Desaever Koenraad, Henderyckx Alain F.M., Kiekens Carlo W.Y., Lievens Dieter M.A., Martein Serge, Michils Jürgen, Pauwaert Mario M.F., Roels Franky, Samyn Eddy, Vermander Bart P., Wouters Chris A.

Brevet matroos-motorist: Kiekens Carlo.

Brevet motorist: Vermote Jacky.

Aanvullend getuigschrift over de kennis van het bedrijfsbeheer: Andries Paul, Bona Giovanni V., Maertens Mike D.G., Michils Jürgen, Salliau Gregory E.V., Vermander Bart P., Vermeersch Dirk E., Wouters Chris A.

Beperkt getuigschrift van radiotelefonist voor scheepsposten: Bona Giovanni V., Maertens Mike D.G., Maes Anthony P.Y., Marsh Bradley T., Salliau Gregory E.V., Vermeersch Dirk E., Vlaminck David P.D.



— Weer een nieuwe generatie spellbrekers!

Vrije Visserijschool Nieuwpoort

Scheepsleerjongen ter visserij: Louwyte Yoeri, Ryckewaert Danny, Vanhollebeke Donny, Vanhollebeke Tommy.

Zeevisserijschool van de Vlaamse Gemeenschap, Knokke-Heist

Certificaat scheepsleerjongen: Ackx Marc, Amandels Tino, Compennolle Steve, Coudeville Angelo, Tetaert Nico, Lagast Curt, Moeyaert Benny, Savels Daniël, Savels Jürgen, Schutz Marc, Vandenberghe Kurt, Van der Veen Frederik.

Getuigschrift aspirant-schipper ter visserij: Bil Christiaan, Calus Rik, Flitser Bart, Vandierendonck Jürgen.

Getuigschrift aspirant-schipper ter kustvisserij: De Neve Niko, Savels Luc.

Diploma schipper ter kustvisserij: Meyers Patrick, Vantorre Rik.

Diploma schipper ter visserij: De Cock Mario, Vandierendonck Jan.

Brevet matroos-motorist ter kustvisserij: De Waegenaere Chris, Rappé Hans, Utterwulghe Dennis, Vanderheyde Tony, Van Torre Robin.

Brevet motorist ter visserij: Deruddere Steven, Lanckriet Thierry, Rappé Philip, Ryheul Piet, Soreyn Remi.

Brevet motorist ter kustvisserij: Claeys Chris, Claeys Erwin, Depraetere Patrick, De Waegenaere Chris, Lagast Gianni, Lemmens Ludo, Rappé Hans, Utterwulghe Dennis, Vanderheyde Tony, Van Torre Robin.

Brevet radiotelefonie: Bil Christiaan, Calus Rik, Deschrijver Erwin, Flitser Bart, Goossens Henri, Meyers Patrick, Vandierendonck Jürgen.

Koninklijk Werk IBIS, Bredene

Certificaat scheepsleerjongen: Deruddere Steven, Loncke Serge, Picheyns Cliff.

Aspirant schipper ter visserij: De Ruyter Francis en Deseck Jerome. (beiden behaalden ook het kwalifikatiegetuigschrift, het aanvullend getuigschrift over de kennis van het bedrijfsbeheer en het beperkt getuigschrift van radiotelefonist.)

(Wordt vervolgd)

CREVITS Louis &

ZONEN B.V.B.A.

Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten

Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigdheden

Rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137,
8380 Lissewege BRUGGE

Tel: 050/54 48 33

Tijdokstraat 3,

ZEEBRUGGE

Tel 050/54 45 85

H. Baelskaai 18,

OOSTENDE

Tel: 059/32 50 13

vanuit Nederland

09.32.50.54.48.33

Fax: 050/ 54 79 11

Behaalde brevetten... aan de Vrije Visserijschool Oostende

Op de valreep kwamen we ook nog in het bezit van de schooluitslagen van de Paster Pypeschool te Oostende. Wijzen we erop dat de behaalde resultaten in de andere Vlaamse visserijscholen elders gegroepeerd staan in dit blad.

Brevet scheepsleerjongen: Filip Deschepper, Stefaan Depypere, Patrick Hosten, Robin Demeulemeester, Glenn Goris, Claude Dusoïr, Franky De Rees.

Matroos-motorist 750 pk: Frederic Terriere.

Matroos-motorist 300 pk: Dirk Savels

Aspirantschipper ter kustvisserij: Olivier Desaever.

Aspirant schipper ter visserij: Norman Daems, Ray Huwel, Ivan Maertens.

Bepikt Certifikaat van radiotelegrafist: Johnny Debruyne (Oostende), Johnny Debruyne (Lokeren), Ray Huwel, Ivan Maertens, Franky Sys, Mario Vanbiervliet, Stefan Verbeke.

Nieuwe leden in de Raad van Bestuur van de Rederscentrale

Op de statutaire algemene vergadering van de patroonsorganisatie Rederscentrale werdenvoor het arrondissement Oostende-Veume-Diksmuide volgende reders verkozen in de Raad van Bestuur verkozen en dat voor een periode van zes jaar: Gilbert Desaever, Henri Goutsmit, Norbert Hennaert, Gilbert Lebluy, Marina Lepeire-Nollet, Emiel Maesen, Lodewijk Pieters, August Puystjens, André Rameloo, Eddy Serie en Willy Versluys.

De leden voor het arrondissement Brugge worden in 1993 verkozen, maar voor de Oostkust werden de bestuursmandaten van Freddy Depaepe en Georges Degrote bekrachtigd.

Golfakkoord bevredigt Fransen niet

Op 23 mei ondertekenden vertegenwoordigers van de Belgische en Franse vissers een overeenkomst die een einde moest stellen aan de spanningen die tussen vissers van de twee landen waren ontstaan. De Fransen verweten hun Belgische collega's dat deze laatsten door het gebruik van steennets de visgronden kapot maak-

ten. Het akkoord stipuleerde dat de Belgen wel mochten vissen in de betwiste zone, maar dat de bokkentrelers uitsluitend gebruik mochten maken van V-korren (waarbij de zware kettingen, eigen aan steennets niet gebruikt worden.). Het akkoord loopt tot 31 augustus.

Op een nieuwe vergadering op 26 juli tussen Franse en Belgische vissers bleken deze eersten niet tevreden te zijn over de resultaten. Volgens de Bretoense vissers hebben de V-korren hetzelfde nefaste resultaat als de steennets. Het Franse onderzoekscentrum voor zeevisserij Ifremer daarentegen zegt dat het nog te vroeg is om zich daarover uit te spreken.

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

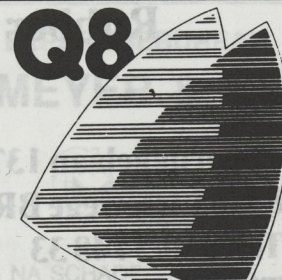
VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE

Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

Kuwait Petroleum (Belgium)



★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

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

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

Het zeemanslied is niet dood en vergeten

Duinkerke festival zeemansliederen 1990



Cabestan in volle aktie

Wie de lijst overloopt van de groepen en zangers die de zeemansliederen nog altijd doen herleven moet toegeven dat het aloude zeemanslied nog altijd niet vergeten is. Daar zijn bij ons o.m.: Wannes Van de Velde, John Lundström, Kristien en Alfred den Ouden. In het nabije Frans Vlaanderen: Marieke en Bart, S.O.S. Blootland en andere. In Bretagne zingt men ze ook. In Nederland vindt men talrijke koren, in Engeland hebben we de onvergetelijke Stan Hugill met zijn haast onuitputtelijk repertoire shanties en zeemansliederen uit alle landen.

Te Dordrecht heeft men de traditie van de havenfeesten. Heist heeft dit jaar zijn vijfde festival van het visserslied — ieder jaar met toenemend succes — gehouden. Vorig jaar zongen zangers en groepen uit de hele wereld gedurende een week in Paimpol (Bretagne). Te Duinkerke deed men vorig jaar een eerste poging, bekroond met zodanige bijval dat men het dit jaar voor de tweede maal, maar nog meer uitgebreid wil doen.

Deelnemende groepen

Sylvie Auger en Laurent Barry komen uit Fecamps met straatorgel, diatonische accordion en viool. **S.O.S. Blootland** is een groep uit Duinkerke. De groep zingt Vlaamse liedjes van de vissers die in de tijd uit Duinkerke en Grevelingen vertrokken om te vissen aan de IJslandse kust. Twee jaar geleden brachten ze een LP uit met 'Liedjes van de mensen van de Vlaemse kusten'. Er is **Cabestan** uit Bretagne en het duo **Patrick Denain en Serge Lelievre** met zeemans- en schippersliederen. **Kriek Balise** is een typisch trio uit Duinkerke met een vrolijk mengsel van zeemansliederen, volkse liedjes en musette-muziek. Eveneens uit Duinkerke komen **Marieke en Bart** met traditionele muziek en volksliederen van bij ons en uit Frans-Vlaanderen. Eveneens aanwezig zijn **Catherine Perrier en John Wright** met een imposant programma van Engelse en Franse zeemansliederen. De Franse dichter-zeeman **Gerard Pierron** en zijn gezels-

len voeren ons mee met een poëtische maritieme reis naar allerhande havens, aan boord van de grote koopvaardijsschepen uit het begin van deze eeuw. **Soldat Louis** met zijn vrolijke kerels houden niet alleen van rum en vrouwen. Hun leven is doordrongen van alles wat met de zee te maken heeft. Vrolijk is ook **Lucien 'Lulu' Gourong** die van het eiland Groix verhalen meebrengt. Marionettentheater brengt het '**Theatre Louis Richard**'. Uit ons eigenste Vlaanderen komen **Kristien De Hollander en Alfred den Ouden** met een repertorium Vlaamse en Frans-Vlaamse volksliederen, waarbij de nadruk gelegd wordt op het repertorium van de oude IJslandvaarders. **Stan Hugill** is een opmerkelijke Engelse zeeman (83 jaar), hij zingt nog uit volle borst de aloude 'shanties' en de traditionele Engelstalige zeemansliederen. **Kat Yn 't Seil** bestaat uit vier zangers en muzikanten van het Nederlandse eiland Terschelling. **The Keelers** komen dan weer uit Engeland en **Stare Dzwony** uit Polen. Uit Schotland tenslotte komen **The Whisky Priests** met rebelse 'songs' over hun onverbloemde dagelijkse leven in het Noorden van Engeland. Zoals hun whisky moeten ze 'dry' geproefd worden.

Met HVB naar Duinkerke

Op 13 én op 15 augustus richt dit blad een verplaatsing in naar het 'Duinkerke Festival Zeemansliederen 1990'. Deze verplaatsing gebeurt met personenwagens. Er zijn nog vrije plaatsen en geïnteresseerden kunnen (moeten!) zich vooraf inschrijven. Wie met eigen wagen wenst te rijden geeft zich eveneens op, zodat ook daar nog mensen meekunnen.

We moeten in elk geval op voorhand weten hoeveel deelnemers er zijn om van de verminderingen die voorzien zijn te kunnen genieten (40 FF per avond i.p.v. 60 FF).

Verzamelen en vertrek gebeurt op 13 en 15 augustus, telkens om 15.00 uur aan het redaktielokaal van HVB (H. Baelskaai 2, Oostende), om 15.30 uur aan de vismijn (beeld van de visser) te Nieuwpoort en om 16.00 uur aan de ingang van het Visserijmuseum (Vrijheidstraat) te Oostduinkerke.

Coördinatie en verdere inlichtingen: Jef Klausing, Koninginnelaan 34 te 8400 Oostende. Tel: 059 / 80 00 79 (bij voorkeur in de voormiddag of na 20 uur).

