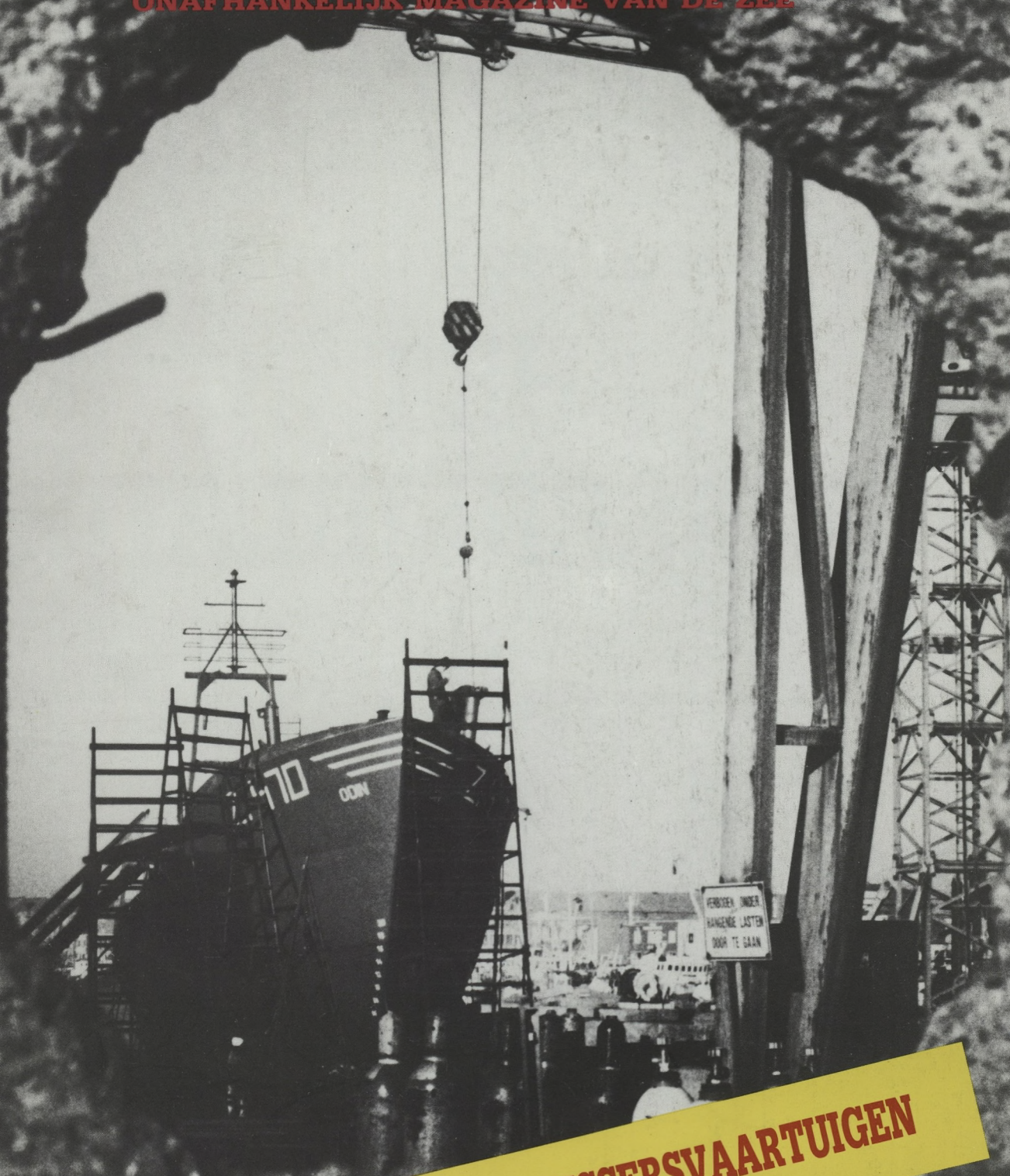


HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



EXCLUSIEF!
DE TOP **60** VAN DE VISSERSVAARTUIGEN

55ste jaar – verschijnt maandelijks – 1 februari 1988 – nr. 1 – 99,- BF.

HET VISSERIJBLAD

„HET VISSERIJBLAD”
H. Baelskaai 2
8400 Oostende

Naam Adres
..... Postnr Gemeente

GERED !

Dat de pers het moeilijk heeft is algemeen bekend. Enerzijds verdwijnen verschillende magazines van de markt; anderzijds worden de overlevende opgekocht door grote uitgeversgroepen die ze dan, in veel gevallen, een zachte dood laten sterven.

„Het Visserijblad” ontsnapt niet aan die moeilijkheden. Doordat de mensen vandaag de dag door hopen „informatie” overstelpt worden, zijn de eisen die aan een kleine uitgever gesteld worden ontzettend groot.

Zo zijn er grote eisen op het vlak van de informatie zelf.

Een blad kan slechts de kop boven water houden als het leesvoer geeft dat elders niet te vinden is. De konsument wil waar voor zijn geld en hij heeft gelijk ook.

Voor uitgevers is dat geen klein bier. Hoe geraakt hij aan die informatie die de „grote” pers niet heeft?

Hoe speelt hij het klaar om ANDER nieuws te brengen dat toch interessant genoeg is om het blad levend(ig) te houden. Dat zijn vragen die we onszelf gesteld hebben, voor we een beslissing namen dit blad opnieuw een kans te geven.

Maar er is méér.

Er zijn ook financiële eisen. Zodra een blad het niveau van de stencilmachine overstijgt lopen de drukkosten enorm hoog op. Niet alleen de drukkosten overigens, ook de distributie-, de portkosten en het huren van lokalen. Geld was dus het tweede probleem dat we goed moesten bekijken, voor we een beslissing namen.

Voor elk van deze vragen hebben we oplossingen gevonden. Het betreft hier geen nepoplossingen, alleen maar dienstig om gaatjes te dichten. We hebben een serieus projekt opgezet, dat aan alle voorwaarden voldoet om „Het Visserijblad” een tweede jeugd te geven. In minder dan drie weken tijd zijn we erin geslaagd een samenhangende groep mensen te vormen die én kunnen schrijven én genoeg gemotiveerd zijn om de strijd om het voortbestaan van dit blad aan te vatten, vol te houden... en te winnen. De lijst van medewerkers aan dit blad spreekt voor zichzelf. Dergelijke groep mensen samenbrengen is een prestatie waar we fier op zijn, temeer daar iedereen, vanaf de directeur, over de redactie, tot elk van de medewerkers, bereid zijn om dat grats te doen.

Wij zijn zelf (blij) verrast door de weerklank die we mochten ondervinden, van de spontane reacties die we kregen, van de sympathie, van de medewerking.

Betreft het hier allemaal idealisten, dromers en romantici? Voor zover die woorden een negatieve klank hebben, zeggen we NEEN. Er zijn voldoende mensen in de groep met jarenlange ervaring in de pers- en uitgeverswereld, in de zakenwereld, die beseffen hoe moeilijk het wordt. Maar als we die termen positief benaderen, dan is ons antwoord JA. We hebben inderdaad nog dromen, voor het geld doen we het niet en in dat opzicht zijn we idealist, enige zin voor romantiek tenslotte is ons niet vreemd.

De mensen die dit eerste nummer bijgeschrijven en uitgeven voelen zich gebonden door de noodzaak van een vrije pers, de liefde voor de zee en voor het volk dat erop en errond werkt. Geef toe, dat is niet niks.

Daarop heeft de redactie een beleidslijn uitgewerkt, die het blad een eigen gezicht, een eigen stem moet geven.

Ten eerste wordt het een populair blad. Het mag geen magazine worden waarvan alleen (een deel van) de ingewijden begrijpen waarover het gaat. Elke visser, elke vissersvrouw, elke visserstante moet het blad als het zijne/hare ervaren. We gaan zelfs verder: elke bezoeker aan de vismijn of aan één van de kaaien, moet in dit blad zijn gading vinden. Elke leek ook moet beseffen hoe zwaar, maar ook hoe boeiend het visserijwerk is.

Tweedens mag dit niet beletten dat de vissersgemeenschap vreemd tegen dit blad gaat aankijken. Het is in eerste instantie haar blad en dit zal zo blijven. Daarom zullen wij veel plaats gebruiken voor sektorgebonden informatie. Gaandeweg zullen wij daarbij de nadruk leggen op de menselijke kant van de zaak. Het zijn de mensen die het doen, niet de cijfers.

Ten derde is de redactie de mening toegedaan dat de visserij méér is dan alleen maar werk. De zee in het algemeen en de visserij in het bijzonder heeft altijd al kunstenaars geïnspireerd, dat deed ze vroeger en dat doet ze nu nog, er zijn schilders van de zee en van de visserij, schrijvers ook, tekenaars en beeldhouwers. Zij krijgen hun plaats bij ons en ze krijgen veel plaats. Wij zien ze liever hier dan in de Brusselse salons.

Wellicht zijn (nog) andere keuzes mogelijk. Misschien zouden anderen het anders doen. Laat ons daarom afspreken dat ons programma geen afgesloten geheel is. We staan open voor kritiek. We weten dat we de waarheid niet in pacht hebben en we zijn bereid te leren. Brieven zijn welkom, onze telefoon is aangesloten en onze deur staat wijd open.

De financiële kant van de zaak tenslotte wordt (wellicht zonder dat u dat zelf weet) door u opgelost. Als u adverteerder bent, weet dan dat we, mede dank zij u, dat blad kunnen varend houden. Bent u geabonneerd, weet dan dat u tot een (dagelijks nog) groeiende groep mensen behoort; hebt u dit blad in een krantenwinkel gekocht, doe dit dan regelmatig, of beter nog, schakel over op een abonnement. Wat de financiële kant van de zaak betreft wisten we dat we op u konden rekenen en dat vertrouwen is niet geschaad geworden, integendeel.

Flor VANDEKERCKHOVE

VAN MOERASLAND TOT VISSERSHAVEN

Onlangs liep er op de inmiddels zeer drukke redactie van „Het Visserijblad” een brief binnengericht aan: Mevrouw Lisje Morre.

Het was echt geen grap, de brief kwam gewoon van iemand die te vlug het bericht had gelezen betreffende de oprichting van de V.Z.W. Werkgroep Liefke Mores. Deze werkgroep stelt zich zoals inmiddels algemeen bekend tot doel nieuw leven in te blazen in de Vuurtorenwijk en in en rond de Oostendse haven. Een eerste initiatief van de werkgroep was al meteen de overname, teneinde het voortbestaan te verzekeren, van „Het Visserijblad”. Tal van andere projecten staan inmiddels reeds op stapel. Maar wie of wat is of was nu eigenlijk Liefke Mores. Was zij de beeldschone deerne van een Oostends kaper?

Nee, dat alvast niet. Liesjemorre groeide immers uit van een modderige schorrevlakte tot een stuk Oostends havengebied, tot het kloppende hart van de Oostendse vissershaven met aanpalende woonwijk.

In 1810 liet Napoleon in de duinen van Liefke Mores de vesting bouwen die aanvankelijk de naam toegemeten kreeg „fort imperial”, in het jaar 1859 werd de eerste vuurtoren aldaar (aan de overkant) opgericht en op de plaats waar zich nu het Oostends visserijdok bevindt bevond zich het gehucht „Liesjemorre” of „de Mosselhoek”. Maar daarmee hebben we nog niets onthuld over de oorsprong van die toch wel zeer intrigerende naam.

Een geschenk van de Geuzen

„Als er een God had bestaan dan had ie zich al lang opgehangen in de masten van een Spaans galjoen aldus de Geuzen die hetzij zonder arm, been, oog of nog erger het Beleg van Oostende hadden overleefd”.

Het gebied Lisjemorre is ontstaan op het eind van de 16de eeuw, ongeveer in 1584 toen de duinen ook langs de oostzijde van de stad Oostende om strategische redenen werden geslecht. Het zeewater stroomde langs alle



COLOFON

Direkteur:

Willy VERSLUYS

Direktieraad:

Daniël CRABEELS
Willy VERSLUYS

Verantwoordelijke administratie:

Ivan SCHAMP

Hoofredakteur:

Flor VANDEKERCKHOVE

Redaktieraad:

Marc LOY
Flor VANDEKERCKHOVE

Medewerkers:

André BAERT
Hugo BRUTIN
L.A. INGHELBRECHT
Robert DEPOORTER
P. DESECK
Robert COELUS
Walter CORVELEYN
Walter DEBROCK
Frank DE CERF
Roland DESNERCK
Juul DE VOCHT
Fernand GEVAERT
Norbert HOSTYN
Johan LALEMAN
Willem LANSZWEERT
Marc LOY
Johan SANDERS
Ingrid STASSE
Flor VANDEKERCKHOVE
Martine VANDENBERGHE
VUURTORENWACHTER (de laatste)
Guido WALTERS

Korrespondentie:

VZW LIEFKEMORES, H. Baelskaai 2,
8400 Oostende
Tel.: (059) 32 55 59

Abonnementen:

1 jaar (12 nummers)
door overschrijving van
1.200 B.F. op rekening
384-0596581-18 van
HET VISSERIJBLAD

Alle hierbovenvermelde personen werken uitsluitend vrijwillig, gratis en in hun vrije tijd aan dit blad. EN DAAR ZIJN WIJ FIER OP!

Lokalen & openingsuren:

H. Baelskaai 2, Oostende
Ma. & Di.: 17 - 20 u. / Zat.: 13 - 18 u.

Verantw. uitgever:

Flor Vandekerckhove,
H. Baelskaai 2, Oostende

zijden het land binnen en Oostende werd een oninneembare, door water en schorreland omringd, Geuzenbolwerk. Bij ieder hoogtij en zeker bij stormweer drong de zee dieper door in het duin- en achterliggende polderland en baande zich een weg langs greppels en grachten die steeds dieper werden uitgeschuurd. Zo ontstond mettertijd de diepe brede inham die onze huidige havengeul zou worden. Een geschenk van de Geuzen dus, die er zelfs nog niet eens postuum een monument voor terugkregen.

In dit verdrinken land, een paradijs voor de watervogels, tierde algauw welig het lis(riet) en andere waterplanten bestand tegen het zilte zeewater. Lis(riet) en morre(slijk of slib, drijfzand) werden door de Oostendenaars samengevoegd tot één woord: lisjemorre. Het was de plaatselijke benaming voor dit ontoegankelijk moerasland gelegen beoosten de havengeul. En omdat de „s” nog al goed geleek op de „f” in het oude handschrift werd het nu eens uitgesproken als lisjemorre en dan weer als liefjemorre.

Dat aan zo'n gevaarlijk ontoegankelijk gebied waarin 's nachts de vreemde geluiden weerklonken van onbekende wezens, ook de nodige legendes verbonden waren hoeft ons evenmin te verwonderen.

Zoals men in de Westhoek de kinderen de stuipen (soms letterlijk) op het lijf jaagde met te vertellen over de waternekker, zo vertelde men in Oostende van de stroatennaaijer of van de liesjemorre. „Pas op hé of Liesje Morre zal u komen pakken en meesleuren naar den overkant”. En dan kreeg men de kinderen achteraf natuurlijk maar in slaap na het toedienen van een papaverbolle of het geven van een beetje rum.

Uit bepaalde verhalen bleek dat Liefke Moor is een aan lager wal geraakte zeeman zou zijn geweest die zich schuilheid in het moerasland en leefde van de standjutterij. Ande-

re verhalen vertellen dan weer dat zich in het mettertijd dicht begroeide moeras de bende van Liefke Morris schuilhield. Ze pleegden overvallen en terroriseerden de hele streek.

In de Biekorf van 1893 schreef de Oostendse geschiedschrijver Eduard Vlietinck: „Schorre en moeras zijn nu in wei- en zaailand her- schapen en een aanzienlijk wordend ge- hucht bedekt eenen wijk die langen tijd voor eene soort van rovershoek bekend is ge- weest. Getuige daarvan, de spreekwoorden:

„Wacht u van Liesje-Morris, de bende van Liesje Morris, enz...”

Als verschrikkelijk moerasland kreeg het ge- bied van Liesje Morre ook een hele kwalijke naam toen bij de bouw van het „fort Napole- on”, die plaatsgreep vanaf 1810 en zou be- ëindigd worden in 1814, tal van Spaanse krijgsgevangenen die als dwangarbeiders werden ingezet om het fort te bouwen aan moeraskoorts overleden... En dan te beden- ken dat er lui zijn die anno 1988 een VZW Liefke Mores hebben opgericht. Hemelter- gend, wraakroepend... Geuzengebroed.

De bewoners van Liefde Mores

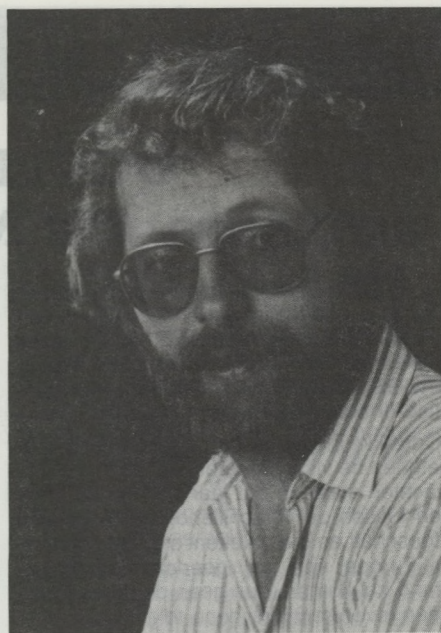
De bouw van de eerste vuurtoren aan „den overkant” betekende ook dat zich daar met- een een kleine zich uitbreidende gemeen- schap kwam vestigen, in de buurt van de nieuwe „phare”. Door de Oostendenaars werd „den overkant” ook wel minachtend het gehucht de Mosselhoek genaamd. Een ver-

wijzing naar de verschillende mosselputten die men er aantrof. In twee rijen huisjes (waar nu het Visserijdok ligt) woonden de mossel- kwekers en de kleine vissers met hun gezin. De Mosselhoek had zijn eigen vissersvloot. Ze bestond uit een veertigtal éénmannsloe- pen waarmee ze op visvangst togen naar sprut en garnaal vlak onder de kust. Andere bewoners verdienden hun inkomen met de palingvangst of met het ballasten van de gro- te schepen, die de haven van Oostende weer verlieten nadat ze er hun lading bestaande uit hout of meststoffen hadden gelost. Wie niet rechtstreeks met de visserij zijn brood verdiende ging werken bij de scheepswer- ven in de stad, werkte als havenarbeider of in de oesterputten. Strandjuten was eveneens een zeer typische activiteit, vooral dan van de oudere vissers.

Met de aanleg van het Visserijdok verdween de Mosselhoek of het gehucht Liefke Mores. De bewoning verlegde zich naar de huidige, zich nog steeds uitbreidende en dynami- sche, Vuurtorenwijk. Liefke Mores werd het gebied van de Oostendse visserij met aan- verwante vishandelsbedrijven, kantoren, scheepswerven, enz...

Maar Liefke Mores is blijven bestaan, een straat draagt haar naam en een VZW met de- zelfde benaming werd opgericht... de bende van Liefke Mores is terug en je zult er nog veel van horen.

Walter Corveleijn.



Walter Corveleijn, geb. te Oostende op 12.9.1947. Hoofdredakteur-journalist van het luxe tijdschrift NOORDZEE-Magazine. Bij Pros Vandenberghe leerde hij de vis- serij kennen, maar de zee en haar boeien- de leefmilieu waren reeds zijn passie van kindsaf aan.



Marine voortstuwingsmotoren

**75 JAAR ERVARING
TER UWE BESCHIKKING
„DE MOTOR”**

**DE BELGISCHE LEADER
IN DIESELMOTOREN**

**Gamma: 200 - 2.400 Pk
600 - 1.000 tr/min.**

**ANGLO BELGIAN CORPORATION
WIEDAUWKAAL 43, B-9000 GENT
TEL. 0032 91/234541 (5 L.) & 255542 (2 L.)
TELEX 11 298 abcb
TELEFAX 091/240301**

Contact persoon: E. DE POORTER



OOSTENDE: PRIVATISEREN OF NIET PRIVATISEREN

De kogel is door de kerk. De Zeebrugse vismijn is geprivatiseerd en in hetgeen verder op deze bladzijden volgt kunt u lezen welke plannen de nieuwe N.V. ZEEBRUGSE VISVEILING heeft om de toekomstige ontwikkelingen aan te kunnen.

„Ontwikkelingen” is een zacht woord voor hetgeen de vissersgemeenschap in 1992 te wachten staat. In dat jaar worden de grenzen tussen de verschillende EEG-lidstaten afgeschaft en dat betekent o.a. dat er overal in Europa een vrij goederenverkeer tot stand zal komen, dus geen douanes meer, geen invoerrechten, geen tolgeld meer.

Met andere woorden: de vis zal met evenveel gemak hier verkocht kunnen worden als in het buitenland en buitenlanders, op hun beurt, zullen geen steen in de weg gelegd worden om hun vis hier te verkopen.

Wat is het principe.