Programma

Zaterdag 11 augustus

's middags: 'Kat Yn 't Seil

20.30: openingsavond met S.O.S. Blootland, Catherine Perrier en John Wright, Patrick Denain en Serge Lelievre, Kat Yn 't Seil en Stan Hugill.
23.30: Kristien en Alfred den Ouden-De Hollander en Kriek Balise.

Zondag 12 augustus:

's middags: Kriek Balise, Kat Yn 't Seil, Stan Hugill.

Animatie in de 'Club des Loups de Mer'.

18.00: Sylvie Auger en Laurent Barry.

20.30: opvoering van 'La chanson d'escale' van Gerard Pierron.

23.30: Lucien Gourong.

Maandag 13 augustus

's middags: The Keelers

17.00: poppenkast 'L'ile au trésor' (compagnie Louis Richard).

20.00 en 23.30: Stare Dzwony en Cabestan (aan boord van de driemaster 'La Duchesse Anne' aan de 'quai des Hollandais').

Dinsdag 14 augustus

's middags: Stare Dzwony

17.00: Sylvie Auger en Laurent Barry, Marieke en Bart, Catherine Perrier en John Wright.

20.00: Soldat Louis, Kriek Balise, Kat Yn 't Seil en S.O.S. Blootland. filmvertoning in open lucht: 'Pirates' van Roman Polanski.

Animatie in de stamineetjes van de 'Basse-Ville'.

Middernacht: The Whisky Priests.

Woensdag 15 augustus

's middags: traditionele maaltijd van de 'coöperatieve des Pêcheurs' met muzikale animatie van Kat Yn 't Seil.

15.00: zeewijding

18.00: sluitingsavond met The Keelers, Catherine Perrier en John Wright, Kat Yn 't Seil, Sylvie Auger en Laurent Barry, S.O.S. Blootland, Stare Dzwony en Stan Hugill (in de grote tent van het terre-plein Ziegler). Gedurende deze vijfdaagse van de zee is er mogelijkheid tot het bezoeken van Franse en vreemde zeilschepen. Verder werden allerlei animaties gepland: waterspelen, traditionele Vlaamse volksspelen, zangcrochet, schildersfestival, manoeuvres aan boord van zeilschepen, reddingsoefeningen, straatanimatie, vissersmaaltijden, tentoonstellingen (maquettes, schilderijen en ex-voto's in het museum voor schone kunsten en de kapel van 'Notre Dame des Dunes')...

Leon Inghelbrecht: schipper en schepper

Deze maand verschijnt 'Het Zout van de Zee'. Veertien verhalen, novellen, verhandelingen, buitelingen en peilingen rondom zeevisserij, zeemansleven en loodsmanschap. De mens en de zee. Cursief, zeg maar.

Auteur Leon Inghelbrecht is al van de late jaren veertig hardnekkig medewerker van Het Visserijblad. In zijn rubriek 'Van schepen, mensen en de zee' loodst hij filosofisch en met een boeiende pen zelfs de meest fanatieke landrot door het maritiem gebeuren.

Over *schepen* schrijft hij met gedegen kennis, over *mensen* met psychologisch scherpe observatie en over de *zee* met respectvol ontzag. Leon Inghelbrecht: visser én vorser, loods én leraar, schipper én schepper.

"Ik ben met de rug naar de wal geboren", zo determineert Leon Inghelbrecht zijn leven *met, op en voor de zee*. De zilte lucht erft hij van moeders zijde. Zijn grootvader bleef als kapitein ter zeevisserij nabij de Akkaertbank en ook een oom was visser. *"Ik ben dus in het zeewater gekweekt. Langs moeders kant werd omzeggens altijd over de zee en het maritieme gebeuren gepraat. Het is dus niet meer dan logisch dat ook ik aangetrokken werd door het water."*

Maar tussen droom en daad stonden... z'n ouders met hun praktische bezwaren. *"In 1939, ik was toen vijftien, monsterde ik tijdens de grote vakantie aan op de O. 262 'Eduard van Vlaanderen', met Fré Vandewal als schipper en maakte ik m'n eerste reis naar IJsland."* Thuis hopen ze in stilte dat de drang naar zee intussen fors bekoeld zal zijn, maar de smaak van 't zout heeft Leon nu pas goed te pakken en hij trekt — niet zonder frisse tegenzin en oppositie van het ouderlijk gezag — naar de stedelijke visserijschool, waar hij twee jaar later buiten stapt als leerling-schipper ter visserij.

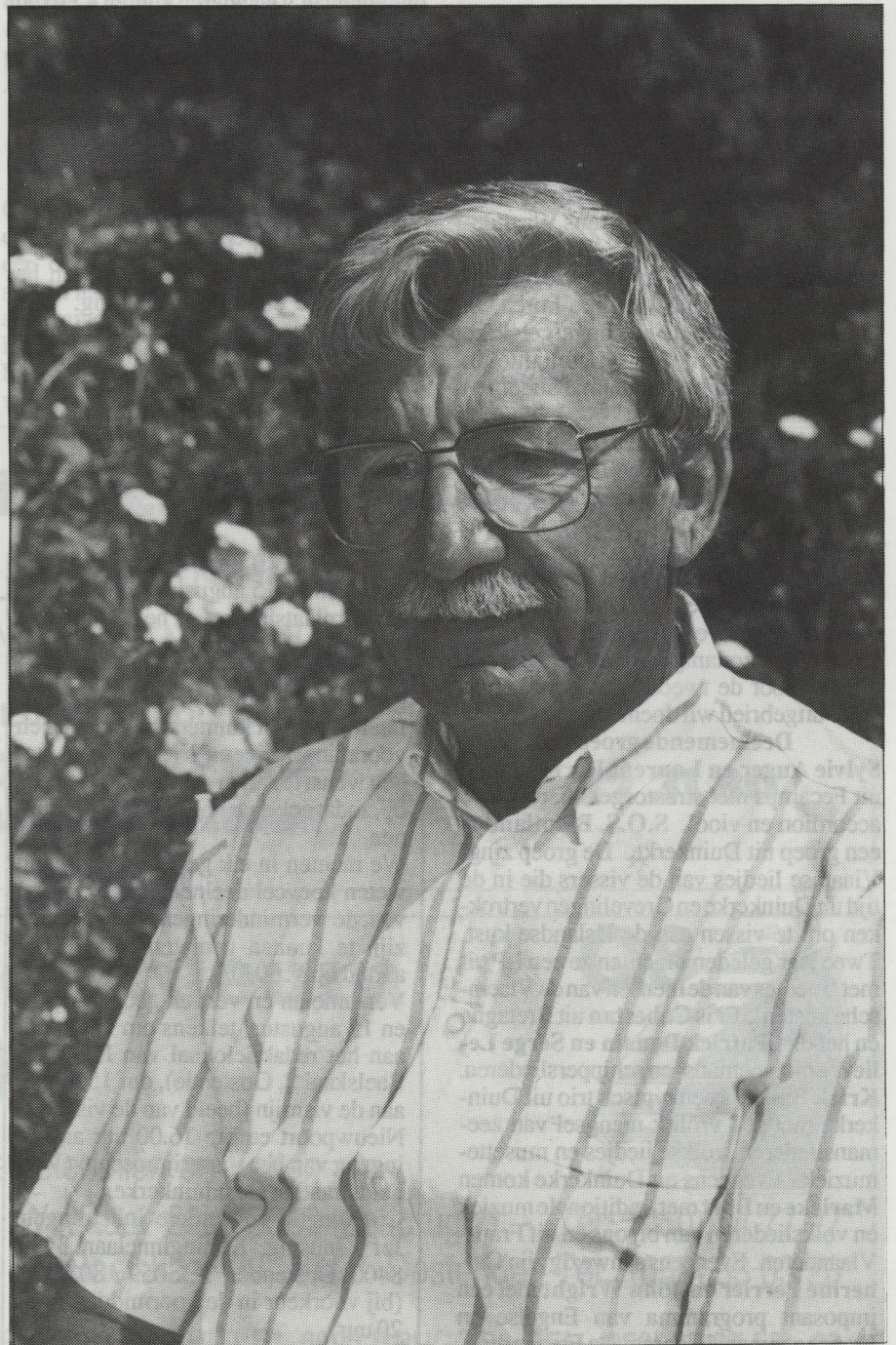
Tijd om een vaarbrevet te halen krijgt hij niet, want directeur Callant rangeert hem — vòòr zijn reglementaire vaartijd erop zit — naar de Rijksmarineschool (een nu verdwenen vorm van zeevaartonderwijs, die toekomstige zeelui op het niveau van het middelbaar onderwijs, voorbereidde op een loopbaan bij het zeewezen). *"Het is tevens dankzij directeur Callant — een vriend aan huis — dat ik (ondanks de oorlog) ruim de kans kreeg een maritieme carrière uit te bouwen en zo belandde ik nadien in de zeevaartschool."*

In 1945 vaart hij, als aspirant-stuurman bij rederij Geurts, bij C.M.B. en Deweert. Maar als hij in de Finse Golf met de 'Henri Deweert' van het gelijknamige houttransportbedrijf schipbreuk lijdt, haakt hij af. *"Het was een slecht vaartuig dat België als oorlogsvergoeding van Duitsland had gekregen. Kort na mijn afmontering is het met man en muis vergaan."*

Tweëntwintig Oostendenaars zijn in die ramp gebleven."

Visserijschool

Een sollicitatiebericht in Het Visserijblad brengt hem dan als kapitein aan boord van het onderzoeksvaartuig voor zeevisserij O.310 'Mpale'. Als visserij-



(Foto gw)

deskundige werkt hij mee aan diverse wetenschappelijke missies in het toenmalige Belgisch Kongo.

Drie jaar later krijgt hij de kans in deze kolonie het visserij-onderwijs te helpen opstarten in Kilwa.

Leon Inghelbrecht denkt met weemoed én trots aan die periode. En terecht. Met de royale steun van het ministerie van koloniën ("Ik kreeg alles wat ik vroeg.") ontwikkelde hij daar, te midden het verlaten niets van de broesse, een prima geoutilleerde visserijschool, waar zo'n honderd zwarte studenten uit heel Kongo een driejarige opleiding kregen.

Eerst nog als leraar, later als bezielend directeur, weet hij zijn school tot een echte 'selfsupporting' entiteit uit te bouwen. Men zet zelfs een eigen schoolschip op stapel, er komt een museum, met vismeel kweekt men varkens, er worden netten gebreid en als de school ook nog zelf instaat voor de verwerking en de verkoop van de vangsten is de coöperatieve aanpak rond. Voor de studenten is het een leerrijke en praktijkgerichte ervaring.

Kort daarvoor nog hadden de naburige koloniale Griekse reders, dank zij hun geavanceerde visserijtechnieken en bewaarmethodes, het monopolie op de vangst en verkoop in de streek. De technisch niet onderlegde inlanders waren hun al te goedkope handlangers. Dank zij het visserij-onderwijs ontpopten de zwarten zich nu als geduchte concurrenten en de school werd met haar uitdagende activiteiten het epicentrum van een zeer florissante visserij- en handelsactiviteit.

En hoewel het motto om ontwikkelingshulp te duiden: 'Geef ze geen vis, maar leer ze vissen' vijfenveertig jaar geleden nog niet eens verwoord is en de brave Belg naarstig zilverpapier recycleert en knikkende negerofferblokjes voedt, brengt Leon Inghelbrecht bovenvermelde slogan daadwerkelijk in de tropische praktijk. "Het kwam er niet op aan revolutionaire technieken in te voeren, maar wel de bestaande inlandse methodes uit te breiden en te verbeteren." Naast de

algemene vakken werden de aspirant-visserers ook vertrouwd gemaakt met de visserijtechniek, de scheepsbouw, motorenleer, het vervaardigen van vistuig, de vangst, het bewerken en bewaren van de vis, zeemanschap en navigatie.

"Uiteindelijk moest de student de schoolbanken kunnen verlaten met een eigen gebouwde boot, eigen netten en moest hij ermee kunnen varen..." aldus Inghelbrecht.

In de school kregen ook blanke ontwikkelingshulpers twee maanden spoedkursus in visserijkunde om die kennis dan in de verschillende regio's door te geven en een coöperatieve op te starten.

De visserijschool van Kilwa werd een pilootschool kwa specifiek technische vorming en het school- en vorsingsvaartuig kreeg geregeld wetenschappers en professoren aan boord. In die periode publiceerde directeur Inghelbrecht vijf weten-

schappelijke werken over de visserij en haar onderwijs in Belgisch Kongo. In 1958 ontving hij de 'Commandant Hydrograaf Claessens-Barbaix-prijs' voor zijn bijzondere verdiensten in Afrika. In 1959 verlaat Inghelbrecht — onder de onafhankelijkheidsperikelen — noodgedwongen onze ex-kolonie.

Loods

Een tijd lang werkt hij dan samen met zijn oud-schooldirecteur en vriend Callant om het visserijonderwijs in Tunesië uit te bouwen en stapt dan over naar het loodswezen als leerling-loods. Het is de start van een vijfentwintigjarige carrière als kustloods in de havens van Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge. "Loodsen zijn zeer bekwame mensen met een lange en zeer polyvalente opleiding en een eigen specifieke denkwijze." En, zo schrijft hij in zijn boek: "Zolang mensen de zee, het

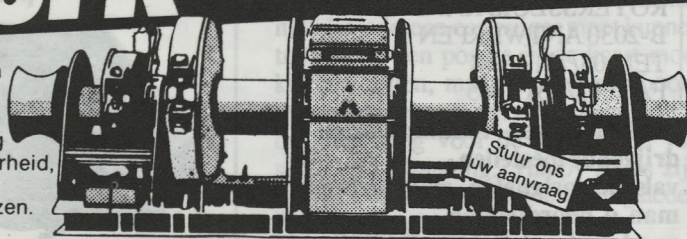


In de visserijschool te Kilwa, tijdens een les over scheepsbouw aan boord van het schoolschip. (Foto C. Lamote)

Taai en Sterk

Multiwinch vislieren

- In diverse uitvoeringen en capaciteiten op maat of standaard
- Electrisch of hydraulisch aangedreven
- Gescheiden componenten
- Eigen chassis
- Veilig en betrouwbaar
- Hoge bedrijfszekerheid, lange levensduur
- Optimaal toegankelijk
- Concurrerende prijzen.



MULTI WINCH

Ridderinkhof b.v.

Industrieweg 7, 8061 RB Hasselt (Nederland), telefoon (05209) 2021, telefax (05209) 3392, telex 42341 rhnl.



Leon Inghelbrecht als loods.

Koninkrijk van het Geweld, bevaren zullen er loodsen nodig zijn, een beroep dat niet in het bereik ligt van iedereen, waar het recht op vergissing niet bestaat, en waarvoor mannen nodig zijn die de grote plas als verblijf gekozen hebben." En ook: "De loods aan boord van een schip assimileert wetenschap en manhaftigheid."

Leon is niet de man van sensationele verhalen rond het beroep: "Ik ben eigenlijk niet zo erg communicatief", zegt hij. Gelukkig grijpt hij, eind jaren veertig, al naar de pen en brengt hij de literaire discipline op om wekelijks een stuk maritiem proza te plegen voor Het Visserijblad. Tot vandaag de dag boort hij bij elke nieuwe editie één of ander facet aan van het boeiend maritiem gebeuren in zijn druk gelezen 'Van Schepen, Mensen en de Zee'. Zijn literaire pen schraapt de ziel van de zeeman, delft naar het eeuwige — en toch altijd nieuwe, altijd andere — verhaal van de mens en de zee.

Weemoed is een sleutelwoord in z'n verhalen schrijft Flor Vandekerckhove op de

flaptekst van 'Het Zout van de Zee'. Weemoed, maar ook het ontzaglijk respect voor de zee en voor de mensen die er blijvend ziek van zijn. Leons autotherapie is alvast schrijven: "Ook al zou geen mens m'nteksten lezen, dan nog zou ik schrijven. Ik doe het uit literair genoegen."

Als auteur beschikt hij over het zeldzame vermogen ook voor de bodemvaste landrot de smaak van het zilte bestaan literair te vangen. Visserij en koopvaardij laveren verrassend complementair door Leons maritieme carrière en in zijn teksten. De verhandeling 'Van Visser tot loods' besluit hij met "Zij delen met de loodsen dezelfde ziel... Het loodsmanschap heeft haar wortels diep in het zeevisserijberoep". In "Het Zout van de Zee" verwoordt hij dan weer in essentie de andere nautische lotsbestemming van visser en koopvaarder: "Handel en visserij maken niet hetzelfde gebruik van de oceaan. Het koopvaardijship kent haar bestemming, de zee is de ruimte die twee kusten scheidt. C'est passage avant de meure! De visser blijft op zee en zal enkel de thuishaven vervoegen nadat hij zijn vaartuig zal hebben geladen met de buit, ontruikt aan de duistere ingewanden van de zee."

De auteur tempert noch idealiseert het vissers- en zeemansbestaan. Hoogstens verpakt hij het maritieme gebeuren in belletristiek en romantiek: de zalf voor het soms wondenslaande mensenwerk tussen water en wind. "Zeelui van deze generatie hebben wat menselijkheid van de ouden meegekregen, zij dragen een boeiend avontuur in hun hart, ontastbaar en onzichtbaar, zij varen met iets meer dan hun jongere scheepsmaats, een stukje leven uit de geurende rozentuin van de romantiek."

Deskundige

Sinds 1975 geeft Inghelbrecht in opdracht van het 'Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie' (Bestuur van het Verkeerswezen) voordrachten over het maritieme België. "Het was de bedoeling

van het bestuur propaganda te maken voor een maritieme carrière en dus zoveel mogelijk jongens warm te maken voor het zeemansleven. Maar dat heb ik nooit willen doen. Integendeel, ik ben als advocaat van de duivel opgetreden. Ik praat wel over de zee, maar wijs de jongeren er ook op dat het feitelijk niet zo eenvoudig is om zeeman te worden. Ik belicht ook de minder fraaie kanten van die beroepskeuze. Namijn voordrachten, zo'n veertig per jaar in oost- en West-Vlaanderen krijg ik tot hier bij mij thuis jongeren en ouders over de vloer die 'er eens onder vier ogen' willen over spreken."

De laatste twee jaar van zijn beroepsleven wordt hij als Belgisch deskundige en loods geëngageerd door het Nederlandse projectbureau voor de ontwikkeling van de walradarken Westerschelde of V.T.S. (Vessel Traffic System). Inghelbrecht: Het komt hier op neer dat ieder schip dat zich aanbiedt vanaf het Engels kanaal tot Nieuwpoort automatisch op radar opgepikt wordt en gecomputeriseerd, zodat het permanent gevolgd kan worden op haar aanlooproute naar bv de havens van Zeebrugge, Vlissingen, Gent, Antwerpen... Bedoeling is een doelmatiger en veiliger vaart te verzekeren op één van de drukst bevaren scheepsroutes ter wereld."

Wordt de rol van loods dan niet overbodig? "Nooit zal de loods door zo'n systemen kunnen vervangen worden, want van op de wal kan men nooit weten wat er precies gebeurt op de brug van een schip. Alleen de loods aan boord van het schip beleeft en doorvoelt het gebeuren op zee."

Toch is hij verre van gelukkig met de 'high tech'-evolutie in de scheepvaart, waardoor de vrijheid van handelen van de zeeman weer eens wordt beknot en de door lange ervaring gewonnen zeemanschap teloor gaat. Vandaar zijn onderhuidse nostalgie.

"Ik kijk vol verwachting uit naar de auteur die de moderne ontwikkeling in de zeevaart ook literair zal kunnen verwoorden," mijmert Leon.

Marc Loy

LIFERAFT SERVICE CENTER

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 3648
FAX: 03/231 5765

reddingsvasten - reddingsboeien -
drijvende toestellen -
valschermsignalen - stakellichten -
man. o. boordlichten
noodzenders LOCAT - RADIO
BEACON

S.K.B.



ERKEND SERVICE STATION

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

Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79) & J.P. Van Waelegem (058/23 69 70)

AFDELING KUST

HENDRIK BAELSKAAI 6
8400 OOSTENDE
TEL: 059/32 28 25
FAX: 059/33 01 48

reddingsvloten: R.F.D. - ELLIOT -
VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG -
BOMBARD - AVON -
CALLEGARI - SERVAUX -
MITSUBISHI - SONIFORM
nazicht brandblusapparaten

Van schepen, mensen en van de zee

Als ze niet vanaf het uur van aanmontering op dezelfde golflengte zitten is de ploeggeest van de jeugdige bemanning nog met moeite aan te scherpen. Allemaal zielen van verschillende pluimage zijn het; aangetrokken om vele uiteenlopende redenen tot het Grote Beroep onder de doorschijnende afgrond van de sterren.

Er zijn er die geboren zijn met de rug naar de wal, zonder meer. Anderen die geen geduld hebben met de grote zwendel van de mensenwereld. Enkelen volgen alleen maar de koers bepaald door de voorgangers, een speling van het lot. Misschien is voor anderen op de eindeloze vlakke de stilte beter te verdragen dan binnenshuis of is hun vrijheid aan wal alleen maar een strop om de nek. Leven aan de wal kan een ondraaglijke staat van verwarring zijn, een schone schijn met platte broodjes en vele Franse 'komplimenten'.

Uiteindelijk worden aan boord geen vragen gesteld en wordt aangenomen dat de lokroep van de zee inhaakt op het grote avontuur, de grenslijn tussen maatschappij en heeal.

En voor de zeeduivel is er geen façade vandoen, 't is de natuur in haar ware ge-

daante, met al haar kracht. De zee die wil wat God wil.

Eens de bemanning op de goede golflengte zit en ploeg vormt is ze bereid vër te gaan en zelfs al is ze moe, nog vërder...! En dergelijke ploeg maakt dan happy ships, doelmatige schepen, schepen die gelukkig varen.

Hangt er stront aan de knikker, een valse noot in de partituur, dan schrappen ze hem zelf wel. 't Is overal stil waar 't niet waait. Het blijft een raadsel, maar gauw is een hufter aangemonsterd die ervoor zorgt, het duel met de grote plas, filiaal van de hel, in harmonie aan te gaan.

Solidariteit en naarstigheid wordt in de hand gewerkt door de diepe onderliggende eenzaamheid van het bestaan dat ons allen omvat, zoals Conrad het stelde.

Hoeveel werkkraft, ambitie, bekwaamheid, kennis, lust, hoeveel afkeer van de wal is er wel nodig om in het wrede beroep te volharden? Het gaat toch niet om een luxe-vakantie-cruise van enkele honderdduizenden aan boord van een loveboat op een doorschijnende zee met groene en blauwe weerspiegelingen onder de schitterende tover van de tropische stran-

den ergens aan de Bahamian Riviera, nabij het Paradise Island, waar de gouden zon en de zilveren maan alsmaar in ons watertje schijnen? We blijven maar ter kaap' ren varen, we trekken maar achter de tong en tarbot en ook wel achter de 'platen', we vissen steeds op zeeduivel, griet en kabeljauw onder sombere lichten en op onherbergzame zeeën, bij nacht en ontij. In onze lange loopbaan hebben wij nog maar weinig hartelijkheid op ons brede arbeidsveld meegemaakt. En toch gaan we maar door.