Om nu, in dat jaar 1992, als erkende vismijn in aanmerking genomen te worden zullen een aantal voorwaarden vervuld moeten zijn. Zo zal elke vismijn op het gebied van gezondheid, veiligheid en hygiëne moeten beantwoorden aan zeer strenge Europese normen. We verraden geen geheim wanneer we zeggen dat geen enkele van onze mijnen vandaag aan deze voorwaarden voldoet.

Maar er is meer. Aangezien de reders vrij zijn om in het even welke haven, van om het even welk land te „mijnen”, zal dat uiteraard het meeste gebeuren in die vismijn die de beste service biedt, waar de beste prijzen betaald worden; dus daar waar de interessantste opkopers te vinden zijn en die zullen dan weer afkomen op die vismijn die hen de beste service heeft, waar de markt doorzichtig is, waar het mooiste aanbod te vinden is, enz. Dat wil zeggen dat er zich onder druk van dat magische jaar 1992, een verschuiving zal plaatsvinden van de ene mijn naar de andere. Specialisten spreken niet van een gewone verschuiving, maar van een aardverschuiving.

Tenslotte is er nog het vermoeden dat de EEG niet zal toestaan dat er, op de kleine kustlijn die België heeft, drie vismijnen openblijven. Er is dus een kans dat er één mijn afvalt en dat zal dan deze zijn die het jaar 1992 onvoldoende heeft voorbereid.

Door de privatiseringsgolf, die vandaag over het land komt vragen velen zich af of de Oostendse vismijn dan verder door de stad moet gerund worden of dat ze integendeel geprivatiseerd moet worden.

Wij denken dat de vraag op die manier verkeerdt gesteld wordt.

PRIVATISEREN is geen oplossing op zichzelf. MODERNISEREN is de oplossing. Oordeelt de stad dat zij niet de middelen heeft om de modernisering tot een goed einde te brengen (zie de Brugse burgemeester Frank Van Acker) dan moet zij haar verantwoordelijkheid opnemen en de mijn uit handen geven, zoals dat in Zeebrugge gebeurd is. Oordeelt het stadsbestuur dat de visserij belangrijk genoeg is om zelf op

zoek te gaan naar het nodige kapitaal, dan ook moet ze haar verantwoordelijkheid opnemen en ernaar handelen (zoals dat in Nieuwpoort vandaag de dag gebeurt).

Hoofdzak bij die keuze is dat er snel, doortastend en zelfzeker gehandeld wordt en dat men geloofd in de kansen van de eigen regio.

Die zelfzekerheid, doortastendheid en snelheid lijkt ons in Oostende zoek. Op het

ogenblik dat we deze lijnen schrijven zijn er nog steeds slechts vage schetsen en speculaties omtrent de toekomst van de vismijn. Dat is erg, want de tijd is kort en de concurrentie groot.

Noch voor Nieuwpoort, noch voor Zeebrugge, noch voor Oostende is het te laat, maar voor deze laatste wordt het wel hoogtijd!

Fl. Vandekerckhove.

AANVOERWAARDE 53% HOGER

TOPJAAR IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

De visserijsector geraakte er stilaan aan gewoon om ieder jaar nieuwe rekordcijfers op te tekenen. Ook de resultaten over '87 volgen de opwaartse trend. Bij aandachtige doorlichting van de diverse jaarcijfers valt op, alle verhoudingen in acht genomen, dat de Nieuwpoortse vissershaven met de fraaiste cijfers aantreedt.

Het aantal vissersvaartuigen dat in Nieuwpoort regelmatig aan de markt kwam is ten opzichte van het vorige jaar nauwelijks veranderd. Toch lag de brutobesomming meer eventjes 53% hoger (+ 6,7% in Oostende en + 0,2% in Zeebrugge) en het aanvoergewicht steeg in dezelfde mate (+ 51,48%). In Oostende werd daarentegen minder vis aangevoerd en in Zeebrugge werd voor het eerst sinds '81 een toename opgetekend.

De bescheiden vissershaven aan de IJzermonding doet het vooral de laatste jaren merkwaardig goed, niettegenstaande de omzet van de Belgische zeevisserijvloot voor 95% in de twee andere vismijnen wordt gemaakt.

De evolutie ziet er als volgt uit. Van 1974 tot 1979 steeg de besomming in Nieuwpoort van 50 tot 105 miljoen. In de daaropvolgende jaren viel de aanvoerwaarde terug tot een dieptepunt van 82 miljoen in 1982, om twee jaar later opnieuw de kaap van 100 miljoen te bereiken. Vorig jaar kwam 173 miljoen op het bord, een cijfer dat om uitleg vraagt.

TONNAGE

De grotere aanvoer kan toegeschreven worden aan de uitzonderlijke vangsten van gul en kabeljauw. Gesteld wordt dat Nieuwpoortse vaartuigen vaker in de thuishaven mijnden, maar hierover zijn geen officiële cijfers verspreid. Dat klopt dan wel voor de N.15 „De Kottens” die twee jaar geleden zijn vangsten in Oostende, maar vooral in Zeebrugge op de markt bracht. Vorig jaar liet reder Roger Calcoen Oostende links liggen en verdeelde zijn buit bijna evenredig over Zeebrugge (17 miljoen) en Nieuwpoort (14 miljoen) en realiseerde in zijn thuishaven meteen de hoogste jaarbesomming.

Weinig Nieuwpoortse reders volgden dit voorbeeld. In Zeebrugge bleef de aanvoer van „Nieuwpoortse” vaartuigen rond de 60 miljoen schommelen, waarvan 42 miljoen afkomstig van de N.36 „Donia” van Versluys en Desaever. In Oostende viel de opbrengst van „Nieuwpoortse vis” van 165 op 135 miljoen terug. Onvoldoende om de stijging in Nieuwpoort volledig te verklaren. Een gedeelte van de hogere aanvoer kan ongetwijfeld toegeschreven worden in de toegenomen tonnage. Zoals reeds gezegd is het aantal vaartuigen nauwelijks vermeerderd. De totale tonnage van de vaartuigen is de laatste jaren met bijna dertig procent toegenomen, een gevolg van de vernieuwing van de vloot.

Kwantitatief bleef de samenstelling van de Nieuwpoortse vloot bijna onveranderd. Maar het zijn vooral de vaartuigen die in '85 en '86 in de vaart kwamen die nu volop renderen. En dat is merkbaar aan het jaarresultaat.

De vernieuwing van de vismijn werkt die evolutie nog in de hand. Een geautomatiseerd verkoopsysteem, een nieuwe verkooaphal, gekoelde opslagruimte en een efficiënt lossysteem kan het kwaliteitslabel van de Nieuwpoortse vis ten goede komen én nieuwe kopers en verkopers aantrekken.

Guido WALTERS.

UITNODIGING

HET VISSERIJBLAD NODIGT ZIJN LEZERS UIT OP DE OPENING VAN DE TENTOONSTELLING VAN FOTO'S OVER DE VISSERIJ

Deze foto's werden onlangs genomen door een leraar en zijn leerlingen aan het Stedelijk Kunstinstituut te Gent.

Gastspreker: de heer Van Hove, schepen van onderwijs van de stad GENT.

KANTINE VISMIJN OOSTENDE
ZATERDAG 12 MAART - 19 U. STIPT.

ZEEBRUGSE VISMIJN GEPRIVATISEERD

Een vislosser:

„Als je voor het eerst in dertig jaar een bemoedigend schouderklopje krijgt van één van je nieuwe bazen, dan doet je dat wat”, vertelt ons een vislosser, die anoniem wil blijven.

„De heer Bekaert (afgevaardigde-beheerder van de NV Zeebrugse Visveiling n.v.d.r.) heeft ons gefeliciteerd met het werk dat wij hier doen en zo iets zijn wij niet gewoon. Zo keek onze vroegere baas altijd de andere kant op als hij ons zag.”



Een rede:

Als men er nu geen werk van maakt dan mogen ze hier straks een bordje hangen met het opschrift „museum”. Over vier jaar moeten wij mee zijn op Europees niveau of sluiten. De manier van aanpakken van de nieuwe uitbaters is misschien voor veel kritiek vatbaar maar ik vind het nog te vroeg om nu al te oordelen. Ik denk dat zij ook wat de teugels zullen laten vieren, na verloop van tijd. Zij moeten nu opboksen tegen problemen die in oude voordelen verankerd liggen. Als rede ben ik alvast blij met de modernisering”, aldus Bart Schiltz.



Een burgemeester:

„Het stadsbestuur”, aldus burgemeester Frank Van Acker, „beschikt niet over de financiële en logistieke mogelijkheden om de vismijn te moderniseren, naar de geldende EEG-normen toe. Als wij in 1992 nog willen meedraaien op Europees niveau, als de Europese markt open zal zijn, dan was privatisering onze enige haalbare kaart. Een stadsadministratie kan nu eenmaal niet op tegen de flexibiliteit en creativiteit eigen aan elk privé management.”

Drie reacties die wij tijdens de nieuwjaarsreceptie in de geprivatiseerde Zeebrugse vismijn mochten noteren. Eerder die dag hadden wij het al over één en ander met de directie van de NV Zeebrugse Visveiling.

Een directeur:

„Wij zullen vooral op kwaliteit en service mikken. De kwaliteit van de vis is voor ons primordiaal, want dan trekken wij meer kopers; meer kopers betekent hogere prijzen en dat trekt dan weer de binnen- en buitenlandse reders aan.

Maar die kwaliteit komt er pas als wij een ononderbroken koude keten kunnen realiseren, van het vaartuig naar de koelwagens van de kopers. De huidige infrastructuur van de vismijn laat dit niet toe. De NV Zeebrugse visveiling (ZV) zal in de komende jaren deels gewijs een volledig nieuwe vismijn bouwen, die ons moet toelaten de vis in ideale omstandigheden te behandelen. Koelloosden zullen ter beschikking gesteld worden van reders en kopers. Zo zijn wij al bij de tweede peiler, nl. de service, die wij de klanten van de mijn willen bieden. Zo zullen de los- en sorteertijden via automatisering ingekort worden. Komt daarbij dat de vaartuigen op gelijk welk moment zullen kunnen gelost worden, de vis wordt dan in de koelloosden opgeslagen, tot bij de verkoop. In een later stadium zullen wij ook instaan voor het reinigen van de visruimen op de boten. Voorts werden door de ZV de gebouwen Debra en Dezutter aan de overzijde van de vismijnstraat aangekocht en daar wordt een computergestuurde verkoopsruimte ingericht. Daar zal men elektronisch snel vis kunnen kopen, niet alleen de vis die in Zeebrugge aan wal gebracht wordt, maar ook vis uit andere binnen- en buitenlandse mijnen. Dit gebouw zal met een straatoverbrugging in verbinding staan met het los- en laadcomplex. Boven dit nieuwe gebouw komt trouwens een dakparking. In afwachting van die bouwwerken (350 miljoen) zullen wij ons behelpen met een elektronische klok die zal rondrijden in de vismijn zelf.

Marc Loy

PORTRET

VISMIJNDIREKTEUR TERUG NAAR AF!

Het is een algemeen bekend vooroordeel dat stadsambtenaren-directeuren deze functie voor de rest van hun leven bezetten. Een even diep geworteld vooroordeel is dat privémanagers slechts gedurende korte tijd het roer in handen kunnen houden.

Maar vooroordelen hebben soms een grond van waarheid.

Dat is in elk geval zo voor de eerste vismijndirecteur van de ZV het geval geweest. Hij was slechts een kleine veertien dagen in functie.

Aan zijn diploma's kan het niet gelegen hebben (ekonomie, Zeerecht en Binnenvaart, getuigschrift van Vakbekwaamheid en Internationaal Goederenvervoer, postuniversitair diploma Maritieme Wetenschappen, Specialisatie Haven en Vervoer).

Aan zijn afkomst kan het ook al niet liggen. Via vaders kant en vooral langs moeders zijde is de heer Neyts als het ware opgegroeid met de visserij.

Ondertussen is algemeen bekend dat meningsverschillen met de beheerders van de ZV aan het ontslag lagen van de heer Neyts. Het betreft hier geen meningsverschillen over de grond van de zaak (die de heer Neyts in de maanden voor zijn directeurschap trouwens mee heeft helpen voorbereiden), maar wel over het tempo, waarop de wijzigingen doorgevoerd worden. De plotse overgang van stadsdienst naar een private uitbating bracht een aantal problemen met zich mee. De konfrontatie tussen een oude, sterk aan traditie gebonden sektor en een managersteam dat geen „roots” heeft in de visserij is niet vlekkeloos verlopen. Zo werden de belanghebbende vismijngebruikers niet bij de ontwikkeling van het project betrokken en, eens gestart, bleken een aantal maatregelen (afschaffing van de deelvis, het rookverbod...) het klimaat met de nieuwe uitbaters te vertroebelen.

De heer Neyts had wellicht het gevoel, in heel die situatie, als „kurkenzak” gebruikt te worden en wilde de veranderingen minder snel doorgevoerd zien.

De meningsverschillen waren blijkbaar te groot om overbrugd te worden en de heer Neyts trok daaruit de konklusie en keerde terug naar zijn oude betrekking bij de rederij Flamar.

Wij wensen de sympathieke ex-directeur behouden vaart!

Marc Loy
en Flor Vandekerckhove



G. VAN GERVEN, ZETELDIRECTEUR.

*“Wij pakken zo’n kredietdossier
gewoon achterstevoren aan.
Want achter elk dossier zit een ondernemer,
en daar begint alles mee.”*



Met elke ondernemer tot gesprek bereid. Bel voor een afspraak op 050/33.51.33

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER



Toen de nieuwe redactie van „Het Visserijblad” mij, de laatste der vuurtorenwachters, vroeg mee te werken aan de steeds stijgende oplage van dit blad, was ik blij, zéér blij.

Ik was blij omdat ik dit werk nu al achtendertig jaar doe en gedurende al die tijd de visserij vanuit mijn toren heb kunnen bekijken. Wat ik daar allemaal gezien heb?!

Ik zou deze gazet wel op mijn eentie kunnen vullen maar dat vonden ze op de redactie dan weer van het goede te veel. Na keiharde onderhandelingen kwam er een akkoord: ik krijg maandelijks een eigen hoekje in deze periodiek EN DAT BELOOFT!

Abonneer u dus nu, doe het vlug om niets te missen, want het gaat er stuiven.

Maar vooraleer ik mijn tirade begin, moet ik me eerst aan de mensen voorstellen, roept de hoofdredakteur hier beneden onder mijn toren want, zo roept hij: „de mensen kennen je niet meer. Je zit daar maar al die tijd hoog in je toren...” en veel vijven en zessen, de rest van zijn woorden wordt door een windstoot meegenomen.

Ik zeg het niet graag maar hij heeft gelijk. Het is nu al jaren dat ik geen mens meer zie. Ze (de computers, wellicht) hebben me vergeten, maandelijks krijg ik een loonzakje, wekelijks mijn proviand en dagelijks laat ik mijn licht schijnen over haven en zee.

Niets aan de hand.

't Is een beetje eenzaam werk en de eerste zestien jaar heb je het daar wel moeilijk mee, maar daarna is het allemaal goed te doen. Ik hoef geen mensen meer om me heen, vooral nu dit blad me de mogelijkheid geeft de dingen te zeggen, zonder dat iemand me ooit tegensprekt.

„Luister”, zei ik tegen de redactie: „ik wil die rubriek, maar géén tegenspraak, géén censuur, géén ambras. Ik heb het naar mijn zin hierboven en zo wil ik het houden.” Als het moet kan ik hard zijn.

Die gast van Het Visserijblad, schrok even, dat zag ik wel.

Maar hij herpakte zich en besloot zich bij de feiten neer te leggen. Ik mag dus schrijven wat ik wil, mijn anonimiteit wordt bewaard, mijn haven wordt geheim gehouden en zodoende wordt een file van nieuwsgierige bewonderaars voor mijn vuurtorendeur vermeden.

Van deze eerste colum wil ik gebruik maken om iets aan te klagen dat mij zwaar op de lever ligt.

Sinds de visserij aan reglementen en wetten gebonden is worden oude schepen uit vaart genomen en vervangen door nieuwe vaartuigen. Voor mij niet gelaten. Soms gaan die

oude boten naar ontwikkelingslanden en da's een goeie zaak. Soms liggen ze gewoon weg te kwijnen in de haven en ook dat vind ik niet zo erg. Boten verslijten in het water en vuurtorenwachters in hun toren. Soms ook worden die schepen opgekocht door lijnvisserij, dat zijn vissers die op zondag op zee gaan, zomaar voor het plezier, op zichzelf heb ik daar niets op tegen, elk zijn plezier is niets te veel. Maar wat er met die boten nadien dan uitgericht wordt! Onlangs nog zag ik er hier één voorbijvaren waarop een knotsgekke konstruktie was gebouwd, een soort kampeershuisje zoals je ze in Bredene vroeger wel méér zag, een soort caravan zonder wielen, met een boot daaronder. Een schande, vind ik het.

Er zijn er ook bij die heel het dek oranje schilderen; oranje, stel je voor en dat passeert hier dan maar onder mijn vuurtorenlicht. Vroeger placht ik te zeggen: „Ach de tijden veranderen en misschien ook de kleuren”, maar gisteren zag ik iets dat voor mij de deur dichtdeed.

's Middags ging ik naar boven om te kijken of de lamp niet moest vervangen worden. Ik doe dat alle dagen, nu al achtendertig jaar en dan kijk ik altijd in het rond om de dingen ook eens overdag te zien.

Komt daar geen oud afgedankt, door lijnvisserij opgekocht, vaartuig binnenvaren, geschilderd in, ik overdrijf niet: zwart, geel en rood. Een varende Belgische vlag, als het ware.

Dat is te veel, voor een mens met goede smaak, dat kan je niemand aandoen, daartegen moet opgetreden worden, de EEG zou er goed aan doen dat soort wansmaak eens te reglementeren, de visserijwacht moet erop afgestuurd, de sluisen gesloten, dat schip moet gezandstraald worden, zeg ik.

Maar wie ben ik, dat ik daartegen iets zou kunnen ondernemen. Ik ben gewoon de laatste der vuurtorenwachters, dat wil ik ook zo houden en toch ben ik blij dat ik het eens gezegd heb, dat maakt dan weer mijn dag goed, en mijn nacht ook.

MILIEU

STRENGERE KONTROLE

Het staatssekretariaat van leefmilieu zal dit jaar nog een vliegtuig huren, dat controle zal uitvoeren op vaartuigen, die ervan verdacht worden olielozingen in zee uit te voeren.

Het vliegtuig zal uitgerust zijn met infrarood-apparatuur, om ook 's nachts te kunnen werken en zodoende foto's te kunnen nemen van de overtreders. Deze foto's zullen gebruikt worden als bewijsmateriaal. Om het project op te starten werd een budget uitgetrokken van 15 miljoen frank.

De boetes voor de vervuilers zullen eveneens verhoogd worden en zullen tussen de 30 miljoen en de 60 miljoen frank liggen. Zodoende hoopt men milieurampen, zoals die in januari nog voorkwamen te beperken.

INTERNATIONALE QUOTA VOOR 1988

Hieronder vindt U een lijst van de verdeling en quota over de verschillende EEG-lidstaten. Voor het samenstellen van de lijst werd gebruik gemaakt van het Britse visserijblad „Fishing News” van 8 januari 1988. Wij weerhielden alleen die quota waarin ook België een aandeel heeft.

Voor wat correcties, tot vandaag de dag, betreft hebben wij de Belgische cijfers aangepast aan de lijst, verschenen in de berichten van de Rederscentrale (nr. 1 van 15 januari 1988). De kaart achteraan dit artikel komt eveneens uit dit laatste blad.

OVER TAC's EN KWOTA

De door de EEG ingevoerde vangstbeperkende maatregelen moeten er uiteindelijk toe leiden dat de vispopulaties beschermd werden en, het logisch gevolg op langere termijn, dat het bestaan zelf van de visserij veilig wordt gesteld.

De Tac's staat voor Total Allot Catch (totale toegestane vangst) en wordt ieder jaar opnieuw door de EEG-Commissie voorgesteld op basis van berekeningen en vooruitzichten van biologen. Nadien worden dan per lidstaat de kwota toegekend die een vastgelegd (voor 10 jaar) procentuele hoeveelheid uitmaken per vissoort en per visgebied. Als de TAC voor een bepaalde vissoort verhoogd dan verhoogd dus ook het kwotum voor die soort in alle lidstaten en omgekeerd. De (vastgestelde) kwota zijn dus rechtstreeks afhankelijk van de Tac's. Of de kwota zijn dus de totale toegestane hoeveelheid vis van een bepaalde soort die per EEG-land op een bepaalde visgrond mag gevangen worden.

Dat de natuur zich niet altijd houdt aan EEG-richtlijnen werd vorig jaar nog duidelijk toen het kabeljauwkwotum dat voor ons land op 5.400 ton was vastgesteld al voor 30% was opgevisst tegen eind januari. Tot het einde van het jaar bleef het wikkelen en wegen en ruilen om te kunnen doorvissen.