Het gaat toch niet om Turtle Cay, een naam die laat dromen van de sportieve deep sea fishing op zeemonsters, de blue marlin, de espadon of de barracuda? Wat zet ons aan om steeds maar voort te doen? Op de keper beschouwd zouden we al tevreden moeten zijn met wat surf-fishing, dàar waar nachttenten en stripperijen zorgen voor een warm onthaal na de vermoeiende sportiviteit. Met allemaal heerlijke, praatzieke Rebecca's, gekleed in nauwe kokerjurkjes, met verrukkelijke lange benen en die er enkel zijn om onze, door het (sportieve) vissen, geradbraakte broeder met tederheid te verwennen. Allemaal aardige dames, gemaakt voor 't geluk en voor de liefde.

Maar neen, we volharden in de boosheid, we gaan door met vissen in de Noordzee, in 't Kanaal en in de Ierse Zee. We gaan door met ons beroep dat geen kado's weggeeft, niet overloopt van liefde en waar de angst wordt verduisterd door 't geweld. Hij die geen zeegeeruis genoeg in zijn kop heeft is allang naar die betere oorden vertrokken. Zij die blijven, behoren tot het 'Race des Durs'. En ze zijn niet enkel meer visser, zoals het altijd al geweest is, maar ook nog zeevaarder en zee-man en de moderne tijden roepen hen ook nog op bekwame navigatoren te zijn. De wereld van de verten, alleen maar om de boelen te vieren, te winden, die wekkers of de korren aan te slaan (het primaire beroep), zit er helemaal niet meer in. Bemanningen zijn te beperkt geworden. Alle taken moeten door alle opvarenden kunnen worden uitgevoerd. Polyvalentie is het nieuwe ordewoord. Het beduidt voorzeker niet dat iedereen een zuiger moet kunnen trekken of een positie in de kaart moet kunnen zetten, maar wat ze aan boord toch allemaal gemeen moeten hebben is de grote zorg voor de veiligheid van schip en bemanning. Happy Ships zijn wellicht vaartuigen met bemanningsleden die elkaar positief aanvullen?

En wat zet ons aan om voort te doen? Waarom die sombere Noordzee en niet de zonnige Bahamian Riviera?

LIN

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

Terzijde staat open voor de lezers van HVB. Stuur met een gerust gemoed de vruchten van je creativiteit (nu ja?!) op naar de redactie (adres onder kolofon op p.3) en ervaar het intense genoegen om je eigen dingen gedrukt te zien staan in dit superblad

.Terwijl het zonlicht je vingers vergeelt en de zee ineenloopt tussen licht en duister en de avond bloedt

terwijl de winter je handen kleurt en de golven deinen en de nacht geurt

sterven wij tussen zand en vloed

Christel Meire

Dagboek van een kustvisser

III

Eddy Serie

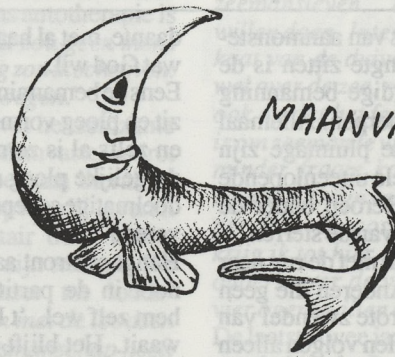
Wanneer de kuil over de reling komt lost Mon op een berekend moment de lenter, zodat de kuil op dek valt. En wel zo dat het onderste van de kuil, de pooklijn, bovenaan ligt. Pierre knoopt de pooklijn los van het net aan stuurboord, Pies deze aan bakboord. Eens ze los zijn worden de kuilen opgewonden, en vallen de vangsten langs weerszijden op het dek. Een mozaïek van kleuren allerhande strekt zich over een paar vierkante meter op dek langs beide scheepszijden uit.

Deze vangsten kunnen goed of slecht zijn. De "pakken" (vangsten) bevatten allerhande organismen, die onnodig tussen de garnaal verblijven. Onnodig in die zin dat het verwijderen van deze zeebewoners veel tijd en arbeid van de vissers vergt: allerhande zeeplanten en zeediertjes, in de meest uiteenlopende kleuren Lichtbruine grote en kleine zwemkrabben, blauwe, witte, grijze, bruine, zwarte en gele schelpen, zandgele zeeplanten (die door hun gelijkenis met bestaande vormen demest eigenaardige namen krijgen, zoals, haar, vossestaarten of pluimen. Gele, rode, bruine, bleke en grijze zets (zeeanemonen) zandgeel of donkerbruin zand, lichtgrijs, donkergrijs of metaalgrijs slijk, blauwe en witte kwallen, drijfzand enzomeer.

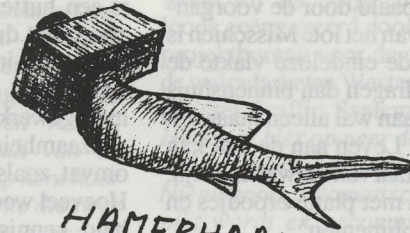
Vandaag was er bij de garnaal echter een overvloed van zwemkrabben, meestal kleintjes of "kobbetjes" genoemd, die in het begin met afschuw en na enkele uren door de vissers met verachting bekeken worden.

(Wordt vervolgd)

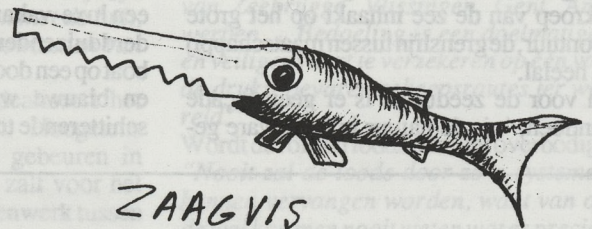
Jan '87



MAANVIS



HAMERHAAI



ZAAGVIS



HONDSHAAI

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

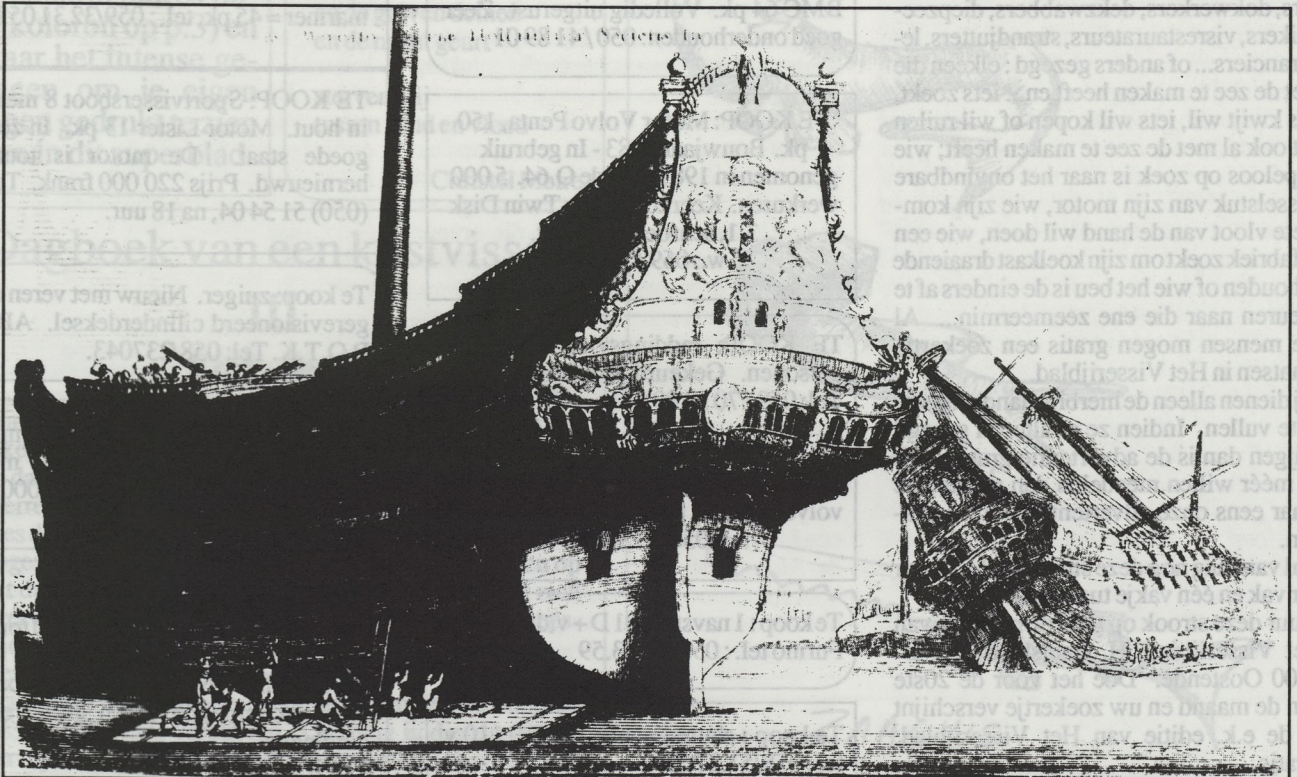
LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Jacobus De Winter

Met het levensverhaal van De Winter is de reeks over de Oostendse kapers aan zijn einde gekomen. Maar Walter Debrock laat het hier niet bij zitten. Volgende maand volgt alvast een aflevering over de... Nieuwpoortse kapers.



Oostindiëvaarders. Kopergravure uit "Navium Variarum Figurae" (1647).

Jacobus De Winter, zeekapitein, werd geboren te Oostende in 1685, uit een welgestelde familie.

Hij verkeert er in de ons bekende middens van zeevaarders en huwt er dan ook met de dochter van een beroemd zeeman, kapitein Laurens Ebledt (HVB 4/1990). Op 24 juli 1717 wordt zijn huwelijk ingezegend met Pétronille Claire Ebledt, die helaas overlijdt op 11 september 1738. Jacobus hertrouwt met ene Marie Peperzeele in 1739.

Hij staat nergens vermeld als kaper — was hij nog te jong? — maar zijn reputatie van duchtig zeeman moet toch vlug verstevigd zijn, want in 1717 vinden we hem reeds aangemonsterd op een Chinavaarder, als eerste luitenant.

De voorspoedige reizen van diverse Chinavaarders hadden te Oostende vreugde en begeestering verwekt en dit zou het aantal aanvragen voor commissiebriefven naar de Oost aanzienlijk doen stijgen. Dit is de reden waarom zeer spoedig een nieuwe 'Marquis de Prié' (na de eerste editie van kapitein Willemsen, zie HVB 7/1990) werd uitgereed.

Dit fregat was in 1706 door scheepstimmerman De Cocker op de werf te Oostende gebouwd door reder P.F. Woelaert, schatmeester van de stad Oostende. Het was een bodem van honderd vat, met zes stukken geschut bewapend en met een bemanning van 22 koppen.

Op dit fregat werd Jacobus De Winter als kapitein aangesteld. De bestemming was Guinea, op de Westkust van Afrika.

Zoals de 'Marquis de Prié' -nummer één, werd ook dit schip vòdr de kust van Guinea door de Hollanders aangevallen.

Immers, de Hollandse Westindische Compagnie, gesteund door haar regering, ontgoocheld door de vasthoudendheid van de Oostendse reders, had besloten zoveel mogelijk de Oostendenaren te verhinderen in hun ondernemingen.

In februari 1719 vertrok Jacobus De Winter naar Guinea. De Hollandse Westindische Compagnie had aldaar een gewapend schip liggen, de 'Eumenes', dat op

27 april 1719, in volle zee, in de buurt van kaap Lahou, de 'Marquis de Prié' overviel. Ook deze keer, zoals met kapitein Willemsen, werd de Oostendse bodem opgebracht naar het fort van St. Georges d'Elmina [of Delmina] en aldaar verklaard voor een goede prijs door een Hollandse rechtbank.