Het voorafgaandelijk vastleggen van de TAC's brengt wel met zich mee dat men geen rekening kan houden met een aantal onvooroordeelbare factoren zoals b.v. de wisselende weersomstandigheden. Om deze onberekenbare factoren toch in het kwotasysteem te kaderen heeft men ruilmogelijkheden tussen de belanghebbende EEG-lidstaten ingevoerd, waarbij wederzijdse niet opgevangen kwota-overschotten kunnen omgewisseld worden.

Hoe goed bedoeld ook, het TAC en kwota-systeem lost een aantal problemen niet op, vandaar dat meer en meer stemmen opgaan om de (terechte) vangstbeperkingen: zoals motorvermogen, vlootsterkte, netmaatswijdte, boomkorlengte. Alhoewel TAC's en kwota dwingen de nationale bevoegde overheid automatisch om meer en meer zo'n beperkingen door te voeren.

Kabeljauw: Noordzee, Noorse zee - Ila (EG-zone), IV

België	5370
Denemarken (Dn)	30860
Duitsland (BRD)	19560
Frankrijk (FR)	6630
Nederland (N)	17440
Groot-Brittannië (GB)	70790

Kabeljauw: West Schotland, Z-Faroër Vb (EG-zone) VI, XII, XIV

België	80
--------	----

BRD	540
FR	5850
Ierland (I)	2280
GB	9700

Kabeljauw: Ierse Zee VIIa

België	400
FR	1100
I	7000
N	100
GB	6400

Schelvis: Noorse Zee, Noordzee - Ila (EG-zone) IV

België	1750
Dn	12080
BRD	7690
FR	13390
N	1320
GB	128570

Schelvis: Faroër, W.-Schotland, O.-Groenland, N.-Azoren Vb (EG-zone), VI, XII, XIV

België	80
BRD	90
FR	3530
I	2520
GB	25790

Schelvis: Ierse Zee, W.-Ierland, Z.-Ierland, Bristol Kanaal, Kanaal, Baai van Biscaye, Portugese waters, Azoren, Marokaanse kust, VII, VIII, IX CEECAF 34.1.1. (EG-zone)

België	70
FR	4000
I	1330
GB	600

Zwarte koolvis: Noorse Zee, Skagerrak, Kattegat, Baltische Zee, Noordzee, Ila (EG-zone), IIIa, IIIbcd (EG-zone) IV

België	60
DN	7800
BRD	19690
FR	46350
N	200
GB	15000

Witte Koolvis (vlaswijting):

Ierse Zee, West Ierland & Porcupine Bank, Z.-Ierland, Bristolkanaal, Engels Kanaal, VII

België	400
Spanje (S)	30
FR	10030
I	1070
GB	2440

Wijting: Noorse Zee, Noordzee Ila (EG-zone), IV

België	2690
D	11640
BRD	3030
FR	17490
N	6720
GB	46410

Wijting: Ierse Zee - VIIa

België	100
FR	1250
I	7200
N	20
GB	9600

Wijting: W.-Ierland & Porcupine Bank, Z.-Ierland, Bristolkanaal, Engels Kanaal - VII uitgenomen VIIa (Ierse Zee)

België	180
FR	11100
I	5140
N	90
GB	1990

Schol: Noorse zee, Noordzee, Ila (EG-zone) IV

België	10630
Dn	33540
BRD	9960
FR	1990
N	66430
GB	49150

Schol: Skagerrak IIIa SK

België	90
--------	----

Schol: Ierse Zee VIIa en België

België	260
--------	-----

Schol: Kanaal VII d, e

België	1630
FR	5430
GB	2900

Schol: Bristolkanaal, Z.-O.-Ierland, VII - 9

België	620
FR	1120
I	170
GB	510

Heek: Faroër, W.-Schotland, Rockall, Ierse Zee, W.-Ierland & Porcupine Bank, Z.-Ierland, Bristol Kanaal, Engels Kanaal, Noord Azoren, Oost Groenland, Vb (EG-zone) - VI, VII, XII, XIV

België	350
S	11060
F	17070
I	2070
N	220
GB	6730

Heek: Zuid Bretagne, Z.-Centr.-W. Biscaye - VIII behalve VIIIc

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

België 10
cijfers van andere EEG-lidstaten ontbreken

Zeeduivel: Faroër, W.-Schotland, Rockall -
Vb (EG-zone) - VI, XII, XIV

België 310
Zeeduivel: Ierse Zee, West-Ierland & Porcupine Bank, Z.-Ierland, Bristol Kanaal, Engels Kanaal, YII

België 3060
BRD 340
S 1210
FR 19260
I 2510
GB 5950

Schartong: Ierse Zee, W.-Ierland & Porcupine Bank, Z.-Ierland, Kanaal, VII

België 430
S 4760
FR 5780
I 2630
GB 2280

Haring: Z.-Noordzee, Oost Kanaal - IVc (uitgez. Blockwaterberland), VIId

België 7050
D 340
BRD 340
FR 10440
N 7760
GB 1930

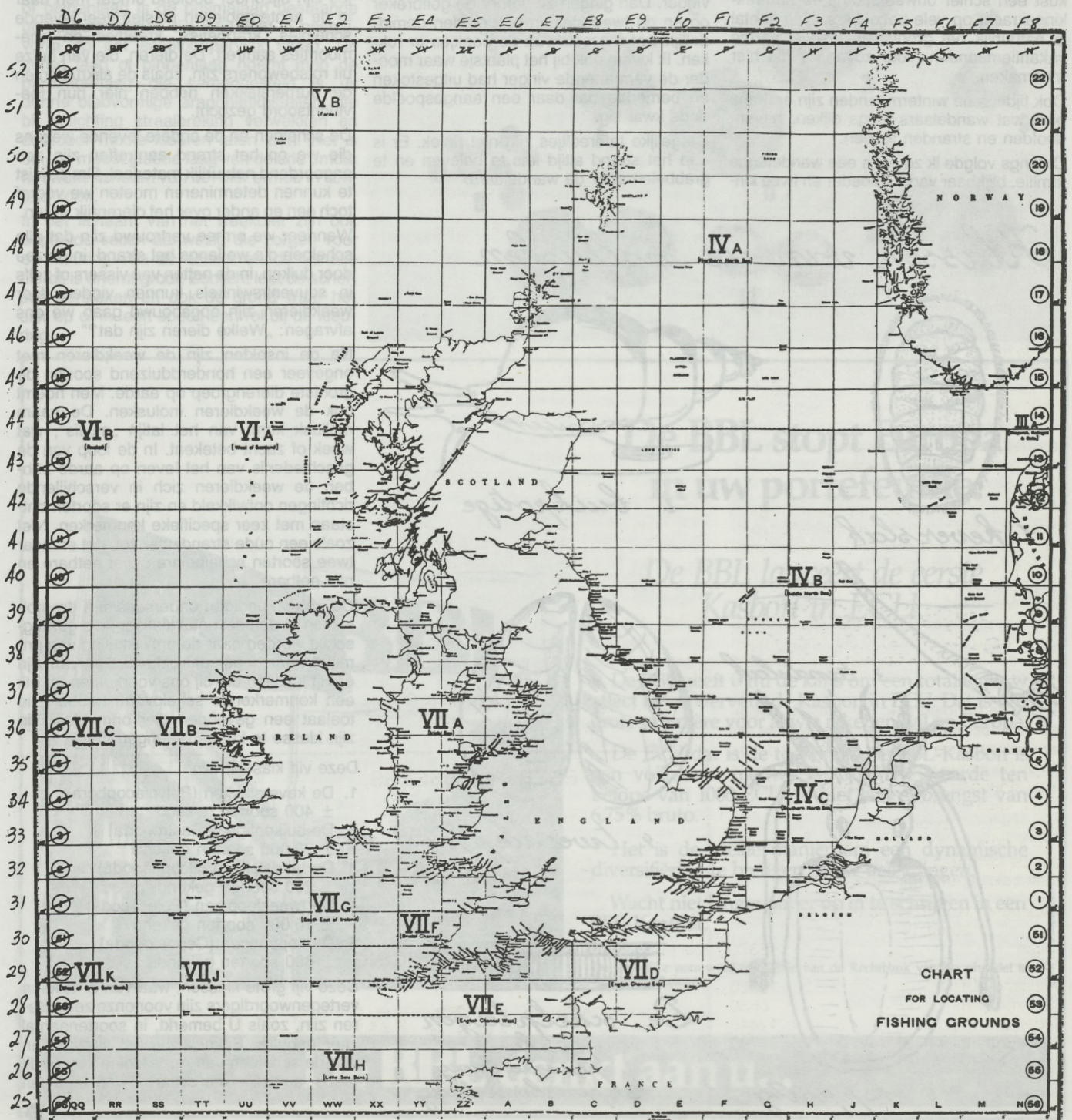
Koninklijk Besluit van 4 januari 1988

- de aanvoer van schol met een lengte van minder dan 27 cm is verboden;
- de aanvoer van kabeljauw met een lengte van minder dan 50 cm is verboden voor een vissersvaartuig volgens de „Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen” vermeld als uitgerust voor de boomkorvisserij en waarvan het motorvermogen meer dan 300 pk bedraagt. Voor alle andere vissersvaartuigen is de aanvoer van kabeljauw met een lengte van minder dan 45 cm verboden;

- vanaf 1 januari 1988 mag in het I.C.E.S.-gebied VIIc de vangst van een vissersvaartuig uit niet meer dan 10% tong t.o.v. het totale gewicht van de vangst bestaan;
- vanaf 1 januari 1988 mag in het I.C.E.S.-gebied VIId de vangst van een vissersvaartuig uit niet meer dan 50% schol t.o.v. het totale gewicht van de vangst bestaan.

Verordening nr. 3953/87 van de raad van 21 dec. 1987.

Voor de periode van 1 januari 1988 tot en met 31 maart 1988 wordt de minimummaaswijdte op 85 mm gesteld voor alle vissersvaartuigen bij het uitoefenen van de visserij op tong in de Noordzee. Vanaf 1 april 1988 kan door de grote vissersvaartuigen terug met 80 mm gevist worden op tong in de Noordzee terwijl de vissersvaartuigen van 221 kw of minder vanaf die datum terug met 70 mm enkeldraads of 75 mm dubbeldraads mogen vissen op tong in de Noordzee.



SCHATTEN VAN DE ZEE

door Robert Coelus
Ere-schoolhoofd K.W. IBIS

Nu onze eigen leefwereld door de ver door-gedreven mechanisatie steeds meer en meer van de natuur afdwaalt, stellen we vast dat de belangstelling voor de natuur met de dag toeneemt. In de laatste decen-nia hebben de film, de televisie en allerlei lektuur de schoonheid en de rijkdom van de zee bij het grote publiek gebracht en de belangstelling ervoor sterk aangewakkerd. Vandaag staat onze kust in het middenpunt van de belangstelling zowel door het jaar-lijkse zomertoerisme, als door de havenpoli-tiek, de beperkingen van de visserij, de waterbezoedeling en het teloor gaan van het zeeleven.

Het gehele jaar door oefent onze Vlaamse kust een schier onweerstaanbare aantrek-kingskracht op vele bezoekers. Hun aantal is natuurlijk het grootst tijdens de warme vakantiemaanden, voor zover we die hier meemaken.

Ook tijdens de wintermaanden zijn er thans heel wat wandelaars langs dijken, haven-hoofden en stranden te zien.

Onlangs volgde ik zo eens een wandelende familie, blijkbaar vader, moeder en twee kin-

deren die wat voorop liepen. Af en toe bukte het jongetje zich, raapte iets op en liep naat papa om te tonen wat het gevonden had. De mama zocht even in haar handtasje, diepte er een plastic zakje uit en darte-lend was de kleine weg om verder te rapen, bijgestaan door zijn zusje.

Een klein poosje later was de ganse familie duchtig aan het rapen om het plasticen zakje vol te krijgen. Daar was een aanspoel-rikel waar heel wat strandschelpen en vooral losse kleppen van kokkels lagen. Plots bleef het viertal bij elkaar staan rond iets dat op het natte zand lag. Het zusje wilde het vastgrijpen, maar moeder trok de kleine terug en wees vermanend met een vinger. Dan gingen ze verder de golfbreker op en de twee kleinen probeerden onmid-dellijk wat mossels van de paaltjes te ruk-ken. Ik kwam ook bij het plaatsje waar moe-der de vermanende vinger had uitgestoken en bemerkte dat daar een aangespoelde dode kwal lag.

Dergelijke tafereeltjes zijn niet uniek. Er is aan het strand altijd iets te beleven en te grabbelen door de wandelaars.

Wellicht is een speurtocht naar aanspoelsel nog het vruchtbaarst in de herfst of de lente, wanneer de najaars- of voorjaarsstormen alles van de zee rijkelijk aanvoeren. Twee keer per dag nemen de witgekuifde golven bezit van het strand en met hetzelfde ritme trekt de zee zich weer terug en gooit alles op het hoge strand: hout, kurk, dierlijke res-ten, schelpen, wieren, colablikjes, dode vogels, enz., enz.

Vanzelfsprekend is de aard en hoeveelheid van het aangevoerde materiaal sterk afhan-kelijk van het bewegende water en ook van wat de mens uitspookt op zee, denk maar aan de ramp van de olievlek voor de Neder-landse kust en het aanspoelen van honder-den met olie besmeurde dode zeevogels. Een zachte kabbelende zee voert enkel licht materiaal aan en bij wind die pal uit de zee staat liggen in deloedlijn zwaardere aan-spoelsels.

Ook de golfbrekers met hun paaltjes en put-jes zijn bijzonder boeiend omdat men daar in de achtergebleven plasjes veel levende schelpjes, krabbetjes, kreeftjes en ane-moontjes aantreft. De dieren, die van huize uit rotsbewoners zijn, zoals de alikruiken en de purperslakken hebben hier hun toe-vluchtsoord gezocht.

De schelpen en de andere levende wezens die we op het strand aantreffen zijn een ongeordend natuurlijk materiaal. Om ze juist te kunnen determineren moeten we vooraf toch een en ander over het dierenrijk weten.

Wanneer we ermee vertrouwd zijn dat alle schelpen die we langs het strand, in de zee door duiken, in de netten van vissers of zelfs in souvenirswinkels kunnen vinden door weekdieren zijn opgebouwd gaan we ons afvragen: „Welke dieren zijn dat?”

Na de insecten zijn de weekdieren met ongeveer een honderdduizend soorten de grootste dierengroep op aarde. Men noemt ook de weekdieren molusken. De naam mollusk komt van het latijn „mollis”, wat week of zacht betekent. In de loop van de geschiedenis van het leven op aarde heb-ben de weekdieren zich in verschillende richtingen ontwikkeld en zijn er soorten ont-staan met zeer specifieke kenmerken. Niet zoals een oude strandjutter zei, dat er maar twee soorten schelpdieren zijn: eetbare en niet-eetbare.

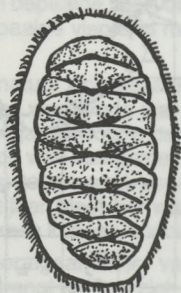
De natuurkundigen onderscheiden de mol-lusken in een zevental klassen, die gerang-schikt worden naar de ontwikkeling van pri-mitief naar hoger ontwikkeld. Daarvan zijn er vijf klassen die bij ons voorkomen en elk een kenmerkende schelpvorm hebben die toelaat een gevonden dier onmiddellijk in zijn klasse te kunnen brengen.

Deze vijf klassen zijn:

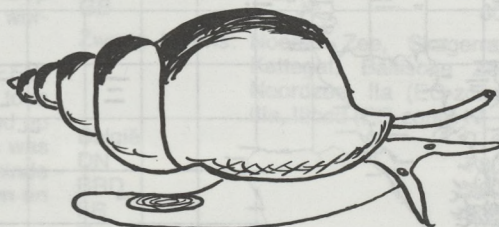
1. De keverslakken (Polyplacophora)
± 400 soorten gekend
2. De buikpotigen (Gastropoda)
± 70.000 soorten gekend
3. De tandslakken (Scaphopoda)
± 200 soorten gekend
4. De tweekleppigen (Pelecypoda)
± 10.000 soorten gekend
5. De koppotigen (Cephalopoda)
± 800 soorten gekend.

Deze vijf grote klassen, waarvan er telkens vertegenwoordigers zijn voor onze zeewate-ren zijn, zoals U bemerkt, in soortenaantal zeer ongelijk. Enkel al bij het verzamelen van de schelpen van onze kleine kust is dit reeds duidelijk merkbaar. Tweekleppigen

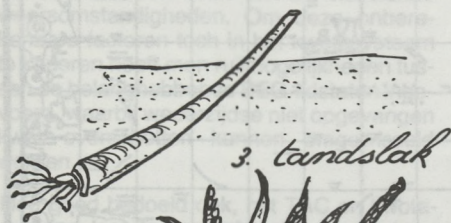
Klassen van de mollusken



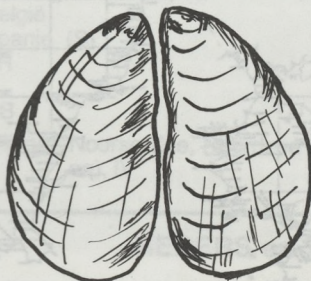
1. keverslak



2. buikpotige



3. tandslak



4. tweekleppige



5. koppotige



De schelplagen

1. opperhuid
2. prismalaag
3. parelmoerlaag

zijn er genoeg maar om het tandslakje of olifantstandje te vinden moet men al een heel scherp speurder zijn en veel geluk hebben.

In de oeroude tijden hebben de weekdieren, die planteneters waren, zich in een bepaalde periode moeten beschermen tegen de vleeseters.

Om het weke tere lichaam ontwikkelde zich een pantser dat opgebouwd werd uit de mineralen in het zeewater aanwezig. Feitelijk is de mollusk een chemisch bedrijf, dat in staat blijkt te zijn oplosbare kalkzouten uit het water om te zetten in onoplosbare kalklaagjes. Meestal bestaat een schelp uit drie laagjes, die door het lichaam van het dier gevormd worden. Aan de oppervlakte is de opperhuid die bestaat uit een hoornachtige organische stof, chemisch verwant met chitine. De opperhuid is bij sommige exemplaren niet goed merkbaar omdat ze rap afslijt; bij andere soorten zoals de meschelp is ze zeer duidelijk. De tweede laag of binnenlaag is de prismalaag bestaande uit calciokristallen die loodrecht in prismavorm op het schelpoppervlak staan. De derde laag of binnenlaag noemt men de parelmoerlaag die samengesteld is uit dunne bladvormige aragonietkristallen, die bij belichting straalbreking verwekken en daardoor mooie kleuren laten zien. Het is ook de meest gladde laag van de drie omdat het weke lichaam van het dier ermee in contact komt.

In het lichaam van het weekdier zijn ook bepaalde cellen aanwezig die zorgen voor de kleuring van de schelp en de variatie hierbij is enorm groot. Zonlicht laat de schelpen verbleken en ook de grond waar het dier op of in leeft speelt een rol bij de kleur.

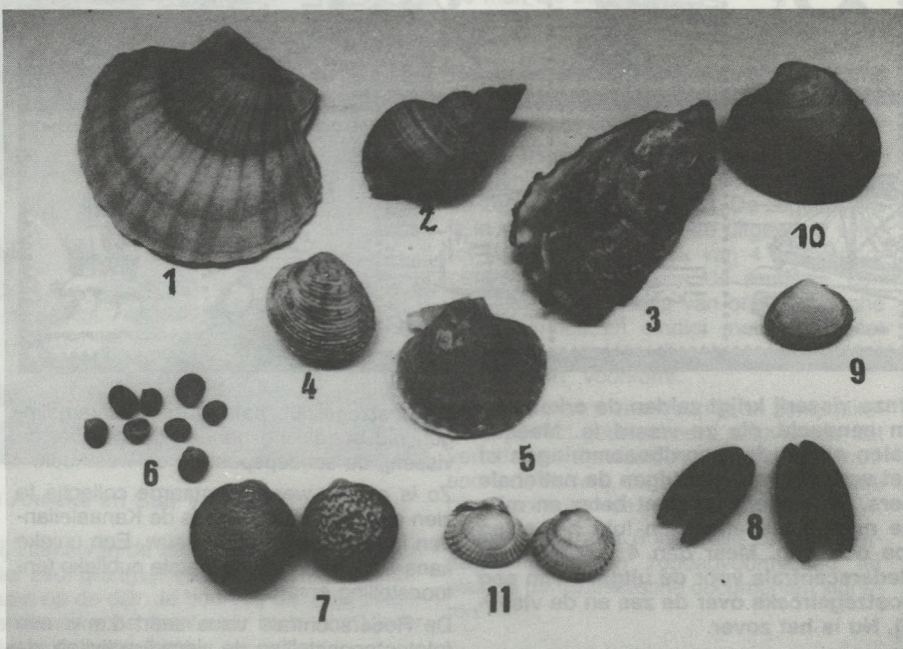
Slijkgronden kleuren schelpen zwartblauw en ijzerhoudende bodem kleurt ze roestbruin, vooral als ze er lange tijd in vertoeven.