Het verhaal van deze overval is ons goed bekend.

Op 27 april namelijk, bij dageraad, was de 'Marquis de Prié' bezig een deel van zijn lading over te laden op inlandse scheepjes, toen plotseling, alle zeilen gehesen, de 'Eumenes', kapitein Jan van Samen, op de Oostendenaren afstevende. De Winter, willende de Hollander ontwijken, zette dadelijk koers naar het zuiden, maar een plotselinge windstilte verhinderde zijn opzet. Na twee kanonschoten vanwege de Hollander, moest De Winter stilleggen, "waarna", zo vertelt De Winter, in een beëdigd verslag dat de historiograaf de Burbure onder ogen kreeg, "ik mij aan boord begeben heb met mijn papieren die ik aan de Hollandse kapitein heb getoond. Na ze gelezen en onderzocht te hebben, zegde hij mij dat

het ons niet toegelaten was te varen in kustwateren met ons keizerlijk paviljoen en dat hij dientengevolge ons zou opbrengen naar het kasteel van Elmina".

De Winter protesteerde tevergeefs en dreigde met eisen tot schadevergoeding, maar hij werd niet aanhoord.

De passagiers van de 'Marquis de Prié' werden aan boord van de 'Eumenes' gebracht en men zette een Hollandse bemanning op het Oostendse schip. De Oostendse bemanning werd verplicht ter plaatse te blijven om er in dienst van de Hollandse Westindische Compagnie te worden ingezet, of "om er te creveren", zegt een dokument uit die tijd.

De Winter en zijn eerste stuurman, Jacob Boeckhoorn, werden op het Hollandse schip vastgehouden om daarna te worden ingescheept op het jacht 'Commany', kapitein Frederik Borghers, en naar Holland te worden gevoerd.

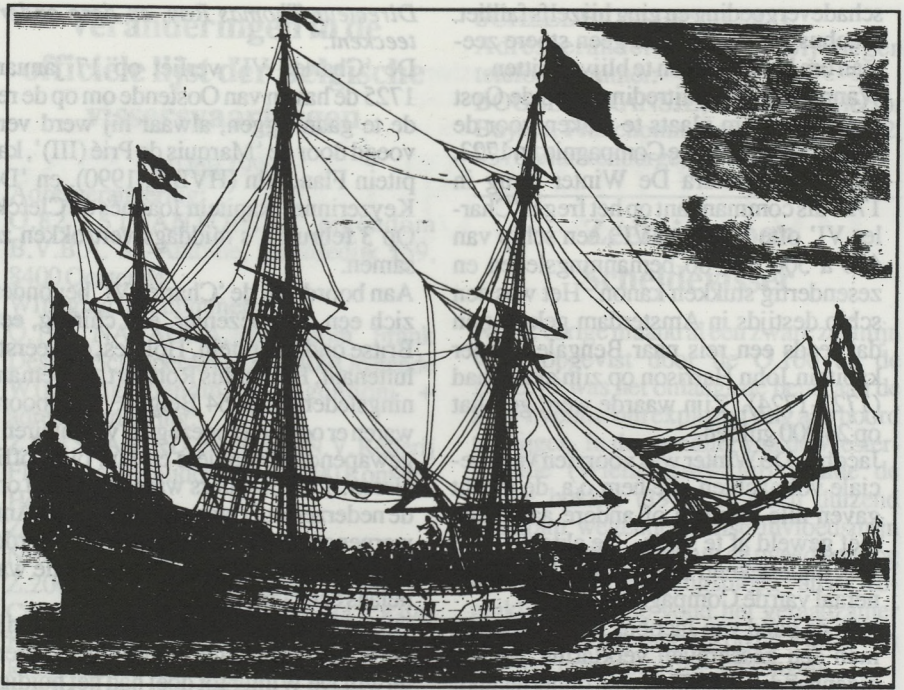
Maar, toen de 'Commany' wegens storm onderweg moest aanleggen te Dover, kon De Winter erin slagen te ontsnappen aan zijn bewakers, te ontschepen "om zig aen land te gaan ververschen", het Kanaal over te steken naar Kales en vandaar Oostende te bereiken, waar hij zijn reder op de hoogte bracht van wat gebeurd was.

Bezield met wraakgevoelens overtuigde De Winter reder Woelaert ervan te ageren. Woelaert vroeg zonder verwijl aan de gouverneur van Oostende, markies del Campo, zich meester te mogen maken, als weerwraak en ter kompensatie, van de 'Commany'. Hij toonde aan dat het keizerlijk paspoort van De Winter hem het recht gaf "geweld met geweld te keren" en, ingeval van aanval, weerwraak te nemen. De markies del Campo zond die vraag met een gunstig advies "via eenen Post-ryder", naar Brussel, naar de landvoogd, markies de Prié, naar wie trouwens het schip ter zake was genoemd.

De Staatsraad werd bijeengeroepen door de landvoogd en was unaniem akkoord om krachtdadige en beslissende maatregelen te nemen.

Men was inderdaad in de Raad de mening toegedaan dat de gelegenheid uitstekend geboden was om van zich af te bijten. Indien men er thans niet in slaagde de Hollanders te beletten verder hun maatregelen uit te werken om onze nieuwe handel met het Oosten te schaden, kon men op niets meer rekenen in de toekomst.

De Raad was echter verdeeld over de vraag of de regering rechtstreeks betrokken moest worden bij het konflikt. Eensdeels was men de mening toegedaan dat men de Hollanders niet moest sparen, maar anderdeels wilde zich vooral de markies de Prié — "rempli de petites finesses italiennes" (vol Italiaanse subtiliteitjes) — het recht voorbehouden eventueel de Oostendse reder te desavoueren... De Prié liet in het geheim de Oostendse



Straatvaarder 'De Vergulde Dolphijn'; Kopergravure midden 17de eeuw.

gouverneur weten dat hij toeliet zijn recht op weerwraak uit te oefenen, maar hij drukte erop dat kapitein De Winter slechts zou optreden wanneer het Hollandse schip buiten het gezicht van de Engelse kust zou zijn, en dat het Staatsbestuur in niets zou gebonden zijn om later partij te kunnen kiezen welke het best geschikt zou zijn voor het welzijn van de dienst... Over een staaltje staathypocrisie gesproken! Dit kon de stoere De Winter niet verhinderen op te treden en "men rustte op het spoedigste een gewapend Vaertuyg uyt, met het welk Kapiteyn De Winter het hollandsch schip, waer mede hij afgekomen was, te gemoed vaerde en overmeesterde, brengende het zelve binnen d' Haven van Oostende op de 25 October 1719, alwaar het ook voor goeden Prijs verklaerd werd, wordende de Laeding eenigen tyd daer naer verkogt," zo schrijft onze kroniekschrijver Bowens.

De 'Commany' werd inderdaad ter hoogte van Dover veroverd door De Winter en werd op 23 oktober binnen Oostende gebracht, de datum van Bowens zijnde waarschijnlijk een vergissing.

De prijs was de moeite waard, want de 'Commany' was geladen met 150 gouden marken, 20 000 pond olifantstanden, peper en een hoeveelheid oude geweren, kortom een buit geschat op ongeveer 6 000 pond sterling van die tijd.

Geheel Holland was over "dezen overval in beroerte, en men leyde alles aen, om d' Oost-Indischen Vaerd, die dagelijks binnen Oostende aangroeyde, ten allen kante te hinderen."

Die in Holland onstane "beroerte" had twee grote oorzaken, eensdeels omdat diverse schepen uit Oostende de laatste tijd naar de Oost vertrokken waren en anderdeels omdat de vroegere, o.a. door de 'Prince Eugène', uit China meegebrachte ladingen een grote onrust hadden veroorzaakt op de markt van Amsterdam.

De Hollandse Staten-Generaal protesteerden heftig en zonden dringende vertogen naar de Overheid van de Oostenrijkse Nederlanden, waarbij ze de teruggave van de 'Commany' eisten en met allerlei argumenten trachtten onze vaart op Afrika en de Oost de grond in te boren.

De taktiek van de Overheid, ook van Prins Eugenius van Savoye, midden de ontstane juridische rompslomp — "véritable labyrinthe" (echte doolhof), volgens een officiële brief terzake — was vooral tijd te winnen totdat onze scheepvaart stevig genoeg georganiseerd zou zijn en de Hollanders verplicht zouden zijn de Oostendenaars te dulden.

De onderhandelingen sleepten aan tot midden 1720 en liepen bovendien op een sissur uit.

De markies de Prié had vooral een open Anglo-Bataafs front kunnen vermijden en verdere moeilijkheden voor de Oostendse handel kunnen beletten, hoewel andere incidenten zich nog voordeden.

De goden zijn trouwens de Prié gunstig geweest, want drie jaar na deze geschiedenis zonk de 'Commany', die aan de ketting was gelegd, wegens een lek. Daarmee was de Prié van de affaire af, maar verloor Woelaert zijn waarborg voor

schadevergoeding en ging hij zelfs failliet. Jacobus De Winter was geen stoere zee-man om bij de pakken te blijven zitten.

Wanneer de privéuitredingen op de Oost verdwijnen om plaats te maken voor de beroemde Oostendse Compagnie, in 1723, vinden we weldra De Winter terug in 1725 als commandant op het fregat 'Charles VI' ofte 'Carolus VI', een schip van 400 à 500 vat, 86 bemanningsleden en zesendertig stukken kanon. Het was een schip destijds in Amsterdam gekocht en dat reeds een reis naar Bengalen onder kapitein John Harrison op zijn aktief had (1723-1724). Zijn waarde werd geschat op 24 000 gulden.

Jacobus De Winter was voorzien van speciale volmachten, die hem o.a. de macht gaven alle piraterij of andere aanvallen met geweld af te slaan. De akte ter zake was ondertekend door de direktours-generaal van de Compagnie.

Van de hand van Jacobus De Winter kon men een geschreven verklaring vinden, eigenhandig geschreven en ondertekend: "*Ick onderschreven capn op het schip hierboven vermeld belove exactelijck te achtervolgen alle de placcaeten van sijne keyserl. ende Cathque Majt als oock alle orders en reglementen van de Compa. Inteecken der waerhey, hebbe gedaen den eedt in handen van Mijnheer den*

Directeur Thomas Ray, en deze onder-teeckent."

De 'Charles VI' verliet op 17 januari 1725 de haven van Oostende om op de rede te gaan liggen, alwaar hij werd verwoegd door de 'Marquis de Prié (III)', kapitein Flanderin (HVB 6, 1990), en 'De Keyzerinne', kapitein Joannes de Clerck. Op 3 februari 's middags vertrokken ze samen.

Aan boord van de 'Charles VI' bevonden zich een aalmoezenier, een chirurg, een Britse onderkapitein, Holmes, een eerste luitenant, Herboldus Rotsaert, 86 bemanningsleden, w.o. 64 Belgen. Aan boord waren er ook tien zogezegde 'volontairen', gewapende grenadiers en hun twee officieren. De volontairs waren bestemd om de nederzetting Danemarga, waar de Antwerpenaar Jacobus Cobbé bevel voerde, te helpen verdedigen. Deze kolonie was helaas een jaar vroeger gevallen.

Op 6 februari verliet de 'Charles VI' zijn twee kompanen die verder doorvoeren, terwijl De Winter tot doel had het huidige India.

Op 7 juni 1725 kon De Winter de Belgische nederzetting van Gabelon (Cobelon) bereiken. Gabelon was destijds toegekend aan en opgericht door kapitein La Merveille.

De 'Charles VI' had een rijke lading

koopwaren en geld aan boord om uit te wisselen tegen de begeerde Oosterse waren.

De handel was immers als intens voorzien, want er waren niet minder dan zeven handelsagenten aan boord, de zgn. 'subcargos' of 'supercargos'.

Begin juli 1725 kwam de 'Charles VI' de Ganges opgevaren om er zijn handelsbezigheden aan te vatten. Slechts op 7 januari 1726 werd de terugtocht aangevat en werd onderweg nog een specerijenaankoop gedaan. Jacobus De Winter kwam te Oostende op de ree op 18 februari 1726.

Daar werd begonnen met het lossen van de lading, wat niet steeds vlot verliep. Het in- en uitvaren van grotere schepen werd nl. gehinderd door een zandbank die de toegang tot de haven afsloot.

Men laadde doorgaans op 'bylanders' (kleine schepen aangewend voor het lossen op de rede), wegens het gemis aan diepgang van de vaargeul. Zo kon de 'Marquis de Prié' die in 1726 arriveerde, slechts door "*cracht van volck en slouppen*" vlot worden gemaakt, nadat hij was vastgelopen op de zandbank.

Wat er ook van zij, onze Jacobus De Winter bracht een zware lading mee van Aziatische produkten, w.o. 313 kassen en 3 082 manden porcelijn, allerlei thee, stoffen, specerijen, enz....

Maar, door de overvloed van Aziatische produkten op de markt van Londen en Amsterdam, bleef de opbrengst beneden de verwachtingen. Toch werd een zuivere winst gemaakt van 362 328 gulden, bepaald geen kleinigheid.

Deze reis was ook de laatste van Jacobus De Winter.

Walter Debrock

BBL

P.S. Voor de geïnteresseerden: naast het nog steeds ongeëvenaarde standaardwerk (1902) van M. Huisman over de Compagnie van Oostende, verschenen in de laatste jaren enkele wetenschappelijke bijdragen van waarde. Zo kan men met vrucht lezen Karel Degryse, "Sociale en sexuele spanningen aan boord van de Oostendse Oost-Indiëvaarders," in *Collectanea Maritima IV*, Kon. Ac. voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Brussel 1988. Dezelfde Degryse, "De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718-1735)," in *Mededelingen van de Marine Academie*, boek XXIV, 1976-1977, Uitg. De Sikkel, 1980.

Merkwaardig is de studie van R. Baetens, "Les rations de vivres des marins: la théorie confrontée à la réalité," in "Les Amis du Vieux Dunkerque", n° 9, Juillet 1979. Deze studie refereert vooral naar de Oostendse Compagnieschepen 'Marquis de Prié', 'St. Elisabeth', 'La Concorde', 'Duc de Lorraine', e.a.

Twee aanvragen voor beëindigingspremie

Twee rederijen hebben een aanvraag ingediend om hun schip aan de beroepsvisserij te onttrekken. Het gaat om de oudste van de drie overgebleven IJslandtreilers O.318 'Belgian Sailer' van de gelijknamige vennootschap van het Oostendse redersduo August Puystjens en Lodewijk Pieters. De O.318 werd in 1946 gebouwd bij Beliard-Crichton in Oostende, toen de harde IJslandvisserij een nieuwe bloeiperiode inzette. De stevige zijtreiler heeft er ondertussen bijna 45 jaar labeur opzitten. Wanneer dit 40-metervaartuig uit de vaart verdwijnt blijven er met de O.216 'Henri-Jeanine' en de O.129 'Amandine' nog slechts twee Belgische vaartuigen actief binnen de IJslandse 200 mijlszone.

Ook voor de sinds enige tijd te koop gestelde bokkentreiler O.108 'Arent' van de Rederij Versluys PVBA uit Bredene werd een beëindigingsaanvraag ingediend. Het vaartuig van Nederlandse herkomst werd gebouwd bij Haak in Zaandam in 1968.

Vorig jaar werden slechts drie beëindigingspremies aangevraagd (voor de vaartuigen Z.201, Z.321 en Z.519.) Voor de beëindigingspremie komen alle vaartuigen die minstens vijf jaar ingeschreven zijn op de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen en in het laatste volledige kalenderjaar minimum honderd dagen visserij bedreven in aanmerking. Het vaartuig wordt hierdoor definitief aan de beroepsvisserij onttrokken, hetzij door sloping, hetzij door verkoop aan een niet-EG-lidstaat of voor gebruik buiten de beroepsvisserij. De berekening van de beëindigingspremie gebeurt op basis van de tonnemaat en bedraagt voor vaartuigen van 100 tot 399,90 ton een vast bedrag van 6,02 miljoen verhoogd met 36.550 frank per ton. Voor een vaartuig van 100 ton bedraagt de gemiddelde premie 96.750 frank per ton, voor 150 ton 76.833 frank en voor 200 ton 66.650 frank. Dat is een veelvoud van de vroegere slooppremie die 30.000 frank per gesloopte ton bedroeg. De nieuwe regeling is bedoeld om de bestaande vlootcapaciteit te verminderen, dit in tegenstelling tot de slooppremie die de modernisering (door nieuwbouw) van de vloot op het oog had. De goedkeuring van de beëindigingspremie gebeurt door de nationale overheid en wordt voor de helft gefinancierd door de EG.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

JUNI 1990

Adresverandering:

O.82 ST.-ANTOINE, eigendom B.V.B.A. St.-Antoine, Steensedijk 159, 8400 Oostende

Wijziging huisnummer:

O.191 NATACHA, eigendom Frank Desmit, Schipperstraat 22, 8400 Oostende
Wijziging benaming eigendom + adresverandering:

Z.584 SEA BIRD, eigendom N.V. Rederij Flamingo, Invalidenlaan 5, 8390 Konkke-Heist

Zeebrief: 15.06.90

Nieuw vaartuig:

Z.200 Wagram, eigendom B.V.B.A. Carpe Diem, Laurierstraat 34, 8390 Konkke-Heist, tel. 050-51.48.98

Roepnaam OPHR; L.O.A. 33,08 m; Gt 249,00; bouwjaar 1990; werven 29 en 23; staal; motor ABC 550 kW - 748 pk bj. 1990; boomkorvisserij

Zeebrief: 26.06.90

Lijst der scheepswerven:

Bijvoegen: 23, Zeebrugse Scheepswerven N.V.

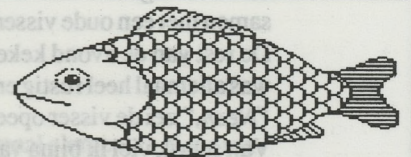
SCHELDEVISSERSVLOOT

Adresverandering + bijvoegen telefoonnummer:

BOU.132 FRANSJE, eigendom Hector Buysse, Franchommelaan 76-78 bus 32, 8370 Blankenberge, tel. 050-41.85.09

Zeemijn voor Scheldevisser

Nadat vorige maand al een zware zeemijn werd opgevist door de O.100 en de BOU.19 was het onlangs de beurt aan de K.8 'Yvonne' om explosief tuig aan boord te krijgen. In de monding van de Westerschelde (Wielingen-Noord) haalde de kleine bokker (19,31 m.) een duizend kilogram wegende Duitse invloedsmijn van anderhalve meter uit de tweede oorlog boven. Een ontmijningsploeg van de Koninklijke Marine vond het geraadzamer om de 700 kg springstof op de Vlake van de Raan tot ontploffing te brengen.



— Onze bommenkampagne begint zijn vruchten af te werpen.

DELTA FLEX BELGIUM N.V.

Kielbankstraat 1 A,

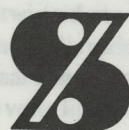
8380 Zeebrugge

* 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



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 meer netto,
zonder muntrisiko*

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

In onze bekende reeks rare kwasten...

De dichters en (het mysterie van) de zee

I

K HERINNER het me nog goed. Het was 1 juni en Het Visserijblad van die maand was volledig afgewerkt. Het was een prachtige dag en ik ging uitblazen op één van de banken, daar dicht bij de pier.

Er zaten nogal wat mensen, maar naarmate de avond viel, gingen de meesten naar huis. Ik bleef achter, samen met een oude visser.

De rest van de avond keken wij, de visser en ik, naar een onbepaald punt in de verte op het water. Het was allemaal heel rustig en het zag er niet naar uit dat iets deze rust zou kunnen verstoren.

"Neen," zei de visser opeens, "*de zee geeft haar mysterie niet prijs.*"

Van schrik viel ik bijna van mijn bank. Had de man iets gezegd? Werd ik verondersteld een gesprek te beginnen? Ik wachtte even en zei maar niets terug en juist op het ogenblik dat ik dacht dat ik gedroomd had herhaalde hij zijn zin: "*Neen, de zee geeft haar mysterie niet prijs.*"

Hij stond op, knikte vaag en ging naar huis, terwijl ik daar verweesd achterbleef.

Ach, die oude vissers! De meesten kunnen hun verhaal goed verkopen. Die wazige blik in de verte, die lange pauze en dan het herhalen van die ene zin, juist op het goede moment. Ja, verhalen vertellen, dat kunnen ze wel. Ze hebben er niet eens veel woorden voor nodig. Twee zinnen, of beter nog: één zin, die herhaald wordt! Dat krijg je daar op een onverwacht moment in het gezicht geslingerd.

Ik weet niet of hij het zo bedoeld had, maar die zin liet me niet meer met rust. Welk mysterie van de zee?

En waarom geeft de zee haar mysterie niet prijs? Waarover had de man het?

Terloops vertelde ik het voorval aan anderen. En iemand, die de oude visser kende, gaf me een begin van antwoord. Hij zegde: "*Ja, dat mysterie van de zee. Da's het stokpaardje van de ouwe. Hij heeft het er altijd over. Maar méér kom je er niet over te weten... Je probeert hem te ondervragen: wat is dat dan, dat mysterie van de zee? Maar hij zal je geen fatsoenlijk antwoord geven. Hij zal er omheen praten, hij zal onzin uitkramen, of over iets anders beginnen. Neen man, een deugdelijk antwoord krijg je niet. En dat kan ook niet, want 'mysterie' betekent zoveel als verborgenheid, of beter nog: hetgene niet kan uitgesproken worden.*"

Vlam, die zat. Mysterie is hetgene niet kan uitgesproken worden. Of zoals de dichter het zegt:

...
*De golven ruisen met hun eeuwig ruisen,
 De wind waait, de wolken jagen,
 De sterren blinken, koud en onverschillig,
 En een dwaas wacht op het antwoord." (1)*

Het zijn dus dwazen die een antwoord verwachten op de vraag naar het mysterie van de zee. Vraag is dan of daarmee alles gezegd is. Sommigen menen van wel "*Waarover men niet spreken kan, daarover moet men zwijgen,*" zo zeggen ze. Anderen daarentegen leggen zich daar niet bij neer. Zij proberen het onuitspreekbare toch uit te spreken. Dat is voorwaar een goddeloze (en dus dwaze?) daad en het is maar zeer de vraag of dat allemaal ongestraft kan gebeuren. Maar wat er ook van zij, de pogingen om het mys-

terie van de zee toch maar uit te leggen (uit te spreken) hebben zeer mooie zinnen opgeleverd (sommige van die zinnen behoren tot de mooiste van de letteren)... en mocht het je nog niet duidelijk zijn, over mooie zinnen gaat dit artikel. De dichter Marsman had in elk geval geen schrik van de uitdaging. Met een jeugdig fanatisme schreef hij onderstaande wondermooie verzen neer.