Veelal vinden we op strand van reeds lang gestorven weekdieren schelpen en schelpstukken die blauwachtig of roestbruin gekleurd zijn.

De vormen, de kleuren, de grootte, de levenswijze, de plaats, eetbaat of niet, enz., het speelt allemaal een rol willen we meer

weten over de zeer interessante grote familie van de weekdieren.

Ik vroeg me af wat er thuis met het gevulde plastieken zakje van het wandelend gezinnetje zou gebeuren. Misschien helemaal niets en gaat na enkele dagen de niet meer zo goed ruikende inhoud de vuilnisemmer in of misschien... is er bij die kinderen een kleine basis gelegd voor een verdere en steeds maar groeiende belangstelling voor alles wat met het leven van de zee te maken heeft.



De BBL stopt Europa in uw portefeuille.

De BBL lanceert de eerste Kasbon in ECU.

De BBL geeft u nu de kans om een totaal nieuw effect te verwerven: de Kasbon in ECU. Dat is een grote première voor al wie rekenen wil op Europa.

De ECU dat is de toekomst. De BBL-Kasbon is een volkomen nieuwe en originele waarde ten belope van 1000 ECU en met een opbrengst van 6,75% bruto.

Het is de ideale manier om een dynamische diversifiëring te brengen in uw beleggingen.

Wacht niet langer om er op in te schrijven in een BBL-Kantoor.

De wettelijke nota werd ter Griffie van de Rechtbank van Koophandel te Brussel neergelegd.



De BBL denkt aan u...

EINDELIJK EEN POSTZEGEL OVER DE VISSERIJ



Onze visserij krijgt zelden de erkenning en aandacht die ze waard is. Meestal halen alleen de recordbesommingen of het vergaan van vaartuigen de nationale pers. De visserij verdient beter en mits de nodige inspanningen lukt het af en toe ook nog. Meer dan 4 jaar pleit de Rederscentrale voor de uitgave van een postzegelreeks over de zee en de visserij. Nu is het zover.

Begin deze maand komt de reeks uit en grijpt er een voorverkoop plaats in de vismijn van Nieuwpoort op 6 en 7 februari.

Met de steun van het Nieuwpoorts stadsbestuur, de postzegelclub „De Westhoek”, de Rederscentrale en ontwerper Oscar Bonnevalle moet de verkoop uitgroeien tot een naziderende maritieme manifestatie voor iedereen die van ver of dicht betrokken is of houdt van onze visserij, de kust en de zee.

JUBILEUM

En er zal reden tot vieren zijn in Nieuwpoort tijdens het eerste week-end van februari.

Vooreerst viert de organiserende postzegelclub „De Westhoek” haar 25-jarig bestaan en kan ze fier terugblikken op het inrichten van tal van filatelistische manifestaties en voorverkoop.

Trouwens organiseren is zowat voorzitter Etienne Moons tweede natuur geworden.

Ook zegelontwerper Bonnevalle is aan een jubileum toe maar daar leest u op een andere plaats meer over.

Reden dus om heel het gebeuren feestelijk te kaderen. Wat staat er te gebeuren?

De Regie der Posterijen richt in de stedelijke feestzaal (vismijn) een tijdelijk postkantoor in waar een afstempeling van de zegel met speciale poststempel (met embleem van Rederscentrale) plaats grijpt.

TENTOONSTELLING

Tijdens die voorverkoop wordt een prachtige kunst-, foto- en filateliëtentoonstelling opgezet in dezelfde zaal.

De postzegelclub pakt uit met verzamelingen die betrekking hebben op de zee, de visserij, de scheepspost en de westhoek.

Zo is er een wereldvermaarde collectie te zien over de zeepost langs de Kanaaleilanden in de 18de en 19de eeuw. Een unieke kans want het wordt de laatste publieke tentoonstelling ervan.

De Rederscentrale visualiseert d.m.v. een fototentoonstelling de visserij-activiteit, de vissersvaartuigen en de bedrijvigheid aan de kaai.

Het veelzijdige talent van Oscar Bonnevalle reflecteert zich in een overzichtstentoonstelling van zijn grotere werken. Bovendien zal een hele panoplie van zijn postzegelontwerpen door de jaren heen te bezichtigen zijn.

Zijn Oostenrijkse vriend, Werner Pfeiler, vermaard postzegelontwerper en -graveur zal hem vergezellen.

FILATELISTISCHE DOCUMENTEN

Als blijvende herinnering aan deze manifestatie worden filatelistische documenten uitgegeven, die getekend werden door Oscar Bonnevalle.

Ze zullen voorzien worden van een postzegelstrook en afgestempeld worden met de bijzondere gelegenheidsstempel.

Zo zijn er:

- 2 geïllustreerde omslagen met een garnaalvisser te paard of een vissersboot, voorzien van postzegelstrook en speciale stempel (80 fr.).

- 2 prachtige kleine posters met enerzijds onderwerpen over de zee en visserij en voorzien van twee zegelstroken met vignet en speciale stempel (150 fr.) en anderzijds één in herinnering aan de Rederscentrale en gewijd aan de visserij met één postzegelstrook en speciale stempel (150 fr.).

- Een prachtige kleine poster in kleur ter herinnering aan 25 jaar ontwerpen van postzegels door O. Bonnevalle, geïllustreerd met de zee en haar periferie, voorzien van één postzegelstrook met vignet en speciale stempel (150 fr.).

● Een grote poster in vierkleurendruk met een illustratie over de zee en haar periferie gelijkaardig aan het motief van de uitgegeven zegels (200 fr.).

Al die souvenirs behalve het laatste kunnen schriftelijk besteld worden mits storting van het vereiste bedrag vermeerderd met portonkosten (35 fr. binnenland, 60 fr. buitenland) bij „Postzegelclub van de Westhoek”, Langestraat 87, 8450 Nieuwpoort. Rekeningnummer: 384-0014875-21.

Wie er op 6 of 7 februari tussen 10 en 17 u. niet bij zal geweest zijn in de Nieuwpoortse stedelijke feestzaal (vismijn) zou er wel eens spijt kunnen van krijgen. Dus.

DE MAN VAN DE ZEGEL

Oscar Bonnevalle is een joviale 67-jarige Gentse kunstenaar en postzegelontwerper die ook de postzegels van De Zee ontwierp. Geen sinecure overigens zo'n zegelcreatie.

In 1963 wijdt hij zich eerder toevallig, met bijna maniakale nauwgezetheid en onmetelijk geduld aan deze mercantiele miniaturen van de 20ste eeuw. Meer dan 1.000 van zijn ontwerpen zijn ondertussen uitgegeven in België (zo'n 125-tal), tal van Afrikaanse landen en Amerika.

NIET MAKKELIJK

Oscar Bonnevalle: „Op die manier bereik je miljoenen mensen met je werken. Voor mij is dat een vorm van communiceren en een populariseren van de kunst ook. Er zijn dan ook collectioneers die je zegels bijhouden als golden het kleinoden. Ze zouden ze bijna strelen.”

Het ontwerpen van een zegel is niet zo'n makkelijk empoel. Bonnevalle: „Het is moeilijk en veel kunstenaars hebben moeite en zich picturaal uit te drukken op zo'n klein formaat. Mijn eerste ontwerp (in 1963 voor een Gentse Schermersgilde) ben ik 18 keer opnieuw begonnen, want de ontwerpen worden door de Filatelistische Commissie telkens opnieuw echt kritisch beoordeeld.

Trouwens ook postzegelverzamelaars zouden in de kortste keren de geringste fout ontdekken. Je werkt voor een zeer kieskeurig publiek. In het begin heb ik hard op mijn tanden moeten bijten om door te zetten. Anderzijds wordt mijn andere kunst beïnvloed door die filatelistische opdrachten.

Je gaat bij de grote doeken ook meer aandacht besteden aan detaillering, compositie en afwerking”.

ONTSTAANSPROCES

Hoe komt nu zo'n zegelontwerp tot stand? Bonnevalle: „In juni van vorig jaar kreeg ik van de Regie der Posterijen de uitnodiging om een zegelreeks te maken over „de zee” in al haar facetten. De 4 regels moesten panoramisch één geheel vormen.”

In eerste instantie gaat Bonnevalle dan zoveel mogelijk informatie inwinnen over het thema i.c.: de zee.



De heer Bonnevalle toont zijn ontwerp aan Anneke en Staf Versluys.

Toerismebureau's, de Rederscentrale, het elsevier van de visserij-activiteit in de haven en op de kaai, de raad van zijn vriend Willy Versluys: zoveel verschillende kanalen om zich in het onderwerp te verdiepen. Dan volgt de periode waarin de idee rijpt en vorm krijgt. Een tijd van tobben en denken, schetsen en schrappen.

Bonnevalle: „Dan ben ik echt zo geobseedeerd door zijn onderwerp dat ik er „ambulant” bijloop.

Dag en nacht ben ik er mee bezig en spreek erover tegen al wie ik tegenkom. Ieder blaadje of bierviltje dat mij onder handen komt draagt de sporen van dit zoeken. Uiteindelijk zet ik dan een 5-tal ontwerpen definitief op papier.

De Commissie kiest er dan één uit. Dat wordt dan de eigenlijke maquette waar dan soms nog wat details aan moeten gewijzigd worden”.

Bonnevalle wist dat ook een Brussels kunstenaar aangesproken was voor de reeks. „Eenzijdig maakt zoiets je wat kittelorig omdat al je voorbereidend werk voor niets is geweest als men jouw ontwerp niet kiest, anderzijds ga je er met dubbele energie tegenaan om jouw ontwerp geselecteerd te zien. Ik heb niet minder dan 5 voorontwerpen gebracht”.

VERLIEFD OP DE ZEE

Uiteindelijk werd Bonnevalles creatie door de Filatelistische Commissie weerhouden. Niet te verwonderen overigens want de kunstenaar kent de zee en de kust zeer goed. Als technisch tekenaar bij een waterleidingsmaatschappij toefde hij vaak in onze badplaatsen en vele tientallen jaren bracht hij zijn vakanties door in Nieuwpoort, Knokke, Middelkerke, De Haan en Oostende. Die stad is nu zowat zijn tweede thuis geworden.

Van in zijn appartement op de zeedijk geniet

hij intens van de zee. Bonnevalle: „Ik woon hier zeer graag, je ziet de zee en de wandelaars op de dijk. Je hoort bij die altijd zinderende vakantiesfeer maar toch wordt je er niet door opgeslorpt.

Jij ziet hen maar zij zien jou niet en ben je het schilderen of werken moe op 3 tellen sta je buiten en op een zucht van markt, winkelstraten, bioscopen, cafés en restaurants.”

Maar vooral de zee en de vissers houden de kunstenaar in de ban: „Ik ben altijd al geïmponeerd geweest door dit machtig natuurelement. Het ene ogenblik spiegeld en rustig. Een andere keer gaat ze hels en tomeloos ontketend te keer.

De zee blijft voor mij een onbegrijpelijk mysterieus natuurelement dat mij telkens opnieuw blijft boeien.

Ik heb zowat de wereld rond geweest maar uiteindelijk hier het paradijs gevonden.”

Maar niet alleen de zee en de verre einder bekoren Bonnevalle. Ook de vissers draagt hij in zijn hart: „Ik heb van kleinsaf een bijzondere sympathie gehad voor 2 groepen van arbeiders in onze technologische samenleving: de mijnwerkers en de vissers.



Mijn hoed af voor die mensen die soms in de meest barre weersomstandigheden hun job uitoefenen.”

„Ik heb in mijn doeken er ook in mijn postzegels altijd geprobeerd om de mensen die mijn werk bekijken een vleugje geluk mee te geven; lukt mij dat, dan ben ik zelf de gelukkigste man van de wereld.”

Met zijn zegels over de zee viert de kunstenaar ook zijn 25-jarig jubileum van postzegelontwerper. De 4 zegels, een miniaturistisch vierluik over de relatie tussen mens en zee, zijn zowel een ode aan de zee als aan de man die ze ontwierp.

(Marc Loy)

Raymond Mahieu uit Bredene selecteerde uit zijn collectie tekeningen die de zee en haar periferie tot thema hebben.

Al die manifestaties omcirkelen de topgebeurtenis: de prestatie en voorverkoop van de zegelreeks over de zee. De zegeluitgifte is in die zin uniek daar ze uitgewerkt werd tot een postzegelstrook van 4 samenhangende zegels waarvan de illustratie een doorlopend panorama van onze Belgische kust voorstelt en eindigt met een vignet waarop de ecologische slogan „Houdt de zee schoon” voorkomt.

De reeks vormt een kleurrijk en compositorisch perfect gebalanseerd stripverhaal dat vertelt over de maritieme arbeid, het transport, de visserij, de folklore en de recreatie die de zee aan de mens biedt.

Ontwerper Oscar Bonnevalle zal op zaterdagmiddag en zondagvoormiddag ter plaatse de filatelistische documenten signeren.



Speciale stempels, die gebruikt worden tijdens de voorverkoop in verschillende steden.

Adverteren?
(059) 32.55.59

SCAP NIEUWS

In het kader van vernieuwingswerken aan boord van de O.231 St. Carolus van de Heer Norbert Hennaert, werden in de voorbije week de beide hulpmotoren Caterpillar met de alternatoren uitgebouwd en vervangen door nieuwe hulpmotoren en nieuwe alternatoren van een groter vermogen.

Om deze werken mogelijk te maken werd het vaartuig drooggezet in het drijvend dok van de R.M.T. en werd een opening gemaakt in de zijkant van de machinekamer.

Tevens werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de schroef te vernieuwen en werken uit te voeren aan schroefasdichting en zeekranen. Ook werden herstellingswerken aan het roer uitgevoerd.

Het gehele werk werd door de S.V. S.C.A.P. in nauwelijks vier dagen tijd uitgevoerd.

S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27
8400 OOSTENDE
(059) 32 29 51 - 32 09 31
Telex 81.123

REDERSKAAI 23-24
(Voorheen Felix Degroote)
8380 ZEEBRUGGE
(050) 54 48 87

Werkhuizen:
(059) 32 39 79 - 32 08 20

- **Bouwen vissersvaartuigen**
- **Verlengen en moderniseren van schepen**
- **Levering brandstoffen**

- **Alle scheepsherstellingen**
- **Scheepsuitrusting**
- **Uitvoeren van plaatdiktemetingen**

VZW LIEFKEMORES VERENIGINGSLEVEN

De VZW LIEFKEMORES zoekt voor de verdere uitbouw van „Het Visserijblad”:

MEDEWERKERS M/V

die GRATIS en VRIJWILLIG (zoals wij allemaal) willen bijdragen tot het uitbouwen van een goed onafhankelijk „HET VISSERIJBLAD”.

- ★ Iemand met goede ideeën, een goede dosis werklust en met ervaring voor een grondige aanpak van de lay-out van dit blad.
- ★ Reporters ter plaatse, in elk van onze vissers-, handels-, jachthavens, die eveneens onder hogervermelde voorwaarden willen werken.

FOTOTENTOONSTELLING

FOTO'S VAN LEERLINGEN EN LERAARS VAN HET STEDELIJK KUNSTINSTITUUT TE GENT
(DE ZEE, DE VAARTUIGEN, DE VISSERS, DE LOSSERS, DE SMEDEN, DE LASSERS...)

VAN 12 MAART TOT 26 MAART IN DE KANTINE VISMIJN, OOSTENDE

EEN STANDBEELD VOOR JACOB KIEN

Jacob KIEN is de Oostendenaar die, net voor 1400 het haringkaken ging toepassen en dat op zee zelf, dit betekent dat de haring aan boord zelf gegut, gezouten en in tonnen gestopt werd.

Deze „uitvinding” was er oorzaak van dat de Oostendse visserij een enorme sprong voorwaarts nam.

Daarom hebben wij het plan opgevat een standbeeld op te richten voor die Oostendenaar.

Het zou een eremonument zijn voor de visserij en dan ook geplaatst moeten worden daar waar de visserij nog steeds actief is. (Verder nieuws volgt!).

Om de vergaderingen van de vzw aangenamer te laten verlopen zoeken we een

MAZOUTVUUR in goede staat

Schenkeningen worden door ons wel bij U thuis opgehaald.

De VZW LIEFKEMORES wil een GALERIJ oprichten in haar kantoren

De VZW heeft het plan opgevat haar lokalen in te richten als kunstgalerij. Deze galerij, die alleen slechts tijdens een bepaalde periode zou open zijn, zou vooral (eigenlijk uitsluitend) kunstenaars exposeren, die door de zee geïnspireerd zijn.

De heer Hugo BRUTIN (kunstkritikus) werd aangesproken en bereid gevonden als keuzeheer te fungeren.

DE KAAI IN KLEUR

Studenten van het stedelijk kunstinstituut te Gent werken voor het ogenblik een projekt uit, waarbij ze modellen maken (tekeningen, schetsen,...) van de gebouwen op de Hendrik Baelskaai. Deze schetsen en tekeningen worden door hen dan gebruikt om een ontwerp te maken van een Baelskaai, die volledig zou geschilderd zijn.

Het eindresultaat van dat werk zal door de VZW aan het Oostendse publiek getoond worden.

Wie wil reageren op een van bovenstaande aankondigingen, schrijft naar VZW LIEFKEMORES, H. Baelskaai 2, te Oostende of belt (059) 32 55 59.

ABONEER U NU: 1 JAAR (12 nummers) = 1.200,-

NAAM:

STRAAT en nr.:

POSTNUMMER EN GEMEENTE:

☐ Ik betaal met overschrijving op rek. 384-0596581-18 van „Het Visserijblad”.

☐ Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1.200 B.F.

☐ Aankruisen wat past.

Stuur deze strook op naar „HET VISSERIJBLAD”, H. Baelskaai 2, te Oostende.

UIT DE JACHT- HAVENS

„Het Visserijblad", nieuwe stijl, wil oog hebben voor méér dan de visserij alleen. Daarom zullen we o.a. proberen regelmatig te berichten over onze burens in de jachthavens.

We zullen dit voorzichtig aanpakken, goed beseffend dat er nogal achterdochtig naar elkaar gekeken wordt. Maar wie, zoals wij, van mening is dat, wie samen de zee trotseert ook samen in één blad mag, die zal deze nieuwe rubriek toejuichen.

Laten we de test doen!

Hierbij lanceren we een oproep naar de verschillende jachtclubs om ons hun programma voor te stellen, ons journalistieke voorstellen te doen...

Breng deze oproep ter sprake op de algemene en bestuursvergaderingen van uw clubs en helpt ons zodoende „Het Visserijblad" een bredere basis te geven.

HISWA 88

Van 4 tot en met 13 maart 1988 gaat in de RAI te Amsterdam de Internationale Tentoonstelling voor Waterrecreatie „HISWA 88" door. Op dit moment hebben reeds 376 exposanten ingeschreven, en de beschikbare ruimte van 45.920 m² is zo goed als volgeboekt.

HISWA 88 zal wederom een volledig overzicht bieden inzake sport- en motorboten, kajuitzeiljachten en open zeilboten, kano's, surfplanken, opblaasbare vaartuigen en het ganse gamma van accessoires, produkten en diensten voor de watersporter.

De toeristische sector is eveneens goed vertegenwoordigd op HISWA 88. Bovendien is Flevoland gastprovincie op deze tentoonstelling. Nederlands jongste provincie zal in de Verbindingshal het recreatieaanbod van de IJsselmeerpolders presenteren.

JACHTCLUB MERCATOR OOSTENDE v.z.w. organiseert

VOORDRACHTEN

19.02.1988: „De Theems en de Theems-monding", H. BILLIOUW

11.03.1988: „Navigatie in kustwateren,

18.03.1988: id., vervolg

25.03.1988: id., vervolg

22.04.1988: „Weerkunde", P. DESECK, ere-commodore J.C.M.

20.05.1988: „Een avond op zijn Oostends", met quiz,
door Roland DESNERCK

Deze avonden gaan door telkens om 20.00 u. De deelnamekosten bedragen 30 frank. Leden van de Jacht Club hebben gratis toegang.

De mogelijkheid bestaat om tijdens de voordracht een democratische maaltijd te nuttigen. Hiervoor dient U wel vooraf in te schrijven bij het restaurant Westhinder, op het nummer (059) 50.82.85.

EXCURSIEPROGRAMMA

31.10.1987: — geleid bezoek aan het visserijmuseum te Oostduinkerke.
— vertrek: om 14.00 u., aan het Lichtschip WESTHINDER, Vindictivelaan.
— de reis wordt gemaakt met eigen wagen.

30.04.1988: — afvaart van de IJzer met barbecue aan boord
— meer details hierover volgen later.

ZEIL- EN MOTORJACHTENPROGRAMMA

Uitstap Veerse Meer

12.05.1988: vertrek Oostende, volgens stroom

13.05.1988: aanleggen Haringvreter

14.05.1988: vertrek naar Breskens

15.05.1988: terugkeer naar Oostende

Meer informatie hierover volgt later.

Helgoland

Meer informatie hierover volgt later.

Ramsgate

Meer informatie hierover later.