*"Wie schrijft, schrijf' in den geest van deze zee
of schrijve niet; hier ligt het maansteenrif
dat stand houdt als de vloed ons overvalt
en de cultuur gelijk Atlantis zinkt;
hier alleen scheert de wiekslag van het licht
de kim van het drievoudig continent
dat aan ons lied den blanken weerschijn schenkt
van zacht ivoor en koolzwart ebbehout,
en in den dronk den geur der rozen mengt
met de extasen van den wingerdrank." (2)*

We hopen dat je van bovenstaande klanken genoten hebt. Als dat het geval is, lees dan verder en geniet met volle teugen van de mooie verhouding die tussen dichters en de zee tot stand gekomen is.

Het hiernamaals

*"Het zeeschuim erboven en een scheur in het wolkendek.
Daar beneden ligt de diepzee met zijn bleke bossen." (3)*

Het onbekende. De onzekerheid. Het gevaar. Het onzichtbare. Het zijn allemaal elementen die te maken hebben met het mysterie van de zee. En de dichter slaat aan het fantaseren. Daar beneden, in de diepzee, ziet hij de wieren als 'bleke bossen'. Het is alsof er daar diep onder het wateroppervlak een andere wereld zou zijn, een tegenwereld, een wereld die vergelijkbaar is met de onze (*bossen*), maar toch helemaal anders... Het is niet alleen deze Grimson die ooit zo gedacht heeft. Talloos zijn de verhalen waarin verteld wordt over een heel andere (en toch herkenbare) wereld die zich onder de zee zou bevinden. Een wereld waarin een soort mensen leeft, met eigen wetten en eigen gebruiken: zeemeerminnen, verdrinken steden, Atlantis, Neptunus...

Anderen gaan zelfs veel verder. Voor hen is die tegenwereld (of moet ik zeggen onderwereld) noch min noch meer dan het *rijk van de dood*. Daar is een heel logische verklaring voor. De zee heeft al zoveel mensenlevens genomen dat dit tot onze verbeelding gaat spreken. De mens is al gauw geneigd te denken dat al die verdrinken medemensen, daar diep onder de golven, (anders, voor ons onbereikbaar, maar toch...) verder leven.

Maar hier geraken we natuurlijk op glibberig terrein. Dood en leven. Wereld en onderwereld. Rijk van de dood. Doodsdrift. Het Kwade. De Hel. Het ligt allemaal zeer dicht bij elkaar.

*"Ach, wil je in vrede leven op het aangezicht van de aarde
Bouw dan je dodenschip, zodat het gereed ligt
Voor de langste reis, over de laatste zee." (4)*

De dichter Lawrence wil hier ongetwijfeld een vergelijking maken: bereid je voor op de dood, zegt hij. Maar de beeldspraak is erg typerend. Hij raadt je aan een *dodenschip* te maken dat een zeer lange (*de langste*) reis over zee maakt. En waar kan die reis anders naartoe gaan dan naar het rijk der doden? Het rijk der doden dat daar ergens in de verte ligt of zelfs... onder de golven.

En als de gewone man er al zo over denkt, dan zijn er al heel vlug ideologen, theologen en filosofen die daar een heel ingewikkeld systeem rond bouwen.

De antieke wereld stelde zich zeer levendig een onderwereld voor die het rijk van de levende doden was. Pas op, want nu wordt het boeiend: dat rijk was tegelijkertijd het rijk van de creativiteit, waar 'Ergo' de heer van de scheppingskracht heerste.

Als we dat allemaal vertalen naar de christelijke cultuur, dan moeten we de klassieke onderwereld al gauw met 'hel' vertalen; 'ergo', heer van de onderwereld met 'satan' en 'ergo' scheppingskracht met

'het kwade'.

Het kan vérgesocht lijken maar dat is het niet. De psychiater weet dat scheppingskracht en doodsdrijf heel dicht bij elkaar liggen. En het is geen toeval dat de bundel die zo'n beetje de bijbel van de moderne dichtkunst is "Les fleurs du mal" (5) heet, "de bloemen van het kwaad". Ook is het een feit dat de grootste literatuur vaak met misdaad, schuld (en dus het kwade) te maken heeft. We hoeven maar te denken aan het leven en de werken van de onvolprezen (griezel)auteur Edgar Allan Poe (die overigens verschillende zeeverhalen geschreven heeft) (6), aan leven en werk van de Franse gedoemde dichter Baudelaire, aan de misdaden in meesterwerken zoals Schuld en Boete, aan Koning Oedipus en Macbeth, aan het oeuvre van de Franse schrijver-filosoof en pornograaf Georges Bataille, die zelfs een werk schreef over de band tussen de literatuur en het kwade. (7), en tenslotte aan de romans van Genet, waarvan we er trouwens in HVB één bespraken (8).

Maar laten we terugkeren naar ons eigenlijke onderwerp, het mysterie van de zee. Sommige dichters situeren dat Rijk van de Dood, dat we dus nu maar met hoofdletters schrijven, waar Ergo over de scheppingskracht heerst, in de zee. En zij flirten met deze gedachte:

Liaisons dangereuses

"Zee is een wijf met een schoot als de hel...

door elk schip te berijden

tot de zeven glazen der laatste bel

van alle zeer bevrijden." (9)

In bovenstaand vers zitten al wat meer elementen van het mysterie verweven. De 'tegenwereld' (*Hel*) is present, waar we uiteindelijk *bevrijd* worden (in de dood). En met deze gevaarlijke woorden gaat de dichter een vrijage aan (...*door elk schip te berijden*...).

Deze passage uit een gedicht van de Westvlaamse dichter Karel Jonckheere toont ons duidelijk hoe gevaarlijk deze flirt is, want de zee is weliswaar een vrouw (*een wijf*), maar haar schoot is niets minder dan de *hel*... Van liaisons dangereuses gesproken...

Soms gaat het verder dan een onschuldige flirt of een (schuldige) vrijage. Soms neemt het zeegedicht zelfs de contouren aan van een eredienst (een zwarte mis?). Een eredienst voor de mysterieuze zee, die over leven en dood beslist:

"Het strand is onze kerk

en de zee preekt de waarheid

over leven en dood." (10)

Driften

Via kleine citaten uit het werk van enkele grote dichters hebben we geprobeerd *een deel* van het mysterie van de zee te ontsluiten: de zee trekt ons aan omdat iedere mens (moeilijk te geloven, maar echt waar) aangetrokken wordt door de dood (de zgn. doodsdrijf). Bewust of onbewust leeft daarbij bij sommigen de gedachte dat het rijk van de doden zich ergens op/onder zee bevindt.

Maar op die manier komen we er niet helemaal uit. Zo eenvoudig (al geef ik toe dat het woord eenvoudig hier verkeerd gekozen is) ligt het allemaal niet. Want... Wanneer we langs het strand lopen of als we de baren 'berijden', is ons onderbewustzijn nog met andere driften bezig.

"In dit gewoel sta ik klein en verloren,

Heel deze schittering lijkt wel een droom—

Steeds laat mijn ziel zich door jou weer bekoren.

O, kon ik meedrijven met deze stroom..." (11)

Deze dichter, die tot de klassieken van de Russische poëzie gerekend wordt, heeft duidelijk een liefdesrelatie met de zee. Je moet toegeven dat deze zinnen voor een mooi meisje kunnen bestemd zijn. En hier is geen sprake van een lichtzinnige flirt, een wulpse vrijage of een godslasterlijke zwarte mis. Hier is een hoogstaand begrip in het spel. Hier, beste lezers, is sprake van liefde. Luister:

"Mooi ben je zee in het nachtelijke duister, —
 Hier helder stralend, en daar donker blauw...
 't Maanlicht verleent je een glanzende luister,
 Levend welhaast, alles flonkert aan jou..."

En dat gaat zomaar door:

"Wat ben je mooi in de eenzame nacht!"

En verder stelt hij de vraag:

"Deinende zee, vier je soms feest vandaag?"

Het blijkt dus waar te zijn wat Karel Jonckheere zo vlakaf stelde: de "zee is een wijf..." (Dat geldt althans voor de mannelijke dichters die de zee bezingen, ik weet niet of vrouwelijke dichters de zee ook een 'vent' vinden, daarover vind ik nergens iets).

De specialist terzake was de Nederlandse dichter en zeeman Slauerhoff (12). De dood, de zee, de vrouw, genot, voor hem is het allemaal één pot nat:

"Wordt het niet hoog tijd
 Geluk door genot te vervangen?
 Bijna veertig en nog bevangen
 In verlangen naar maagdelijkheid,
 Naar zuiverheid, naar rust, naar vrede,
 Naar een tuin aan zeeën blauw
 Waar een ongerepte vrouw
 Toelaat tusschen breede,
 Volle en toch slanke dijén
 Mij voor eeuwig neer te vlijen
 In oneindige omhelzing,
 Waaraan ook het water deelneemt." (13)

Weinig twijfel laten ook de volgende verzen van dezelfde dichter:

"Zij schijnen bijeen te hooren
 Aaneengesloten,
 (...)
 Vrouwen, golven en booten,
 Bondgenooten..." (14)

Dus naast de doodsdrift is ook de prettigste van alle driften in het spel: de paringsdrift, en dat met heel de schakel echte of vermeende gevoelens/uitingen die daarbij komen kijken en waar we bij tijd en wijle allemaal zo'n last van hebben (verliefdheid, liefde, flirt, begeerte, undsoweiter, undsoweiter...).

Dit is meteen de tweede invalshoek om te begrijpen waarom de zee zo'n aantrekkingskracht uitoefent op mensen in het algemeen en op dichters in het bijzonder. Het is echt zoals het in het vissers-volkslied staat: och moeder, ik bemin de zee. En dat beminnen moet dan wel heel letterlijk genomen worden.

Het leven

En nog zijn we de cirkel niet rond. Er is nog meer in het spel. Het is alsof paren en sterven nog niet genoeg is. En dat is ook zo.

"Ik moet bekennen dat ik gek ben van het water.
 Want in het water adem ik water, in het water
 wordt ik een schepper die zijn schepping omhelst,
 en in het water kan men nooit geheel alleen zijn
 en toch nog eenzaam blijven." (15)

Waarom worden we zo rustig in de nabijheid van de zee? Overstresste landrotten weten dat de beste

manier om zich te ontspannen erin bestaat het land achter zich te laten en een wandeling aan het strand te maken, in de nabijheid van de zee.

Dat komt omdat we ons in de nabijheid van de zee geborgen voelen. We voelen er ons weer dicht bij de moederschoot, want het is bekend dat alle leven uit de zee voortkomt. En ergens diep in ons 'weten' we dat nog. Als we dicht bij de zee zijn voelen we ons weer thuis. De mens is als het ware uit de zee geboren en de zee is onze moeder.

De gedichten die het over de zee hebben als over een moeder liggen dan ook zomaar voor het grijpen

"De zee plant zich voort in het water.

De zee is voedzaam als een rijpe boomgaard.

Zij is de moeder van de grootste sterren." (16)

Of:

"Alle dagen viert zijfeest, de zee

met mooie, lange vrouwen en daarom

is zij een beetje moe als een moeder. (17)

Of:

"O zee!

Moeder van aan het schuim ontstegen schoonheid!

Grootmoeder van de liefde, wil mij ontzien! (18)

..."

Of:

"De moeder van de Liefde had als wieg de zee,

Liefde brengt vuur, en water bracht zijn moeder mee, (19)

..."

En daarmee is de cirkel rond. Het mysterie van de zee hebben we nu heel dicht benaderd. De zee heeft ons het leven gegeven, ze is daarbij voortdurend voortbrengster van nieuw leven en ze is ook nauw betrokken bij de dood. **Geboren worden. Voortplanten. Sterven.** Het is daarrond dat alles draait, daarin zal niemand ons tegenspreken. En de zee heeft daar allemaal erg veel, zoniet alles, mee te maken.