Duinkerke, met geleid uitstap museum voor moderne kunst

25.06.1988: tocht Oostende - Duinkerke

26.06.1988: tocht Duinkerke - Oostende

Meer informatie hierover volgt later.

Brugge, via Zeebrugge

17.09.1988: tocht Oostende - Zeebrugge - Brugge

18.09.1988: tocht Brugge - Zeebrugge - Oostende

VOOR INFORMATIE:

Zetel: Vindictivelaan 19, bus 19, 8400 Oostende.

Tel. (059) 80 24 38 of 80 49 71

Clubhouse: Vooronder Lichtschip Westhinder.

DE VISSERS EN DE PERS

**Belgische vissers mogen
2,5 procent meer vangen**



Dit maandblad verschijnt voor het eerst in februari 1988. Eén maand te laat dus om met de vissers samen het nieuwe jaar in te zetten.

Dat heeft ook een voordeel. We hebben, bij de collega's van de pers, kunnen napluizen wat zij over de sektor te zeggen hadden en hoe zij de overgang tussen 1987 en 1988 becommentarieerd hebben. Een bloemlezing.

VISSERS

Het is opvallend hoe weinig er geschreven wordt over de vissers zelf. Voor ons liggen tientallen artikels, verslagen en jaarrapporten en slechts hier en daar (en dan nog slechts héél hier en daar) kan je iets lezen

over de feitelijke situatie van de Vlaamse visser. Hoeveel zijn het er nog? Hoe worden ze betaald? Wat zijn hun toekomstverwachtingen?...

Blijkbaar is het gemakkelijker quota te berekenen en is het dus eenvoudiger het aantal vissen te tellen, dan erachter te komen door hoeveel man die vis nu eigenlijk gevangen werd.

Ergens in een hoekje vinden we dan toch iets. Einde 1986 zouden er 1.258 zeelieden geweest zijn en dat zijn er 8 minder dan in 1985 en 24 minder dan in 1984 (Vlaams Weekblad 18.12.87).

Die, pakweg, 1.000 vissers hebben dan toch weer een rekord gebroken. Nooit voorheen werd in één jaar voor zo'n groot bedrag geveild. In Zeebrugge was dat 1,26 miljard, in Oostende 1,8 miljard en in Nieuwpoort tenslotte was dat 173 miljoen frank. (Het Laatste Nieuws 6 jan. 1988).

VIS

En wat méér is: alles laat voorzien dat 1988 een nieuw rekordjaar zal zijn, want de quotaregeling voor dit jaar voorziet een meervangst van 2,5%. (De Standaard, 2 jan. 1988).

We weten wel dat dit een boude uitspraak is, want tegenover die globale toename van 2,5% staat dan weer dat de hoeveelheid „bestsellers” (tong en kabeljauw) naar beneden gehaald wordt (Berichten Rederscentrale, begin 1988).

Maar er zijn tekenen die erop wijzen dat de spreekwoordelijke Belgische vindingrijkheid één en ander zal goedmaken. Zo was er het opvallende dossier in *De Morgen* (4 jan. '88) over de haringvangst in Nieuwpoort. Zoals bekend gaat het slecht met die vis. Het quorum werd geeneens opgevestigd, want niemand schijnt nog haring te willen eten.

En wat doet men dan te Nieuwpoort? Men neemt initiatieven om die vraag weer te stimuleren. Vindingrijke restaurateurs ontwerpen speciale haringmenu's en de plaatselijke toeristische diensten promoten dat dan. Zó zien wij het graag, zie!

MIJNEN

Maar ook de andere visserssteden blijven niet bij, de pakken zitten. In Zeebrugge zitten de nieuwe directeuren bedolven onder de plannen om hun mijn te moderniseren: „...zodat de kwaliteit van de aangeboden vis verhoogt. Dat moet dan leiden tot het aantrekken van meer kopers, ook uit het buitenland.” (Het Nieuwsblad 2 jan. '88).

Oostende tenslotte maakt plannen met een revolutionair project om de vloeren in de pakhuizen van koeling te voorzien en hoopt daarbij op zo'n succes dat dit systeem niet alleen ter plaatse zal worden, maar ook in Japan, Canada en de Verenigde Staten (sic) (De Zeewacht 25.12.87).

POSITIEF

We zien wel, we zien wel.

Toch heeft de quotaproblematiek ook haar goeie kanten. Aangezien tong en kabeljauw schaarser worden, komen een aantal ondergewaardeerde vissoorten weer in trek. Als die herwaardering tot uiting komt in een prijsstijging, is het voor ons al lang goed, zo zegt het leerlingenblad „Winden” van de John Bauwensschool te Oostende en het blad besluit: „de beperking van het aantal vaardagen maakt een visser niet langer vies van het gezinsleven...” (Winden 157) en het wijze besluit van dat blad kan ook het onze zijn: we sluiten dit persoverzicht af, we doven de lichten en gaan naar huis waar de kachel brandt.

IN MEMORIAM

Geheel onverwachts overleed op 17 december 1987, Jozef Verhoest, korvetkapitein van de Belgische Zee-macht en korpscommandant logistieke groepering zeemacht.

Onlangs pas had hij eindelijk weer rust en liefde gevonden, zijn droom om samen met haar op de buiten te gaan wonen was in vervulling gegaan. Een geluk als een droom... van korte duur.

„Jef” was amper 52 jaar toen het noodlot toesloeg. Nu vragen we ons allemaal af waarom we het hem nooit eerder hebben gezegd; dat hij zo'n toffe kerel was. Daarvoor is het helaas te laat, er rest ons alleen de herinnering aan deze zo nauw met de zee verbonden man.

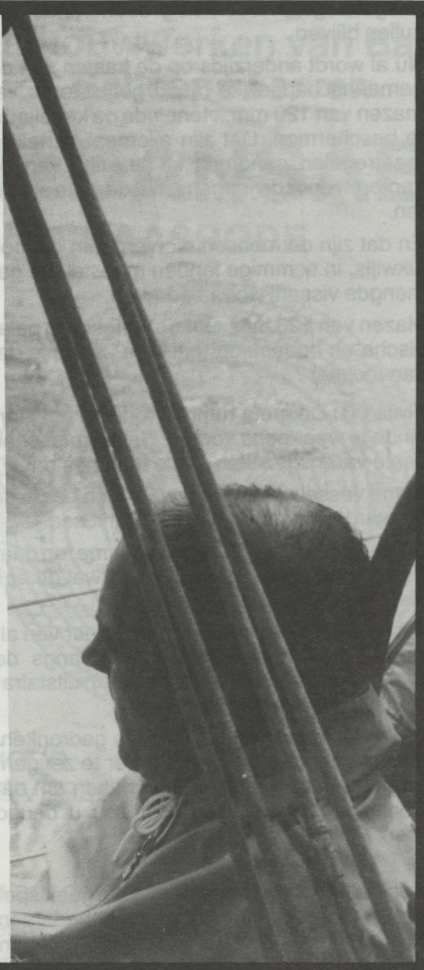
„Jef” was een zeeman in hart en ziel, een man die openstond voor de vele vrienden die hij had, steeds bereid te helpen. De zeilerij en het tennissen waren zijn hobby's.

Aan zijn familie, vrienden, kennissen, aan zijn levensgezellin bieden we onze oprechte deelneming aan.

C.W.

Jozef Verhoest mijmerend tijdens een zeilreisje op de Tamaris.

„De zee, een krachtige, eenzame weelde.” Foto C.W.



GOED GARNAALJAAR IN NIEUWPOORT

De voorbije jaren, en vooral in '86, viel de garnaalvangst in Nieuwpoort flink tegen. De fel geslonken garnaalvloot, in 1970 nog een twintigtal eenheden en nu beperkt tot enkele vaartuigen, voerde 31.941 kg Noordzeegarnalen aan tegen een gemiddelde marktprijs van 150 frank. Weliswaar maar dan het dubbele van het jaar voordien, maar dat was uitgerekend het slechtste sinds twintig jaar. Zoals uit bijgevoegde tabel blijkt neemt de opbrengst van de garnaalvangsten ten opzichte van de totale aanvoer geleidelijk af. De totale garnaalaanvoer in de drie vissershavens, 533.139 kg., bracht 62 miljoen op. Het aandeel van Nieuwpoort hierin beloopt 3.347.309 frank of 5,33%.

	Procentuele opbrengst		
	% BODEM- VIS	% GARNAAL	% HARING
1982	90,81	6,42	2,77
1983	94,61	4,73	0,66
1984	94,00	5,19	0,81
1985	97,15	2,81	0,04
1986	98,46	1,51	0,03
1987	97,99	1,93	0,08



VAN SCHEPEN, MENSEN EN VAN DE ZEE

Britse Visserij. Als we even achteruit kijken dan was het jaar 1987 lonend voor de Britse vissers, toch in 't algemeen, over de pechvogels zwijgen we maar liever. Doch nu moeten we alweer vooruit kijken en zo mogelijk, even verder dan onze neus lang is; recht in het zwarte gat dat 1988 nu nog is. In het Britse kwota is een redelijk deel beloofd voor de bodemsoorten.

't Is achter de groene tafels dat er over zulke praktische zaken als visvangst, korren en kwota's gesproken wordt, en beslist. Als ge dan even kijkt naar het verschil tussen hetgeen op papier werd vastgezet en wat er op Gods grote vlakke gebeurt, dan springen al eens de sprotten uit de pan!

De realiteit is meestal heel anders. Weet ge nog dat bij 't afsluiten van 87 de schelvis niet meer te vinden was, verdwenen met de noorderzon. Deze vissoort heeft trouwens al eens meer voor verrassingen gezorgd.

Vissers moesten tien dagen lang de zure zee bezwalpen voor een totaal van 150 schamele kistjes. Nu, in 1988 wordt de schrik een realiteit voor wat de schelvis aangaat. Als inderdaad de vangsten niet gaan verbeteren dan zal er een blijvende schade ontstaan aan de vissersvloot.

Werd achter de Brusselse groene, stille tafel niet besloten tot een kwota van 128.000 ton voor deze visserij?

Vooraleer er teveel misthoorns en scheepsklokken kabaal gaan maken moeten we er toch even aan herinneren dat een gelijkaardige situatie bestond in 1985: toen was de jaarlijkse vangst vastgelegd op 200.000 ton! In 't begin en zelfs later nog in 't jaar was er geen staart zelfs te bespeuren van een schelvis. Maar met de zomermaanden sloeg de toestand dramatisch om met het gevolg dat de Britse vissershavens bedolven werden onder de schelvis, zij het van kleine maat.

Helaas, er waren... geen kopers.

Vandaag de dag betaalt de markt 50 britse pond voor 't bakje goede schelvis en 't is nu maar te hopen dat de vloot daaruit haar profijt

zal weten te trekken. Een goed jaar 88 is van onvoorstelbaar belang want ge moet maar eens niet vergeten dat de maaswijde van de korren naar 90 mm zal moeten gaan!

Hieruit zal geen gemakkelijke toestand ontstaan want als een treiler nu in de Noorse zone van de Noordzee terechtkomt en hij moet er een nieuwe boel aanslaan van 100 mm mazen dan wordt het wel zeer de vraag of de vangstmogelijkheden nog even renderend zullen blijven.

Nu al wordt anderzijds op de kaaïen van de gemeenschappelijke markt gefluisterd over mazen van 120 mm... teneinde de kabeljauw te beschermen. Dat zijn allemaal hartelijke maatregelen genomen in de stilte van de kantoren door de jongens met de witte schorten.

En dat zijn de mensen die vergeten dat ook dikwijls, in sommige landen meestal, de gemengde visserij wordt bedreven.

Mazen van 120 mm voor de vangst van pelagische en bodemsoorten. Hoe knoop je dat aan mekaar?

Finis (1): De grote rommel rondom het jaar-einde is weer eens voorbij. De tijd gaat snel, beste varensgezellen. Time marches on...

At the vessels prow we stand, wick bears us Forwards, forwards, o'er the starlit sea...

Ge denkt, ik heb nog wat tijd voor me, en daar staat ge plots voor de schim van wat ge ooit eens waart. Zo gaat dat.

Wij krijgen allang geen rillingen meer van allemaal die (mooie) kerstbomen langs de kaaï, noch van de (schitterende) uitstralarmen noch van het klokkengeluid.

Zoals Paul Verlaine zei: alles is gedronken, alles is gegeten, er is niets meer te zeggen. Ge moet maar eens wat tijd maken om dat mooie gedicht te lezen. Het zou u deugd doen.

Toch doen we nog mee, we willen geen spelbreker zijn, we zullen de pret niet bederven. We doen mee met de (parelende) schuimwijn en de (gevulde) pralines.

Om het plezier van de anderen niet te bederven doen we toch maar mee met life's feast. Meedoen met wat ge in uw oude hart zo'n hekel aan hebt.

Dat kost moed en zelfopoffering.

Hebt ge de Pommes Alumettes en de Gerookte Zalm op en de Gebruisseerde Kabeljauw met de Gestampte Petatjes, de Mosselsoep met Basilicum? Hebt ge dat allemaal overgoten met een fluwelen Pinot Grand Cru? En dan die Kerststronk en dat (heerlijke) roomijs.

Wij hebben meegedaan met de Maigret de Canard en de gehambrede Bordeaux van „Baron Philippe”.

We hebben meegedaan aan de warme omhelzingen en de klinkende kussen aan alle lieverdjes. Olé. En dat we toffe jongens zijn...!

Niemand heeft daar enig nadeel van. Als ge u allang niet meer verbaast en als ge liever met de (blonde) dame van uw hart langs de vloedlijn zoudt gaan wandelen, er tóch nog aan meedoen: dat kost moed en zelfopoffering.

En is dat niet de schoonste van alle overwinningen?

Gelukkig Nieuwjaar en nog vele jaren!

Finis (2): Als ge de halve nacht op de duistere brug van het stampende schip hebt gestaan dan beginnen je (niet meer zo jonge) oogjes te trekken. Dan lijkt de warme kooi je laatste toevlucht. Dat is de plaats waar ge kunt vluchten in de droom. Droom doe zo maar je kooi komt binnengezweefd. En als je wakker komt weer weg is, weggezweefd. Zo gaat dat. Wij zijn een grote dromer. Na het (ellendige) slameur van het sjouwen voor de bete broods in het zweet ons aanschijns; na het gutten, het schrobben en het vermaken zijn we immer blij onze (oude) leden te kunnen strekken in de luwte van ons kooitje, gewiegd door het gestadige zingen van de schroef.

Verleden nacht zijn we naar Dallas gevaren aan boord van een klein bokkevisserij. Aan de Azoren, in 't midden van de woelige Atlantiek, hebben we Pros ontmoet. Onze vriend zat scherrewiets op een zeilplank alleen maar gekleed met een geel oliebaaitje waarvan de hoge kol tot aan zijn neus reikte. Samen met grote Bobby (van Dallas) hebben we een pint gedronken, een duvel, maar Pros wilde er geen. Gorbachov stond aan 't roer, het scheepje gierde geweldig, de man had het duidelijk lastig om de juiste koers te houden. Toen zagen we dat hij een T-shirtje droeg waarop stond „Hulp in Nood”. „'t Wordt tijd om te vieren”, zei hij, „we zullen een nieuwe boel aanslaan met mazen van twee meter”. Gorbachov sloeg een kruis en riep: „vieren maar in Godsnaam”. Dan zaten we in ene keer bij Pintelons op de kaaï en Pros smoorde een pijp waaruit wolken schubben vlogen. „Finis, finis”, zei hij altijd maar, en vloekte in ruwe zeemanstaal. „55 jaar visserijblad”, riep hij nog „en nu is 't gedaan, het massagraaf der herinnering...”. Eensklaps had hij een pettemusje op en de schubben uit de pijp veranderden in de O.262 „Eduard Van Vlaanderen”, 3000 benen koolvis en schone kabeljauw hebben we binnengezet, d'ene zak achter d'andere. We vielen omver van de vaak. We vaarden in 't bosje aan 't keuneplein. Langs 't vliegplein van Raversijde zijn we de sluis binnengevaren, de kontroletoren veranderde in een mistbank van waaruit de witte kop van Madonna

te voorschijn kwam. We zegden haar dat ze het grootzeil moest hijsen en 't bezaantje mocht laten zakken, dat we naar de broesse vaarden. En daar hebben we Galle, Free Wolle, Appel, Pyjama en Krente gezien, ze zaten palmwijn te drinken. We hebben vol eerbied met deze grote kampioenen van de zee het glas geheven binst dat Madonna rond huppelde op heur blote voeten. En dan veranderde ze in een visserijblad net toen ze ons diep in de (platte) oogjes keek en onze zeebenen stoer van vele jaren rollen en stampen, begonnen te veranderen in sajetten poppen. Net toen ze zong in ons (gave) oor:

„Let your body take a ride,
feel the beat and step inside
Your touch is crazy...”

We hebben aan niemand durven vertellen dat we met (stoute) stoeipoes Madonna aan boord van de O.262 aan de Bereneilanden hebben gevaren en dat gezongen heeft in ons gave oor.

De droom heeft onze kooi verlaten.

Stilletjes, zoals ze gekomen is.

Krant: Vanzelfsprekend lezen we altijd het Visserijblad, ons eigen vakblad, de objectiefste krant van de wereld. Jij ook natuurlijk. Noblesse oblige. Nieuws van alle kanten, het visserijnieuws. Iedereen weet hoe lekker we kunnen opschieten met onze kleine visserijwereld. De zeevisserij journalistiek kan evenwel de lezers al eens doen schrikken. Evelyn Waugh, de befaamde schrijfster, zei ooit eens: Nieuws? Nieuws, dat is alles wat iemand die alles aan zijn broek vaagt... graag zou lezen...!

Wel zo is dat. Inderdaad. Alswanneer uw

bloedeigen visserijblad een overvloed aan berichtgeving brengt, werkt het nogal verwarrend op onze zinnen.

Vele vraagstukken zowel in de visserijwereld als elders zijn moeilijk te begrijpen, laat staan op te lossen. En dan rijst bij ons al eens de vraag hoe zou een enkele persoon dat allemaal kennen, de kwota's, de slecht beschermende maatregelen, orkanen over de visgronden, het verdwijnen van de schelvis, het vergaan van een treiler met man en muis.

Veel nieuws allemaal tegelijk laat ons gevoel verkillen en daar ligt dan eigenlijk het gevaar van de journalistiek.

ZIJ HADDEN PECH...

■ Tijdens het manoeuvreren in de Oostendse vissershaven viel de motor van de O.316 „Aegir” plots stil. Door de vaart die nog in de treiler zat kwam de voorsteven terecht tegen en metalen plaat van de zandbuisinstallatie van de Firma Decloedt. Vernoemde plaat liep hierdoor schade op.

■ De Nieuwpoortse garnaaltreiler N.782 „Nancy” van de rederij Guilleman Freddy en Henri liep motordefect op toen het vaartuig nauwelijks anderhalve mijl buiten de haven was. De bemanning hoorde een vrij zware klap in het achterschip waarop het toerental van de motor verminderde. De schroef werd uitgeschakeld omdat men uitging van de veronderstelling dat met de schroef op een onder water zittend voorwerp werd gestoten. Spijts het uitschakelen van de schroef bleef het toerental verder terug lopen tot de motor volledig uitviel. De schipper besloot daarop de sleephulp in te roepen van de redeboot. De opsleping naar Nieuwpoort verliep zonder verder hindernissen.

We lezen allemaal graag het nieuws en hechten er belang aan.

Wie teveel nieuws te verwerken heeft stompt af.

Zou u graag deel uitmaken van een visserijwereld die wel het nieuws leest maar er helemaal niks om geeft?

Zelfs geen enkele verslaggever zou dat willen.

Trouw lezen we ons visserijblad.

En voelen steeds mee met de gebeurtenissen.

■ Op de visgronden kreeg de Z.96 „Jan van Gent” van de rederij „Jacomina” een zware zee te verduren over bakboordzijde. Hierdoor sloeg de deur open en kwam water terecht in de winchkamer. Gezien men het water niet tijdig kon verwijderen werd de elektrische motor voor aandrijving van de vislier beschadigd. Er werd koers gezet naar Boulogne voor herstelling. Terug op de visgronden viel, tijdens het buitenzetten van de netten, de aandrijvingsmotor van de vislier uit waarop de schipper besliste naar de haven van Oostende terug te keren. De terugreis werd ondernomen met buiten staande netten. In de haven van Oostende werden de netten bij middel van een kraan weer aan boord gezet.

■ Tijdens het koers lopen naar de visgronden kwam de O.705 „Morning Star” van de gelijknamige rederij in aanvaring met de Nederlandse coaster „Lenneborg” uit Delfzijl. Hierdoor werd averij berokkend aan bakboordzijde van de „Morning Star” maar gezien geen lek werd vastgesteld besloot de schipper de visserij verder te zetten.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET-DANSAERT p.v.b.a.

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 en in 't bijzonder bij **S.C.A.P. Oostende**.

Ø (052) 33.24.66 – B.T.W. 400.332.559

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

Hulp in Nood

HOOFDZETEL:

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE
Tel. (059) 32 16 89 - Telex 81.229

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54.55 27

Kantooruren: dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 u.

**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE REDERS TER VISSERIJ
HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.**

DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER VAN VOORDELEN, ZOALS:

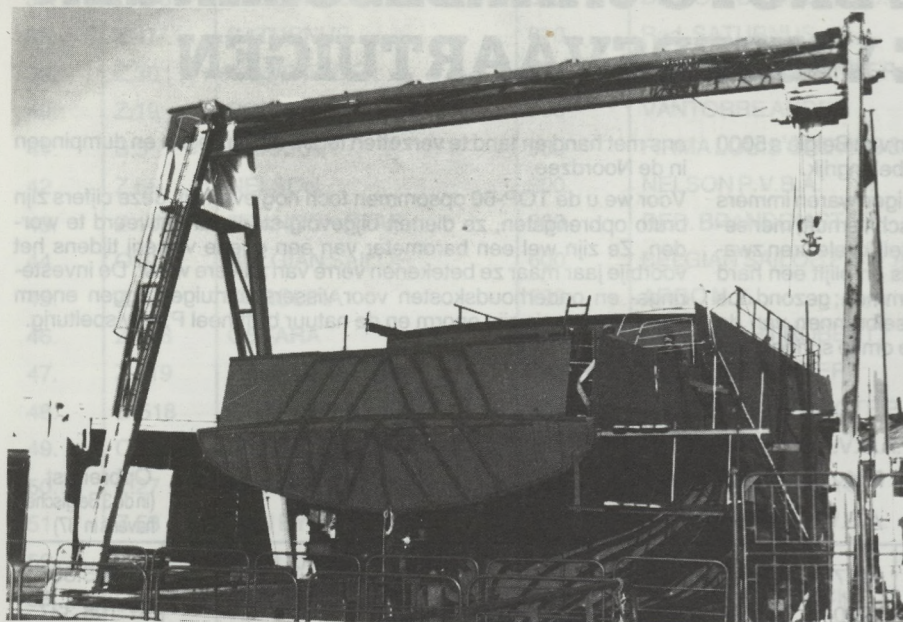
- lage verzekeringspremies;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werk- en beschermkledij;
- vrije keus van hersteller en neutrale experts;

BELANGRIJK:

**BUITEN DE POLISVOORZIENINGEN HEEFT DE
VERZEKERDE GEEN ENKELE VERPLICHTING MEER!**



DE MAAND IN BEELD

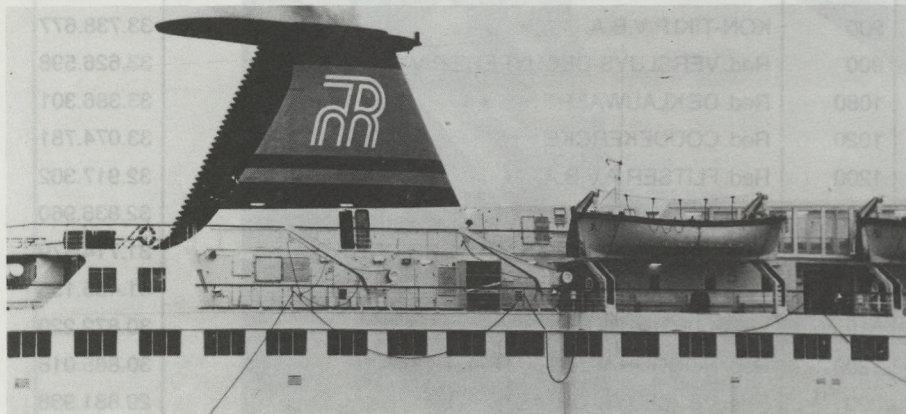


Bij de Scheepswerven SEGHERS wordt koortsachtig gewerkt aan het nieuwe vaartuig O.154 Wilmar van de PVBA met dezelfde naam. Het einde der werken is voorzien ten laatste in de maand augustus. (foto gw)



Bij de Scheepswerven Degraeve wordt op 20 februari de Z.60 gedoopt. De redactie zal dit nieuwsfeest uitgebreid rapporteren in haar maartnummer 1988. (foto gw)

RMT IN NIEUWE KLEUREN



In het kader van de new-look van de P&O schepen krijgen de carferry's die onder RMT-vlag varen een nieuw kleedje aangemeten. Na de tragische gebeurtenis in Zeebrugge wil de rederij alles wat aan Townsend Thoresen herinnert laten verdwijnen, de oranje-kleurige rompen inclusief. De ferryboten krijgen nu een fris blauw kleurtje aangemeten. Als eerste in de rij kwam de Reine Astrid aan de beurt die ondertussen al de overzetsdiensten hervat heeft. De Prinses Maria-Esmeralda ondergaat nu dezelfde verfraaiingsprocedure en ook de andere schepen zullen aan de operatie niet ontsnappen. (foto gw)



Aan de vuurtoren te Oostende trok onze redakteur grote ogen toen hij een demonstratie zag van deze nieuwe manier van parkeren. Doordat de wagens nu vertikaal aan de kaai gehangen worden komt op eens veel plaats vrij. (foto gw)

BERICHT AAN DE LEZERS

Omdat wij ondervonden hebben dat veel nuttig cijfermateriaal niet kan gepubliceerd worden, wanneer wij ons vastpinnen op de eerste van de maand, als verschijningsdatum heeft de directie beslist het blad vanaf de maand maart in de tweede week te laten verschijnen. Deze manier van werken moet ons toelaten veel nuttige gegevens in onze maandoverzichten te verwerken.

In het maartnummer, vindt u o.a.

- veel interviews
- fotoreportage carnaval
- over visserijschool John Bauwens
- Walter Debrock, over de Oostendse piraten van weleer
- André Baert over de schilder Gustaaf Van Heste
- Een nieuwe rubriek: het gebeurde 50 jaar geleden
- Onderzoeksraad van de zeevaart



Het café van de maand is de REMBRANDT te Zeebrugge. Sinds anderhalf jaar uitgebaat door Hubert Coppens en Nelly De Moen. In het café is er o.a. de snookerclub „De Rembrandtvrienden” met 60 leden en die Constant Couwyzer als bekende voorzitter heeft. Op de foto: de sympathieke uitbaatster met twee trouwe stamgasten. (foto HVB)

TOP-60 VAN DE BRUTO JAARBESOMINGEN VAN ONZE VISSERSVAARTUIGEN

Minder prestigieus dan de „Trends” opsommingen van België's 5000 grootste ondernemingen maar zeker niet minder belangrijk.

Deze resultaten van de opgesomde vissersvaartuigen waren immers slechts mogelijk dankzij de combinatie van technisch vernuft, menselijke kennis en intuïtie maar vooral ook door onmetelijk vele uren zware arbeid in alle weersomstandigheden. Visserij is en blijft een hard beroep. Maar vis blijft één van de natuurlijke rijkdommen; gezond dus en zeer voedzaam. Eén der belangrijkste voedselbronnen van de toekomst. reden te over dus om er omzichtig mee om te springen en

ons met hand en tand te verzetten tegen alle lozingen en dumpingen in de Noordzee.

Voor we u de TOP-60 opsommen toch nog even dit, deze cijfers zijn bruto opbrengsten, ze dienen bijgevolg sterk gerelativeerd te worden. Ze zijn wel een barometer van een goede visserij tijdens het voorbije jaar maar ze betekenen verre van zuivere winst. De investerings- en onderhoudskosten voor vissersvaartuigen liggen enorm hoog, de risico's zijn enorm en de natuur blijft heel P.B.I wispelturig.

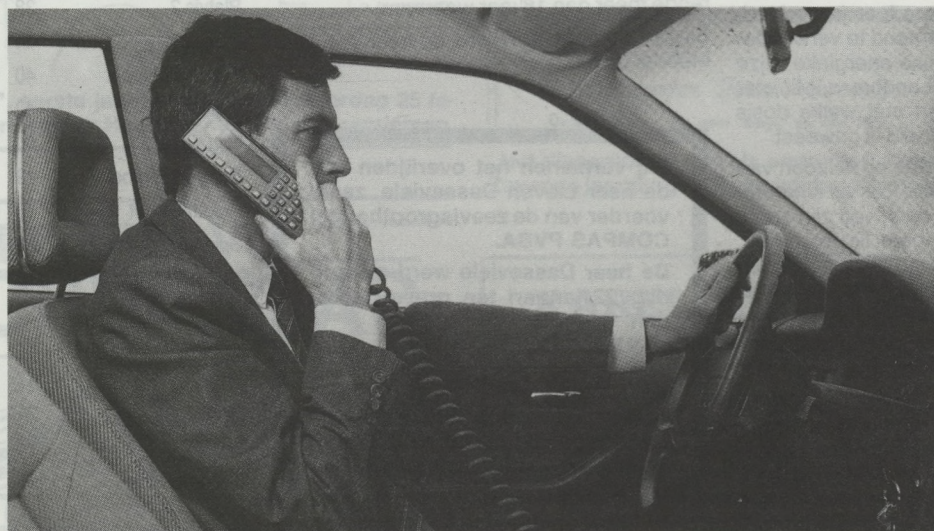
En nu de TOP-60:

Nr.	Vaartuig	Naam	P.K.	Naam Rederij	Opbrengst (in de 3 Belgische havens in '87)
1.	Z.96	JAN VAN GENT	1197	Red. JACOMINA	55.005.361
2.	Z.67	RUBENS	1200	P.V.B.A. VANDENBROUCKE-SCHILTZ	47.108.337
3.	N.36	DONIA	1200	VERSLUYS-DESAEVER P.V.B.A.	44.900.186
4.	Z.54	DE BOUNTY	1197	RED. DE BOUNTY	44.727.816
5.	O.124	FIGHTER	1200	REDERIJ JAMI P.V.B.A.	43.227.585
6.	O.231	ST. CAROLUS	1200	B.V.B.A. ST. CAROLUS	41.549.808
7.	Z.185	EMERALD STAR	1200	REDERIJ SHAMROCK P.V.B.A.	41.045.137
8.	O.333	MARCO	1190	MARTINSEN OSCAR-COUSSAERT MAURICE	40.832.486
9.	Z.97	CLEOPATRA	1200	P.V.B.A. JAKOBA	40.577.066
10.	Z.39	ZUIDERZEE	1050	Red. ZUIDERZEE	40.342.985
11.	Z.69	DE KAPER	1200	P.V.B.A. VANDENBROUCKE-SCHILTZ	40.321.847
12.	Z.89	SANDRA	1000	P.V.B.A. VANDENBROUCKE-SCHILTZ	40.236.915
13.	Z.284	VICKY	1448	PAEYEWILLY	39.485.728
14.	Z.59	GUDRUN	1200	ZEEMANSBLIK P.V.B.A.	39.171.168
15.	Z.76	ZEEJAGER	1200	REDERIJ ROMEO	37.240.732
16.	Z.46	NEPTUNUS	1200	NEYTS LEOPOLD	36.723.783
17.	Z.121	BARENTSZEE	900	Rederij SEABIRD	36.097.296
18.	Z.48	WODAN	1081	DOLFIJN P.V.B.A.	34.995.115
19.	O.33	MARBI	1200	MARTINSEN en VANBILLEMONT	34.165.624
20.	Z.296	MOOIE MEID	735	DE ZWERVER P.V.B.A.	33.957.882
21.	Z.16	KON-TIKI II	900	KON-TIKI P.V.B.A.	33.738.677
22.	O.51	STORMVOGEL	900	Red. VERSLUYS-DECUYPERE P.V.B.A.	33.626.598
23.	Z.84	DE KLAUWAERT	1080	Red. DE KLAUWAERT	33.386.301
24.	O.137	TWILICHT	1020	Red. COUDEKERCKE	33.074.781
25.	Z.92	LUNDY GANNET	1200	Red. FLITSER P.V.B.A.	32.917.302
26.	Z.186	SHANNON	1200	FIRMA CREVITS LOUIS	32.836.960
27.	N.15	DE KOTTERS	1000	CALCOEN-VERMOTE-VANTORRE-CREVITS	31.714.379
28.	Z.90	OOSTHINDER	1200	Red. DE NOORDHINDER P.V.B.A.	31.435.156
29.	O.129	AMANDINE	510	VERHAEGHE DENISE	30.872.220
30.	Z.91	NOORDHINDER	1200	Red. NOORDHINDER P.V.B.A.	30.865.018
31.	Z.50	TIJL	900	Red. VERSLUYS-LAGAST	29.881.936
32.	Z.99	TERRA NOVA	1000	Red. TERRA NOVA	29.850.199
33.	Z.98	OP HOOP VAN ZEGEN	900	VANTORRE-DOBBELAERE	29.569.606
34.	Z.162	VANDYCK	1000	DOBBELAERE D.-RYS	29.514.567
35.	Z.78	VERTROUWEN	1230	VANTORRE-DOBBELAERE	28.687.065
36.	O.216	HENRI-JEANINE	750	B.V.B.A. ISFISK	28.609.778

Nr.	Vaartuig	Naam	P.K.	Naam Rederij	Opbrengst (in de 3 Belgische havens in '87)
37.	Z.196	ZEEDUIVEL	800	DE GOLFBREKER p.v.b.a.	28.278.739
38.	Z.47	SATURNUS	810	Red. SATURNUS	27.953.426
39.	Z.30	WESTHINDER	600	Red. DE NOORDHINDER	27.233.086
40.	Z.19	SONJA	700	VANTORRE ANDRE	27.116.978
41.	B.5	DRAKKAR	900	FIRMA LOUIS CREVITS & ZONEN	26.660.684
42.	Z.66	NELSON	900	NELSON P.V.B.A.	26.643.950
43.	Z.14	BRANDON STAR	900	RED. BRANDON STAR	26.583.896
44.	O.318	BELGIAN SAILOR	600	BELGIAN SAILOR P.B.V.A.	26.546.693
45.	Z.483	CAROLINA	299	ARGON V.	24.692.154
46.	Z.576	OSTARA	600	BEERNAERT ROBERT	24.382.912
47.	Z.319	PHILADELPHIAN	1447	DEWAELE R.-BAERT	23.613.975
48.	O.518	CUTTY SARK	530	VERSLUYS-VERMOTE P.V.B.A.	23.556.983
49.	O.108	ARENT	660	Red. VERSLUYS P.V.B.A.	23.548.608
50.	Z.27	MERCURIUS	930	NEYTS L. en CLAEYS	23.213.147
51.	Z.53	VANEYCK	900	Red. DEPAEPE P.V.B.A.	23.130.741
52.	Z.43	PANDORA	750	Red. CAINE	23.009.581
53.	O.449	COUDEKERCKE	500	Red. COUDEKERCKE	22.639.133
54.	Z.200	TIJL UILENSPIEGEL	610	CARPE DIEM P.V.B.A.	22.194.138
55.	Z.519	WHITE HORSE	525	CARPE DIEM P.V.B.A.	20.867.135
56.	O.303	GIRL LINDA	425	WYDOOGHE-DEPREYTERE	19.646.784
57.	Z.189	SHANNON	1200	Firma CREVITS L. en ZONEN	19.548.160
58.	Z.126	ORION	600	DESCHRIJVER-VANDEPITTE	19.422.661
59.	O.369	KONINGIN DER ENGELEN	425	VERLEENE LUCIEN	18.685.881
60.	Z.596	DE ZWERVER	360	DE ZWERVER P.V.B.A.	18.643.290

Walter Corveleyn.

UW SCHIPPER BINNEN HANDBEREIK MET AUTOTELEFOON



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

IN MEMORIAM



We vernamen het overlijden van de heer Leon Van Den Moortel, gewezen sekretaris-generaal van het Ministerie van Landbouw.

Met onderstaand in memoriam willen wij hulde brengen aan deze vriend van de Visserij. De redactie en de direktie van Het Visserijblad houdt er ook aan langs deze weg haar oprechte gevoelens van deelneming aan de familie over te maken.

Het was op 28 juni 1968 dat de Heer Van Den Moortel tot kabinetschef van de Minister van Landbouw benoemd werd, nadat de nieuwe regering Eyskens op 17 juni 1968 tot stand kwam. En het was op 13 juni 1969 (praktisch juist 1 jaar later) dat hij bevorderd werd tot de hoogste functie op het Ministerieel Departement en was daarmee één van de jongste Sekretarissen-Generaal.

De snelle opgang van deze toen jonge landbouwingenieur, hoeft niemand te verwonderen als men weet op welke energieke wijze hij in het Ministerie van Landbouw, Minister Heger ter zijde stond en met welke dosis werkracht hij steeds bezielde is geweest.

Geboren te Wolvertem, was hij de zoon van een eenvoudig landbouwer die vijf kinderen had en die tegen wil en dank van zijn zoon, landbouwer te worden, hem liet studeren, waardoor hij in 1946 het diploma van scheikundig-landbouwkundig ingenieur behaalde.

Reeds in maart 1959 werd hij benoemd tot kabinetsattaché van de Heer De Vleeshouwer, toenmalig Minister van Landbouw.

Met ingang van 1 januari 1960 werd hij Hoofdingenieur-Direkteur bij het Bestuur der Economische Diensten, Direktie der buitenlandse landbouwaangelegenheden, waarin hij speciaal belast wordt met de handelsaangelegenheden.

Nog tijdens het mandaat van de Heer De Vleeshouwer werd de Heer Van Den Moortel op 1 november 1960 bevorderd tot adviseur en kreeg hij toen al af te rekenen met de grote moeilijkheden die de visserij kende. Hij was het die de opvangregeling in gang stak, met al het wel en wee er aan verbonden.

Onder het bewind van de Heer Heger werd hij in december 1960 in deze functie bevestigd door voornoemde Minister.

Met ingang van 1 januari 1964 werd hij bevorderd tot Bestuursdirekteur van de Direktie van de landbouwpolitiek bij het Bestuur der Economische Diensten.

Op 1 mei 1966 werd hij, steeds onder het Ministerschap van de Heer Heger, benoemd tot Adjunct-Kabinetschef om op 28 juni 1968 het te brengen tot Kabinetschef, functie welke hij bekleedde tot op 26 februari 1969 waar hij tenslotte bevorderd werd tot Directeur-Generaal bij het Bestuur der Economische Diensten van het Ministerie van Landbouw.

Het was eindelijk op 13 juni 1969 dus dat de Heer Van Den Moortel tot Secretaris-Generaal benoemd werd, functie welke hij gedurende meer dan 18 jaar waarnam.

Sinds 1 oktober 1987 was de heer Van Den Moortel op rust.

Wij vernamen het overlijden van de heer Lieven Dasseviele, zaakvoerder van de zeevisgroothandel COMPAS PVBA.

De heer Dasseviele werd op vrijdag 22 januari ten grave gedragen.

* * *

Tevens werd ons het overlijden medegedeeld van de heer Firmin Janssens (vader van René en Freddy Janssens).

Hij werd op dinsdag 26 januari ten grave gedragen.

De direktie en redactie van „Het Visserijblad“ houden eraan langs deze weg beide families hun oprechte gevoelens van medeleven over te brengen.

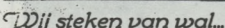
STEEKPROEF DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJN VAN OOSTENDE OP 18.01.1987

Vissoort	Min.	Max.	Gem.
Tarbot groot	494	494	494
Tarbot midden	414	414	414
Tarbot klein	383	383	383
Tarbot heel klein	270	270	270
Tarbot rood	260	260	260
Griet groot	282	282	282
Griet midden	254	257	255.58
Griet klein	209	209	209
Griet heel klein	194	194	194
Staart groot	429	429	429
Staart klein	350	350	350
Arends groot	118	118	118
Arends klein	98	98	98
Tong 1	396	410	402.79
Tong 2	393	393	393
Tong 3	368	370	369.47
Tong 4	302	316	304.7
Tong 5	217	217	217
Tong 6	194	195	194.29
Tong 7	187	187	187
Tong wilde	176	176	176
Steenschol midden	230	230	230
Steenschol klein	133	133	133
Vlaswijting groot	88	88	88
Kabeljauw ijs 2	76	76	76
Gul 3	62	64	62.96
Gul 3 ap	59	61	59.4
Gul 4	56	56	56
Leng wit groot	59	59	59
Platvis 1	41	46	41.52
Platvis 2	38	43	38.37
Platvis 3	44	48	45.02
Zandschol groot	40	40	40
Wijting 2	42	42	42
Rog varia	60	60	60
Congeraal groot	49	49	49
Soldaat groot	73	73	73
Soldaat klein	63	67	63.64
Roodbaard groot	74	74	74
Roodbaard klein	36	36	36
Zandschol klein	27	27	27
Platvis 4	47	48	47.57
Posten	21	25	22.73
Wijting 3	25	25	25
Zeehond	37	37	37
Dog groot	45	45	45
Wulken	17	17	17
Schelpen groot	97	115	99.09
Schelpen klein	83	83	83
Krabbepoten	80	80	80
Zaad groot	112	112	112
Zaad klein	69	69	69

„Het Visserijblad“ is, voorlopig althans, van verdwijning gespaard. Het hoe en waarom van de nieuwe formule wordt in het editoriaal van dit startnummer verwoord. Voor de visserijmiddelen en al wie zich tot de materie aangetrokken voelt telt het voortbestaan van een informatieweekblad dat meer dan een halve eeuw het visserijbedrijf op de voet volgde. De verzamelde Visserijbladen – een van de weinig gekende volledige kollekties bevindt zich in de Oostendse stadsbibliotheek – vormen niet alleen een interessante dokumentatie met gegevens die nergens anders te vinden zijn. Ook de machtsstrijd die aan „de kaai“ uitgevochten werd, de verzuchtingen van een kustgebonden bedrijfssektor, de blijde maar ook treurige gebeurtenissen zijn schakels in de sociale geschiedenis van „het vissersvolk“. Kortom een neerslag van het leven in het visserijmilieu van de jaren dertig tot heden.