Als er ooit iemand vraagt waarom er uiteindelijk dichters nodig zijn, zeg dan maar dat zij erin geslaagd zijn het mysterie van de zee voor ons op te klaren (of het onuitsprekbare uit te spreken).

Flor Vandekerckhove

(1) Uit 'Fragen' van Heinrich Heine. Dit gedicht staat in de bundel 'Die Nordsee' (1826-1827), de periode waarin de dichter zijn beroemde 'Buch der Lieder' liet verschijnen.

(2) Uit het gedicht 'De Zee' van de Nederlandse vitalistische dichter Hendrik Marsman. Het is het laatste gedicht in de bundel 'Tempel en Kruis' (1939) dat algemeen als het beste werk van deze kunstenaar beschouwd wordt. Vermeldenswaard is overigens dat dezelfde Marsman niet zoveel later op zee zou omkomen.

(3) Uit 'Vissersboot' van de IJslandse dichter S.H. Grimsson. (*1919). Hij werkte o.a. als landarbeider en als zeeman. Op zijn naam staan drie dichtbundels.

(4) Uit 'Het dodenschip' van D.H. Lawrence.

(5) 'Les Fleurs du Mal' (1857) van Charles Baudelaire.

(6) The Narrative of Arthur Gordon Pym (1838, roman), en de verhalen 'MS Found in a bottle' (1833) en 'A Descent into the Maelström' (1841). ZIE HVB 7, 1990

(7) La littérature et le mal', Georges Bataille.

(8) 'Querelle', zie HVB 2, 1990, ps 45-48.

(9) Uit 'Bounded Stores' uit de bundel 'De hondenwacht' (1951) van Karel Jonckheere.

(10) De IJslandse dichter Jón úr Vör is vooral bekend geworden door zijn dichtbundel 'Porpiö' (Het dorp, 1946), dat in prozagedichten een beeld geeft van zijn jeugd in een straatarm vissersdorp. Hij is een productief dichter, die negen bundels op zijn naam heeft staan.

(11) Fjodor Ivanovitsj Tjoetstjev (1803-1873) was een francofoon Russisch diplomaat, die zich alleen voor zijn poëzie van het Russisch bediende.

(12) Zie HVB 9, 1989, ps 39-42.

(13) Uit 'Al dwalend' in Verzamelde Gedichten van Jan-Jacob Slauerhoff.

(14) Uit 'Eerste Verzen IV', ibidem

(15) Uit 'Een zwemmer is een ruiter' in de bundel 'Hercules' (1960) van Paul Snoek.

(16) Uit 'Zeewaarts gezegd' ibidem

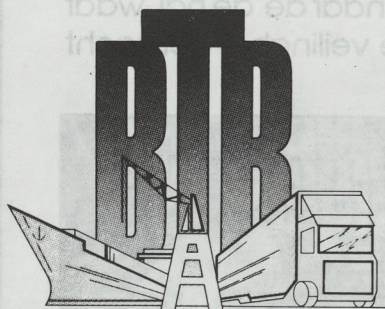
(17) Uit 'De zoete zee' ibidem

(18) Uit 'Storm' van Heinrich Heine.

(19) Uit 'De liefde en de zee' van Pierre de Marbeuf (1596-1645), een Normandisch dichter waarover verder zeer weinig bekend is.

VOOR AL UW
PROBLEMEN

met betrekking tot
kinderbijslag, pensioen,
belastingen, loon en
arbeidsvoorwaarden,
WENDT U TOT 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.)

Op 3 juli 1990 overleed Pédro Hennaert. De heer Hennaert was reder van de O.231, ere-beheerder van 'Hulp in Nood', gewezen voorzitter van SCAP, bijzitter van de Onderzoeksraad Zeevisserij, lid van de 'Bejaardenklub Vuurtoren' en lid van de 'Federatie der Belgische Zee-lieden'.

Herinneren we er nog aan dat in het juni-nummer van HVB een uitgebreid interview met Pedro Hennaert gepubliceerd werd.

EG-zeevisserijvloot moet tegen '91 nog grote overcapaciteit wegwerken

De Britse Sea Fish Industry Authority onderwierp de EG-zeevisserijvloot aan een onderzoek om na te gaan in welke mate de zeevisserijvlooten van de lidstaten hun overcapaciteit reeds hebben weggewerkt. In beide tabellen wordt de evolutie van de tonnemaat en het vermogen aangetoond. Om de toestand in overeenstemming te brengen met de EG-doelstellingen tegen 1991, vastgelegd in het meerjarig oriëntatieplan (M.O.P.), moet in het ene land al meer gesnoeid worden dan in het andere.

De toestand van de verschillende visserijvlooten is als volgt samen te vatten:

- Landen die in 1986 onder de EG-normen bleven en dus slechts een kleine inspanning moeten leveren om hun vloot in overeenstemming te brengen met het M.O.P.: **Groot-Brittannië, Frankrijk, Spanje en Portugal.**
- Landen waar meer besnoeiingen nodig zijn: **Italië, België en West-Duitsland.**
- Landen die nog een grote overcapaciteit weg te werken hebben: **Nederland, Ierland, Denemarken en Griekenland.**

VERDELING VOLGENS TONNEMAAT (BRT)

	(1) DOEL EIND 1986	(2) TOESTAND BEGIN 1987	(3) DOEL EIND 1991	(4) % VERSCHIL (1) - (3)	(5) % VERSCHIL (2) - (3)
Nederl.	66.800	77.500	64.796	-3,0	-16,4
Ierland	45.300	53.065	43.941	-3,0	-17,2
Denem.	123.091	136.488	119.400	-3,0	-12,5
Grieken.	134.657	137.761	130.619	-3,0	-5,2
Italië	257.767	257.717	250.000	-3,0	-4,8
België	22.000	22.846	21.340	-3,0	-6,6
W. Duits.	78.479	49.900	48.200	-38,6	-3,4
Gr. Brit.	146.000	148.403	141.620	-3,0	-4,6
Frankr.	192.807	191.028	187.023	-3,0	-2,1
Spanje	668.668	663.158	648.607	-3,0	-2,2
Portug.	215.608	210.525	209.140	-3,0	-0,7
TOTAAL	1.951.179	1.953.391	1.864.686	-4,4	-4,5

VERDELING VOLGENS MOTORVERMOGEN (kW)*

	(1) DOEL EIND 1986	(2) TOESTAND BEGIN 1987	(3) DOEL EIND 1991	(4) % VERSCHIL (1) - (3)	(5) % VERSCHIL (2) - (3)
Nederl.	390.080	462.900	382.278	-2,0	-17,4
Ierland	181.200	212.260	177.576	-2,0	-16,2
Denem.	525.825	571.996	515.300	-2,0	-9,9
Grieken.	502.467	568.823	492.413	-2,0	-13,4
Italië	1.223.099	1.295.804	1.198.600	-2,0	-7,5
België	70.656	71.250	69.242	-2,0	-2,8
W. Duits.	70.656	161.494	132.000	-18,3	-3,6
Gr. Brit.	763.515	759.953	748.245	-2,0	-1,5
Frankr.	914.000	918.087	895.720	-2,0	-2,4
Spanje	2.131.412	2.130.156	2.088.763	-2,0	-1,9
Portug.	555.621	542.527	544.508	-2,0	+0,4
TOTAAL	17.419.369	7.670.756	7.204.665	-2,9	-6,1

* 1 PK = 0,736 kW; voor België stemt kol (1), (2) en (3) overeen met respectievelijk 96.000 pk, 96.807 pk en 94.079 pk.

Vlaamse vissers doen weer Hantsholm aan

Als het mogelijk is pikken we een snoepreijje mee. Deze keer voerde een goede ziel ons tot in Hantsholm (Denemarken) waar deze maanden weer vele Belgische vaartuigen gesignaleerd zullen worden. We zagen er de Hantsholm Centrale (foto 1), het kantoor waar de meeste aanmerende Belgen hun vis afslaan. Schipper Decuyper en matroos 'Monke' (foto 2) van de O.51 waren al druk bezig om onder het alziende (?) oog van reder Versluys (foto 3) de vis aan wal te brengen. Motorist Mario (foto 4) bedient de winch die de vis (pladijs) tot in verzamelbakken transporteert (foto 5). Vervolgens gaat het naar de de hal, waar de vangst gesorteerd wordt (foto 6), vooraleer ze naar de veilinghal gebracht wordt.

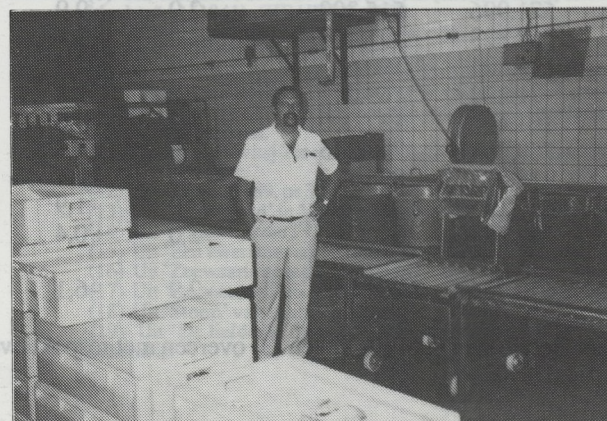
1



2



3



4



5



6



(1)
DOEL
EIND
1986

Nedert. 66.800
Ierland. 42.300
Denem. 123.021
Grieken. 134.637
Japen. 227.767
Rusland. 22.000
W. Duits. 78.879
G. Brit. 146.000

HVB

HET VISSERIJBLAD

✂
Ja, ik abonneer me op dit
blad

Naam.....

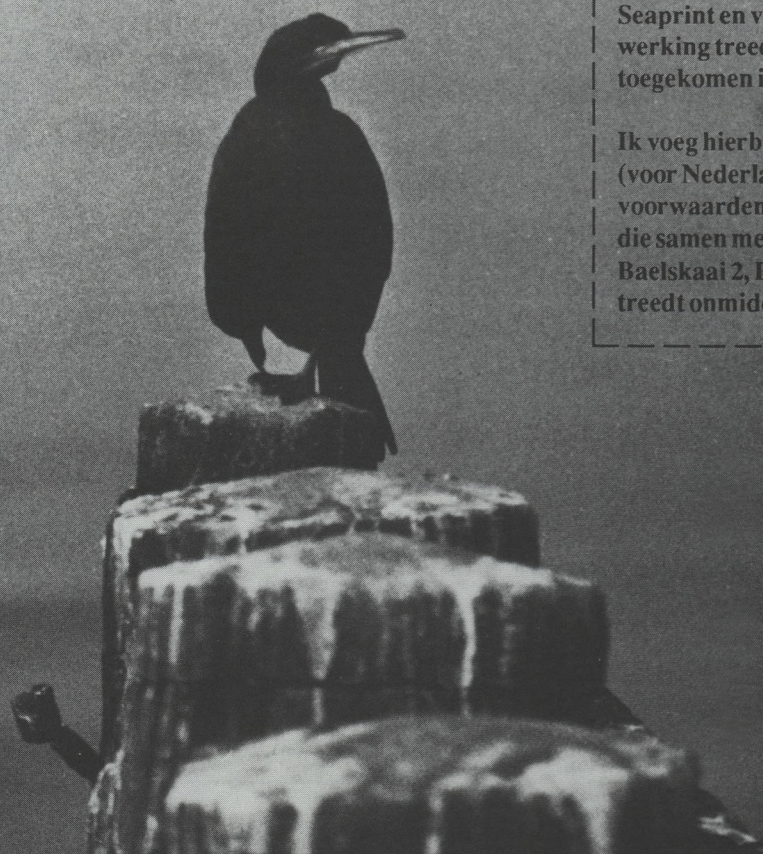
Straat en

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