Andere media brengen dit nieuws sneller bij de lezer. Maar de belangstelling voor de visserijsector leeft ongetwijfeld verder bij de kustbevolking. Een blad met een brede kijk op het visserij- en havenleven komt ongetwijfeld tegemoet aan de wens van al wie rechtstreeks of onrechtstreeks met de zeegebonden activiteiten te maken heeft. Een zienswijze die reeds werd gedeeld door de eerste uitgevers van „Het Visserijblad” dat vanaf zaterdag 25 februari 1933 tegen 75 centie-

men te koop was. Drukker uitgever zonder financiële verantwoordelijkheid Honoré Seys uit de Nieuwpoortsesteenweg gaf het blad „Wetenschap-Nijverheid-Handel” als ondertitel mee. Het was een gedurfde initiatief in volle recessieperiode die ook de visserijsector zo zwaar teisterde dat de algemene stillegging van de vloot in de lucht hing. In het verleden haalden alle uitgevers van op de visserij gerichte bladen bakzeil. Stadsbibliothecaris Omer Vilain kwam ook tot deze vaststelling in zijn proefschrift (1962) „De Belgische zeevisserij, een proeve van bibliografie” tot het behalen van het diploma van gegra-dueerde in de biblio-ekonomische en bibliografische wetenschappen. Vilain ontwaarde één uitzondering: „Het Visserijblad” waarbij wijlen Pros Vandenberghe (1907-1984) van meetaf aan betrokken was, aangezocht door Robert Verschelde (directeur bij Verkeerswezen), Karel Dezutter (ambtenaar bij het Provinciebestuur) en sekretaris van de Hoge Raad voor Zeevisserij) en Gustaaf Velthof (bestuurder van de Oostendse vismijn). Als kersverse onderwijzer en enkele weken leraar op de Oostendse Vuurtorenwijk zette Vandenberghe in het crisisjaar 1929 zijn opmars in het visserswereldje in. Aanvankelijk in stadsdienst, belast met het bijhouden van de dagelijkse cijfergegevens in de vismijn. In '34 nam hij reeds ontslag als stadsbediende en werd griffier van de Ongevallenkas voor Zeevisserij, een bezigheid die hem meer armslag verleende om „Het Visscherijblad” te maken. Zelf schreef hij over die periode in het jubileumnummer ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van het weekblad (december 82): „Maar hoe het blad zich ook ontwikkelde, een lonend bestaan had men er niet aan. De drukker betalen en zien onze kosten te dekken



De portie en de stand werd gekonstabeleerd.

„Het Nieuwe Visscherijblad”, eerste jaargang nr. 1 van zaterdag 1 december 1945. Prijs 2 frank.



**„Het Visserijblad” met als ondertitel „Nieuwsblad van de Kust”.
Zevende jaargang nr. 5 van vrijdag 1 februari 1952. Prijs 3 frank.**

De schitterende loopbaan van de 81-jarige Karel Jonckheere startte in de beginperiode van „Het Visserijblad”. Zijn verbondenheid met Oostende en de zee is alomtebekend. Jonckheere's allereerste boek, geschreven in samenwerking met stadsbibliothecaris-archivaris Carlo Loontjens, was het toneelstuk „Toone de Stierman”. Het bonte drama over de vissersstaking in de 15de eeuw werd wel gedrukt en verkocht, maar nooit opgevoerd. Jonckheere schreef in '32 „Brozens Anny”, een novelle uit het vissersmilieu. Het verhaal verscheen als eerste feuilleton in „Het Visserijblad”. Zijn loopbaan als dichter begon in '33 met enkele bundels die de zee uitademden. Een greep uit de titels van zijn voornaamste poëtische publikaties: „Het Witte Zeil”, „Spiegel der Zee”, „Vloedlijn”, „Van Zee tot Schelp” e.a. (gw)

De titel „Het Visserijblad” in hedendaagse spelling dateert uit het begin van de jaren vijftig. In de periode 1952-54 kende het weekblad een steile opgang en verscheen „Nieuwsblad van de Kust” als ondertitel in de kop. De ontkoppeling van beide titels gebeurde vanaf 7 januari 1954. „Het Nieuwsblad van de Kust”, uitgegeven door Simonne Bolline (echtgenote van Vandenbergh) zoowel van toen af een belangrijke rol in de plaatselijke pers. Niet zozeer om de kwaliteit van

het blad, wel omwille van de oneindige polemieken tussen „Het Kustblad”, „De Zeewacht” en de nieuwkomer uit de Vindictivelaan. De hoopoplopende geschillen, die vaak voor de rechtbank uitgevochten werden, werpen een biezonder licht op de plaatselijke geschiedenis. De pennetwisten hielden aan tot het weekblad halfweg '81 door het Roeselaarse uitgeverscabcern Roularta werd opgeslorpt. „Het Visserijblad” bleef op de markt en Pros Vandenberghc bleef ageren van zijn hoofdkwartier aan de Baelskaai. Met zijn eigenzinnig karakter en zijn polemische stijl bleven kortsluitingen met de overheid en visserijkringen niet uit. Het kwam zijn visserijblad niet steeds ten goede. Na zijn overlijden op 77-jarige leeftijd viel de drijvende kracht achter het blad weg. De erfenis was zwaar en de oplage boerde flink achter uit. Wat al enige tijd in de lucht hing gaf Martine Vandenberghc in het laatste eindejaarsnummer aan de openbaarheid prijs. Zij houdt er mee op, maar het weekblad gaat wel in andere handen over. Voortaan als maandblad, uitgegeven door de v.z.w. Liefkcmores die „Het Visserijblad” op de valreep redde. 55 jaar later, een nieuwe start.

Guido WALTERS.

[illegible]

Vier bemanningsleden van O.137 lieten het leven voor Middelkerke

Stormweder overviel de Kust

„Nieuwsblad van de Kust”, negende jaargang nr. 1 van donderdag 7 januari 1954. Prijs 3 frank.

Nieuwsblad van de KUST

ONAFHANKELIJK INFORMATIEBLAD — Verscheijnt wekelijks — 26 fr. — 32 bladzijden — 348 jaar — nr. 25 — DONDERDAG 25 JUNI 1981 — Tiedskenkerp: Cro. 1

Het weekblad
Nieuwsblad van de Kust
overgeheveld naar de
Uitgeverij NV Roularta

**Frieten met mayonaise
en bier met worsten
op de Oostendse zeedijk**

Laatste nummer van het „Nieuwsblad van de Kust”, 34ste jaargang nr. 25, van donderdag 25 juni 1981. Prijs 26 frank.

**In moeilijke ogenblikken
kunt U op BP oliën vertrouwen.**



MAANDELIJKSE STAAT van VERANDERINGEN voorgekomen in de „Officiële Lijst der Belgische Visserstvaartuigen” – Maand DECEMBER 1987

VERANDERING VAN EIGENDOM

Z.578 „CAROHEIN”

Eigendom: BVBA Rederij Carohein, Panne-
straat 327 - 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/
51.29.85.

Zeebrief: 3.12.1987.

N.590 „HORIZON”

Eigendom: C.V. Horizon, Willem Deroolaan
78 - 8450 Nieuwpoort. Tel. 058/23.56.24.

Zeebrief: 23.12.1987.

NIEUW VAARTUIG

Z.105 „ATLAS”

Roepnaam: O P E A

L.O.A. 36,25 m - Gt 317,00 - bouwjaar 1987 -
werf 11 - staal motor M.A.K. - 1197 pk - bouw-
jaar 1987 - boomkorvisserij
navigatie-instrumenten RF - 2US - 2R - OP -
DN - GC - 2VHF - NP - Aut.pil.

Eigendom: B.V.B.A. Atlas, Genuastraat 14 -
8380 Brugge 5 (Zeebrugge). Tel. 050/
54.40.20.

Zeebrief: 5.12.1987.

O.87 „NELE”

Roepnaam: O P D I

L.O.A. 20,04 m - Gt. 68,00 - bouwjaar 1987 -
werven 52 en 60 - staal motor DAF - 299 pk -
bouwjaar 1987 - boomkorvisserij
navigatie-instrumenten RF - US - RG - 2R -
DN - DNP - VHF - Aut.pil.

Eigendom: B.V.B.A. Rederij Nele, Beuken-
laan 13 - 8401 Bredene. Tel. 059/32.34.68.

Zeebrief: 15.12.1987.

Adresverandering medeëigenaar

O.303 „GIRL LINDA”

Adres medeëigenaar DEPREYTERE Nick,
Zijdeling 24 - 8401 Bredene.

ADRESVERANDERING

N.708 „RUYTINGEN” & N.709 „MARDYCK”

Eigendom: PVBA Rammelo Gebr., Albert I
laan 52B - 8450 Nieuwpoort. Tel. 058/
23.36.08.

WIJZIGING BENAMING ONDERNEMING

Z.30 „WESTHINDER” - Z.90 „OOSTHIN-
DER” - Z.91 „NOORDHINDER”

Eigendom: B.V.B.A. Rederij DE NOORD-
HINDER, Marktstraat 48 - 8390 Knikke-
Heist.

N.723 „PALLIETER”

Eigendom: B.V.B.A. Gerard & Puystiens,
Boudrystraat 21 - 8458 Oostduinkerke.

INBOUW NIEUWE MOTOR + VERHO- GING PK.

N.58 „PASCIN”

Eigendom: P.V.B.A. Rederij PASCIN, Oude
Veumestraat 45 - 8450 Nieuwpoort.

Motor Cummins - 300 pk - bouwjaar 1987.

Zeebrief: 30.12.1987.

Bron: Ministerie van Verkeerswezen, Be-
stuur van het Zeewezen en van de Binnen-
scheepvaart.

HIER HAD UW PUBLICITEIT KUNNEN STAAN

VOOR INLICHTINGEN:

H. BAELSKAAI 2

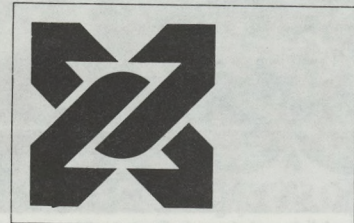
8400 OOSTENDE

TEL. (059) 32.55.59

ZIJ HADDEN PECH

♦ Op de visgronden kreeg men aan boord
van de O.279 van rederij Ramblers af te
rekenen met een motordefect ingevolge een
onvoldoende smering. Gezien het euvel met
de beschikbare middelen aan boord niet kon
hersteld worden besloot de schipper de reis
te onderbreken. Op eigen krachten kon men
de thuishaven binnen lopen.

♦ In de haven van Oostende liep het kust-
visserstvaartuig O.468 averij op aan stuur-
boordzijde toen het afgemeerd lag. De averij
werd veroorzaakt nadat de meertrossen van
de O.191, ingevolge de hevige rukwinden,
braken waardoor het vaartuig tegen de
O.468 terecht kwam.



SMIT TAK

**Voor het klaren van
vistuig of andere
duik- en bergings-
werkzaamheden.**

**Zalmstraat 1,
3016 DS ROTTERDAM**

**Postbus 1042,
3000 BA ROTTERDAM**

☎ (010) 454 99 11
(dag en nacht)

Telex 22222 smit nl
ext. smittakt+
(dag en nacht)

Telefax (010) 4139941

Marifoon Kanaal 92

LAATSTE BERICHTEN

■ Op vrijdag 12 februari gaat in het casino te
Knokke een gezellig samenzijn door, met
maaltijd, georganiseerd door de rederscen-
trale. Het is geleden van in 1981, t.g.v. het
30-jarig bestaan, dat de rederscentrale nog
zo'n samenzijn georganiseerd heeft.

Het feestgebeuren staat in het teken van een
huldiging van Marcel Poppe, gewezen se-
kretaris-generaal op het ministerie van ver-
keerswezen. Ook de heer Witterwulghe, af-
scheidnemend ondervoorzitter van de re-
derscentrale wordt gevierd.

■ In de nacht van donderdag op vrijdag
werd Willy Van Waes hardhandig aangepakt
door een drietal nozems terwijl hij in Oosten-
de een Grieks maal aan het verorberen was.
De heer Van Waes is, niettegenstaande ver-
schillende kneuzingen, na verzorging terug
naar huis kunnen keren.

■ De vismijn van Scheveningen is een

agressieve verkoopspolitiek naar onze re-
ders toe aan het voeren. Hopelijk laten onze
reders zich niet gemakkelijk verleiden door
een gemakkelijke winst, ten nadele van de
eigen mijnen en handelaars, waarop ze toch
een heel jaar moeten kunnen rekenen.

■ Er komt eindelijk een beetje schot in de
onderhandelingen tussen OVA en het Oos-
tendse stadsbestuur. Méér dan een maand
na de officiële kandidaatstelling van OVA om
de vismijn over te nemen, zou het eindelijk tot
een afspraak tussen beide partijen gekomen
zijn... om een gemeenschappelijke vergade-
ring te beleggen.

■ Op donderdag 21 januari verkocht de Z.72
in Grimsby 305 kit (1 kit = 62,5 kg) vis, die
een besomming opleverde van 25.644 Pond
(1 Pond is ongeveer 60 Bfr.) Op maandag 25
januari werden daar ook nog de O.231 St.-
Carolus en de Z.47 Saturnus verwacht met
respektievelijk 430 en 350 kit.

ARTISTIEK-MARITIEME FOLKLORE TE OOSTENDE: HET SCHEEPSPORTRET IN ACHTERGLASTECHNIEK

Rond 1800 kwam te Oostende een artistiek-maritiem schildergenre tot bloei dat nu – op kleine middens van kenners-verzamelaars na – helemaal vergeten is: het scheepsportret in achterglastechniek.

SCHEEPSPORTRETEN...

...Deze schilderijen zijn, zoals de naam het treffend omschrijft, werkelijk „portretten” van bestaande schepen: exacte, gedetailleerde uitbeeldingen van vaartuigen, veelal in profiel. Artistieke overwegingen waren in dat genre van ondergeschikt belang, toch stralen deze scheepsportretten een onbetwistbare charme uit.

Scheepsportretten werden bijna uitsluitend op bestelling gemaakt, doorgaans in verscheidene exemplaren. Kapiteins en andere zeelui bestelden ze voor zichzelf en voor hun familieleden die met het portret een soort constante aanwezigheid van hun broodwinning in huis hadden. Reders versierden niet zonder enige trots hun kantoren met portretten van de schepen die hun vlag voeren, scheepsbouwers hingen portretten op van de vaartuigen die bij hen van stapel waren gelopen.

Het schilderen van scheepsportretten was een zeemansgebruik dat algemeen verspreid was in zowat alle belangrijke havens ter wereld. De procédés waren de goedkope aquarel en de duurdere olieverf. Maar ook het achterglasschilderen, een heel speciaal procédé, was in trek. Hierbij ging de kunstenaar eigenlijk op een totaal omgekeerde wijze te werk dan bij het olieverfschilderen. De verf werd aangebracht op een glasplaat op de zijde die de achterkant moest worden. De schilder begon met de detaillering zoals de lijnen van romp, tuig, zeilen; daarvoor schilderde hij de schaduwpartijen en tenslotte de dominerende achtergrondtinten. Dit procédé bracht met zich mee dat vergeten details naderhand niet meer konden bijgeschilderd worden.

Het resultaat werd bekeken langs de niet beschilderde zijde, dus de voorkant van de plaat.

Oostende, en later ook Antwerpen, waren de centra waar het genre van het scheepsportret een bloei kende. In de achterglastechniek golden kunstenaars als Wenzeslas Wieden, Petrus Nefors (tot voor kort enkel gekend onder zijn initialen P.N.), François Me-seure en Petrus-Cornelis Weyts als uitblinders.

De „stamvader” van het scheepsportret in achterglastechniek te Oostende:

Wenzeslaus WIEDEN

° Lengenau (Tsjechoslowakije), 1769 (nu Skalica)

† Oostende, 29 september 1814

WIEDEN was als glashandelaar gevestigd te Oostende, Langestraat 4.

WIEDEN woonde in 1802 zeker reeds te Oostende. Over de voorafgaande periode in zijn leven is niets met zekerheid geweten. Misschien heeft hij als kind met zijn ouders of als zelfstandig glasbewerker betere oorden



opgezocht in de periode na de Zevenjarige Oorlog (1756-1763), die een crisis teweeg had gebracht in de Midden-Europese glasindustrie. Het is ook mogelijk dat WIEDEN als leerdier met volksschilderijtjes in achterglastechniek uit Bohemen tenslotte in Oostende was verzeild. Te Oostende was WIEDEN werkzaam als z.g. portrettist van schepen in deze bij uitstek volkse schildertechniek. Hij is tevens de oudst gekende kunstenaar die het genre in ons land beoefend heeft; we kunnen hem dus de vader van de scheepsportretteerkunst in achterglastechniek in Vlaanderen noemen. Zijn creaties waren van uitstekende schildertechnische kwaliteit.

Van WIEDEN is slechts zelden werk bewaard in musea en privé-collecties. Het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen bezit: *Portret van een brik* (1805, zijn oudst gekende werk); *Portret van een Engelse tweedekker van 66 stukken* (1806); *Engelse brik poogt een Oostendse schuit te kapen* (1808); *Portret van een korvet en logger* (ca. 1810); *Portret van een korvet en brik* (ca. 1810); *Portret van het Engelse liniërschip Victory en andere oorlogsschepen* (1812); *Portret van een Frans korvet, de Oostendse haven binnenzeilend* (1814). In de privé-verzameling Lilar te Antwerpen bevinden zich *De Franse galjoet Le Dragon* en *De galjas Caroline* (beide 1808). Het Peabody Museum te Salem (Mass., U.S.A.) bewaart twee anonieme havengezichten van Brest met Duitstalige onderschriften. Mogelijk zijn ook deze van de hand van WIEDEN, temeer daar ze een kenmerk gemeen hebben met zijn authentieke werken, nl. een toneelachtig gordijn rondom de legende, geflankeerd door militaria. WIEDEN monogrammeerde zijn werken doorgaans met W.W. of tekende voluit met W. Wieden.

François-Laurent MESEURE

° ?, 1772

† ?, na 1860

Samen met W. Wieden behoort MESEURE tot de vroegste beoefenaars van het maritieme genre in achterglastechniek in ons land. Net als Wieden was ook hij werkzaam te Oostende, de bakermat van het genre in Bel-

gië. Ongetwijfeld moeten MESEURE en Wieden elkaar gekend hebben. Over de persoon en het oeuvre van MESEURE is overigens niet zoveel geweten. MESEURE schilderde zowel portretten van schepen als maritieme taferelen zoals vlootparades, vijandelikheden op zee, enz. Zijn oudste bekende werk (1808) is een voorstelling van twee Franse liniërschepen, *Gaulois* en *Mont-Blanc*, die voor anker liggen nabij het Fort Dauphin te San Domingo; wellicht gaat het hier om een kopie naar een prent of schilderij van een andere kunstenaar. Van omstreeks 1815 dateert een taferel met de Engelse vloot nabij Cadix in 1814 (Antwerpen, nationaal Scheepvaartmuseum). Een versie in spiegelbeeld gemonogrammeerd F.M. die in hetzelfde museum bewaard wordt, dateert uit 1849. Uit 1860 tenslotte is een voluit gesigneerd portret van het liniërschip *Duke of Wellington* (Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum). MESEURE moet ongetwijfeld tot op heel hoge leeftijd actief geweest zijn.

Petrus NEFORS

° Oostende, 12.08.1790

† Oostende, 3.03.1876

Van beroep was NEFORS zeeman: hij voer tot in 1854 als kapitein op diverse Belgische schepen. Tot in 1981 kende niemand meer de juiste identiteit van „P.N.”, een kunstenaar die met dit monogram tal van scheepsportretten in achterglastechniek had gesigneerd. Toen ontdekte J. van Beylen, conservator van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, een *Portret van de topzeilschoener Perseverance* (ca. 1832), dat voluit getekend was met Petrus Nefors. Op basis van stijlvergelijking konden de anonieme „P.N.”'s ook aan NEFORS toegeschreven worden.

Van NEFORS is betrekkelijk veel werk bewaard gebleven. Uit de literatuur is bekend: *De Oostendse schoenerkorf Le Bien Venu, schipbreuk lijdend op de rede van Danzig* (1836). In privé-verzamelingen bevinden zich: *De reddingsboot Little Kitty, kapitein*

John Night van Margate, snelt een Engelse brik in nood ter hulp bij stormweer; Het overvaren van de Engelse kotter *Camelion* door het Engelse oorlogsfregat H.M.S. *Castor* ter hoogte van Dover op 27 aug. 1834; Portret van de Engelse schoenerkof *Symmetry* van Goole, kapitein Brashaw, zeilend voor de Vlaamse kust ter hoogte van Oostende; Portret van de *Mathilde*; het genoemde Portret van de topzeilschoener *Perseverance*, de haven van Oostende binnenzeilend.

Het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen is in het bezit van een aantal werken: *Gevecht tussen het H.M.S. Shannon en het U.S.S. Chesapeake* in 1813 (ca. 1830), naar een gravure van J. Jeakes; Portret van de Engelse dubbeltopzeilschoener *Gilblas* (1839); Portret van de driemastbark *Aigle* (1841); Portret van de driemastbark *Mathilde* (ca. 1851); Portret van het linesschip *Duke* og *Wellington* (ca. 1860); verder nog van twee achterglasschilderingen die op grond van stilistische vergelijking toegeschreven worden aan NEFORS: Portret van een Oostendse radersleepboot en het Portret van het raderstoomschip *Léopold Premier*.

Petrus-Cornelis WEYTS

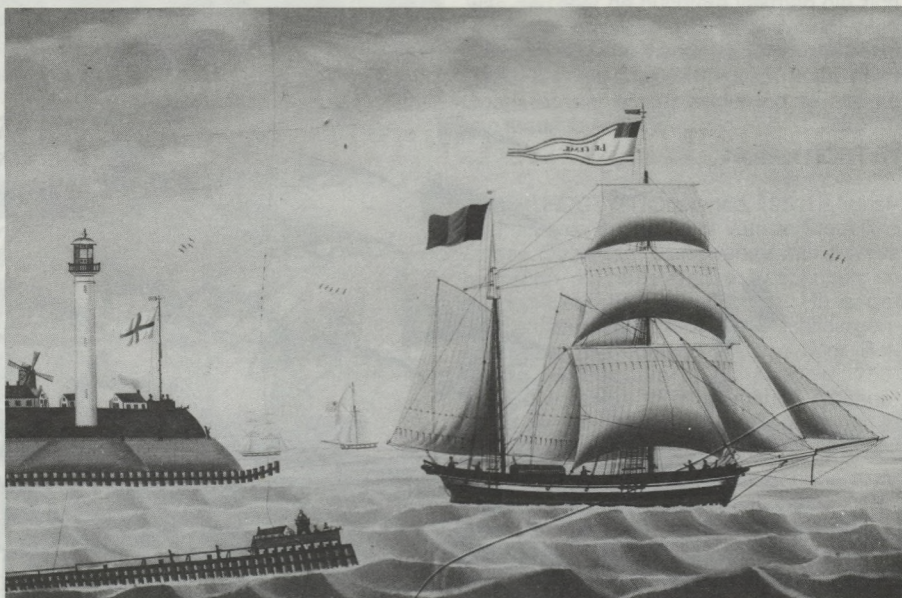
° Gistel, 4.01.1799

† Antwerpen, 29.03.1855

WEYTS was de belangrijkste navolger van Wenzel Wieden. Ook met de schilderijen van François Meseure zijn er sterke gelijkenissen. Mogelijk was WEYTS een leerling van deze laatste. In de registers van de burgerlijke stand te Oostende stond WEYTS als „schilder” ingeschreven. Misschien slaat dat op zijn activiteit als scheepsportretist, maar mogelijk was zijn hoofdberoep dat van huis-schilder.

Het oudste bekende achterglasschilderij van Petrus Cornelius WEYTS is een *Haven van Oostende* (1824). Invloed van Wieden en Meseure is er zonder meer duidelijk. Links in het beeld krijgen we een voorstelling van de Oostendse haveningang met staketsels en vuurtoren, naar rechts toe is er een zeepartij, waarop het in profiel geportretteerde schip evolueert.

Onder de voorstelling komt een fijn gouden biesje en daaronder een lijst in zwart, groen of blauw met op een wit vlak de tekst, versierd door een gestileerd gordijn, soms ook met militaria. WEYTS schilderde ook zeeslagtaferelen, waarvoor hij in de regel inspiratie ging opdoen bij prenten en litho's.



In 1838 verhuisde WEYTS met zijn gezin naar Antwerpen, waar hij wellicht – en niet ten onrechte – grotere afzetmogelijkheden voor zijn werken vermoedde. De massale productiek van scheepsportretten in achterglasschilderij van WEYTS verspreidde zich dan ook vooral vanuit Antwerpen over zowat alle zeevarende landen. Zijn broer Ignatius Jozef Johannes verhuisde mee naar Antwerpen. Het vermoeden bestaat dat hij samen met WEYTS's zoon Carolus Ludovicus in het schildersbedrijfje van WEYTS meewerkte. Ze woonden allen in het huis op de Paardemarkt 71 te Antwerpen.

Vele van WEYTS's schilderijen zijn niet gesigneerd. In zijn Oostendse periode treffen we soms de signatuur „P. Weyts à Ostende” aan, te Antwerpen „P. Weyts à Anvers” of nog „P. Weyts Antwerpen”.

WEYTS's talloze scheepsportretten bevatten nu een unieke schat aan maritiem-historische informatie door de accurate scheepstechnische voorstellingen van de geportretteerde vaartuigen. Op het esthetische vlak zijn WEYTS's achterglasschilderingen geen grote kunst. Onmiskenbaar is echter het romantische karakter dat deze getuigenissen van de glorieuze zeilvaart in de 19de eeuw in de loop der tijd verkregen hebben.

WEYTS's werk is ruim vertegenwoordigd in

tal van – meestal maritieme – musea: Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum: een *Nederlands koopvaardijfregat* (1824), een *Nederlands korvet* (ca. 1824), portret van het Engels stoomschip *Talbot* (ca. 1824), een *Zeeslag tussen Engelse en Franse schepen*, de *Franse linesschepen Gaulois en Mont-Blanc in de baai van Fort Dauphin* (1802) (er zijn twee versies, één uit 1830 en een uit ca. 1840, die beide teruggaan op een prototype van W. Wieden), *Schip in een orkaan/Schip met noodtuig - 1787* (dubbelvoorstelling), *De Engelse vloot nabij Cadix in 1814* (1831) (naar een prototype van Meseure), *Gevecht tussen het Engelse fregat Java en het Amerikaanse fregat Constitution - 1812* (1832; naar een gravure van J.J. Baugéan), *De schoenerkof Télémaque* uit Antwerpen (1836), de *Brik Charles Quint* uit Antwerpen (1840) (4 diverse portretten), de driemastbank *Météore* (ca. 1840), de *Zeeslag van Navarino in 1827* (ca. 1840) (naar een prent van P.J. Gilbert), de schoenerbrik *Belgique* uit Brussel (ca. 1841), de schoenerkof *Josephina* uit Papenburg (ca. 1843), de driemastbark *Dyle* uit Antwerpen (1843), de brik *Fénélon* uit Antwerpen (1844), het volschip *Phénomène* uit Antwerpen (1845), de brik *Infatigable* uit Antwerpen (1846), de driemastbark *Harriet* uit Boom (1849), de schoenerkof *Jeanette* uit Antwerpen (1850), de schoenergaljoet *Joseph* uit Gent (1850), het volschip *Uncas* uit Antwerpen (1850), de schoenerkof *Gustave Adolphe* uit Antwerpen (1851), de driemastbark *Petronille* uit Gent (1851), de schoenerbrik *Augustin* uit Antwerpen (1851), de driemastbark *Fanie* uit Antwerpen (1851), het volschip *Marie-Amélie* uit Antwerpen (1851), de driemastbark *Charlemagne* uit Antwerpen (1852), de driemastbark *Edisto* uit Charleston (1852), de driemastbark *Marie-Theresia* uit Antwerpen (1853), de driemastbark *Van Dijk* uit Antwerpen (1853), de topzeilschoener *Octavie* uit Antwerpen (1853), de driemastbark *Stad Antwerpen* uit Antwerpen (1853), de sloep *Joséphine* uit Antwerpen (1855), de sloep *Jonge Maria* uit Antwerpen (1855), de sloep *Zwarte Zwolm Courier* uit Antwerpen (1855), de sloep *Van Baele* uit Antwerpen (1855). Laatstgenoemde 4 portretten waren WEYTS's laatste werken. Een vijfde portret uit de reeks, *De Hoop*, werd door zijn zoon Carolus Ludovicus voltooid; Arendal, Aust-Agder Museum: de brik *Ellida* van Arendal (1836); Bremen, Focke Museum: de driemastbark *Richard Cobden* uit Bremen (1849); Cape Ann Historical So-





ciety (U.S.A.): het volschip *Reliance* uit Boston (1851); Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte: de brik *Antoine* (1841); Helsingør, Handels- og Søfartsmuseet: de brik *August Wilhelm* uit Kopenhagen (1840); Salem, Peabody Museum: het volschip *Oceanus* uit Boston (ca. 1842), de driemastbark *Baltic* uit Thomaston (1844), het volschip *Robert Pulsford* uit Lynn (1844), het volschip *Flavio* (1848), de driemastbark *Natchez* (ca. 1854); Skien, Brekke Museum: de driemastbark *Skien uit Skien* (1845); Stockholm, Statens Sjöhistoriska Museum: de driemastbark *Gustaf Wasa* (1840); Oostende, Museum voor Schone Kunsten: de galjas *César* (1835); Tønsberg, Vestfold Fylkemuseum: de brik *Faædres Mindæ* uit Tønsberg (1847) *3de Søstre af Thjømøe* (1849).

„FIRMA P.C. WEYTS... EN ZONEN”

2 zonen van Petrus-Cornelius WEYTS – uit diverse huwelijken – zetten het artistieke ambacht van hun vader verder. Het werkterrein is nu echter naar Antwerpen verlegd.

Carolus-Ludovicus WEYTS

° Oostende, 22.02.1828

† Antwerpen, 2.05.1876

WEYTS trad pas in 1855, na het overlijden van zijn vader dus, op het voorplan. Als men rekening houdt met wat nu nog in privé-verzamelingen en in musea van zijn werk bewaard is, moet hij als scheepsportrettist een enorme activiteit aan de dag gelegd hebben. Over zijn levensloop zelf is niets bijzonders bekend.

WEYTS heeft ook olieverven met scheepsportretten geschilderd. Qua opbouw sluiten ze volledig aan bij de trant van zijn achterglaswerk: onder de nauwkeurige weergave van het schip in profiel komt in de regel een fijne gouden bies met daaronder een zwarte fries waarin de naam van het schip staat, meestal gevolgd door de naam van de kapitein en het jaartal.

Zijn signatuur varieert: zowel C.I. WEYTS als C. WEYTS D'ANVERS komen voor, maar heel wat werken dragen geen handtekening.

Werken van WEYTS worden bewaard in volgende musea: Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum; Ardendal, Aust-Ag-

der Museum; Göteborg, Sjöfartsmuseet; Halifax, Marine Museum; Hamburg-Altona, Altonaer Museum für Landschaft, Volkstum und Seefischerei; Helsingør, Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg; Oslo, Norsk Sjøfartsmuseum; Rotterdam, Maritiem Museum „Prins Hendrik”; Salem Peabody Museum; Sandefjord, Sjøfartsmuseum; Stockholm, Statens Sjöhistoriska Museum.

Ignatius-Jan WEYTS

° Antwerpen, 24.04.1840

† Antwerpen, 10.05.1880

WEYTS volgde lessen in de scheepsbouwkunde aan de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten te Antwerpen, maar ging zich daarna (1867) toeleggen op het schilderen van scheepsportretten en maritieme tafereelen in achterglastechniek en in olieverf. In die zin was hij volledig geïntegreerd in het bedrijf dat door zijn vader Petrus Cornelius WEYTS in 1838 te Antwerpen was opgezet en dat honderden scheepsportretten leverde op bestelling. Van WEYTS is weinig werk dat

op zijn naam staat, bewaard gebleven. Dit is deels te verklaren door zijn relatief vroeg overlijden, deels ook door het feit dat het om een soort familiebedrijf ging, waar de naam van de voornaamste figuur als handtekening diende. Zijn schilderijen zijn echter meestal gemonogrammeerd „I.W.”. Van WEYTS zijn naast werken in achterglas ook olieschilderijen bekend, b.v. het portret van de Franse brik *Harmonie* (1878) (Antwerpen, privé-verz.).

Te Antwerpen in het Nationaal Scheepvaartmuseum bevindt zich het werk *Kentering van een sloep van het Franse lineschip Algeiras - 1831* (ca. 1870), gekopieerd naar een litho van A. Mayer en Sabatier uit ca. 1831). Ook te Arendal in Noorwegen in het Aust-Agder Museum hangt een werk van hem: *Driemastbark Landbø* (1877).

Met het vertrek van de WEYTSSEN naar Antwerpen viel Oostende terug als centrum voor eglomisés. Enkele lokale figuren zetten nog een tijdlang de traditie voort, zoals E. DEVRIESE die hier in de jaren 1850-1875 werkzaam was.

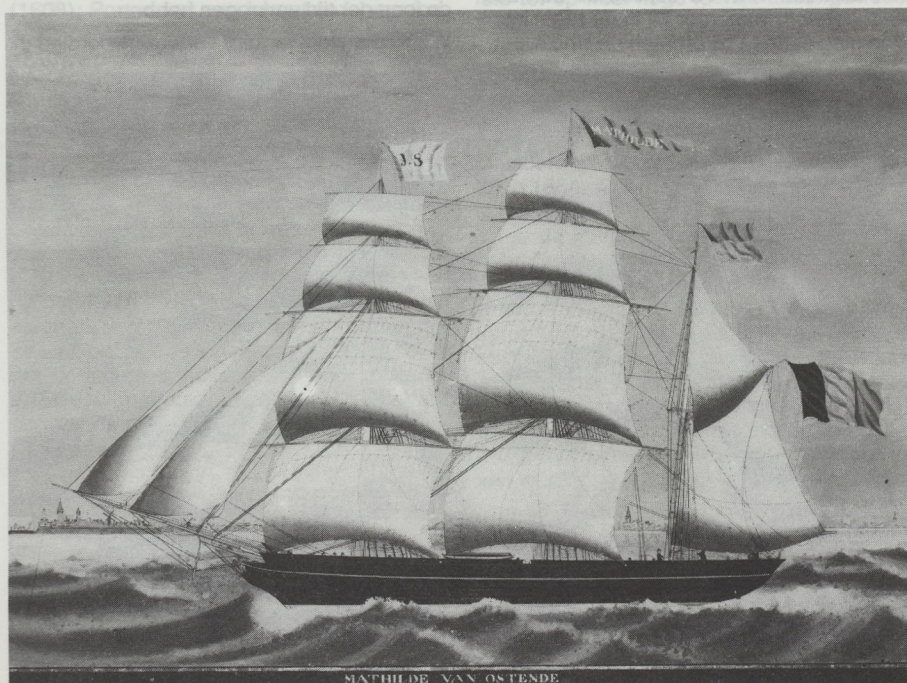
In het Oostends Heemkundig Museum „De Plate” kunt u van zijn hand een portret van de visserssloep O.119 EMMA uit 1874 bewonderen.

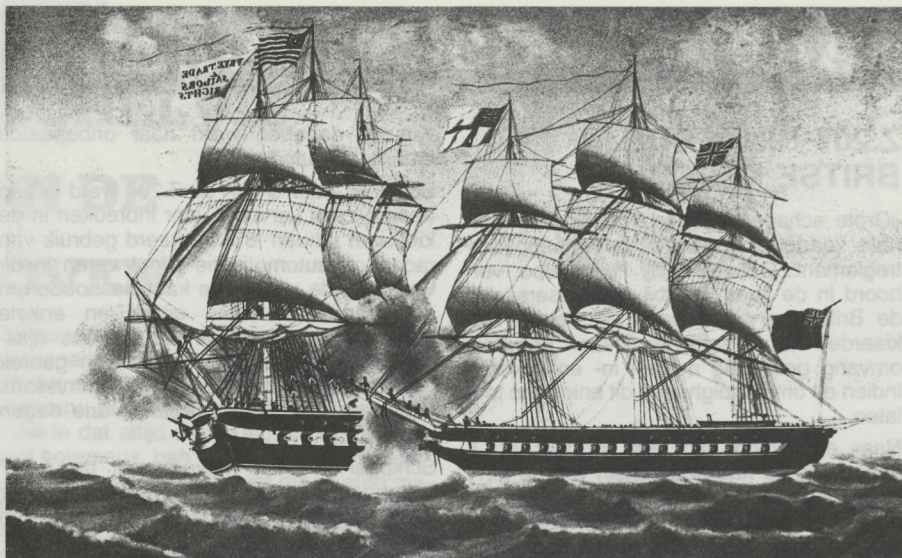
Het Scheepvaartmuseum Antwerpen bezit van hem een „Botsing tussen de twee Oostendse visserssloepen O.63 „Jeune Léonard” en O.60 „Frederik II” op 23 januari 1852.

Hij maakte ook funeraire achterglasschilderijtjes. „De Plate” bewaart er ééntje van.

Verder is er nog E. VAN WYNENDAELE, te Oostende werkzaam omstreeks 1860, van wie „De Plate” een werkmodel voor een achterglasschilderij bezit, voorstellende de „Amphitrite”; en Emile VAN HESTE (° Oostende, 1847) – stamvader van de lokale schildersfamilie met die naam. Van zijn hand in „De Plate” het scheepsportret van de O.27 „Belle Poule” uit 1868.

Ook te Oostende situeren we de achterglasschilder die we enkel onder zijn monogram G.V.D.S. kennen. Van zijn hand kennen we het portret van de „Egide”, een Oostends schip, uit 1865.





Rond 1880 was het zo goed als gedaan met het scheepsportret in achterglastechniek. Olieverf nam aanvankelijk de taak over. Te Oostende kennen we een Charles WILDT die het genre beoefende, te Antwerpen de beroemde John-Henry MOHRMANN. Maar dat is dan weer een ander verhaal.

Met de opkomst van de fotografie ondervond het schilderen van scheepsportretten van langsom meer concurrentie. De foto immers, kwam nog meer dan olievert tegemoet aan de wensen van deze soort cliënteel. In ons land leverden fotografen als Maurice Antony en Arthur Pottier puik werk op dat vlak.

Maurice Antony (1883-1963), nauw verwant met de kunstschilder Permeke, was één van de beste kunstfotografen in ons land.

Zijn faam dankt hij vooral aan zijn esthetiserende fotografie waarin voornamelijk Oostende en de Noordzeekust als thema fungeerden: de zee, de haven, het strandleven, pittoreske vissersbuurten, de mondaine Kurzaalwereld,...

De leperling Antony was een veel gevraagd fotograaf in de hem zo vertrouwde vissers- en scheepvaartmilieus.

Naast zijn artistieke fotografie, verzorgde hij in opdracht van rederijen reportages van te waterlatingen en maakte hij talloze scheepsportretten die hij alle signeerde en dateerde. De fotografie verving hier heel uitstekend het gedetailleerde schilderwerk van de 19-eeuwse scheepsportrettisten.

De iets oudere Arthur Pottier (1877-1946)

was dan meer de nuchtere vakman die zich naast de klassieke portretfotografie, toch hoofdzakelijk met maritieme fotografie bezig hield. Technisch en esthetisch komt deze Oostendenaar echter zelden op de hoogte van Maurice Antony.

Norbert HOSTYN

Norbert HOSTYN (Oostende, 1951) is kunsthistoricus en conservator van de Stedelijke Musea Oostende. Medewerker aan diverse Belgische en buitenlandse tijdschriften en gespecialiseerde naslagwerken. Hij is gespecialiseerd in de traditionele schildergeslachten zoals ze beoefend werden door Belgische Kunstenaars in de periode 1750-1940: landschap, stillevens, marine, stadsgezicht, dierschikdering, en in de beeldhouwkunst uit dezelfde tijd.

Contactadres: Museum voor Schone Kunsten, Wapenplein, B-8400 Oostende (tel. 059/80.53.35).

Adverteren?



(059) 32.55.59

EEN OOSTENDENAAR ZONDER ZEEWACHT IS ZOALS DE TRAP ZONDER VIS



Tel. (059) 32 25 51

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

♦ Er werd een schorsing van drie dagen gevorderd tegen schipper Lucien Verleene van de O.369 „Koningin der Engelen”. Aanleiding was een inbreuk op het verkeersscheidingsstelsel bij de casquets (zitting 6 januari).

♦ Schipper Raymond Beernaert van de O.427 werd gekonfronteerd met een schorsing van 5 dagen omdat zijn schip in minder dan 24 uur 2 keer op een scheve koers werd betrap (zitting 6 januari).

♦ In april 1987 kwam de Duitse coaster Xandrina in aanvaring met de Z.79 „Thorn”. Willy Van Beveren en schipper Frans Vandierendonck moesten uitleg komen verstrekken (zitting 6 januari).

♦ Schipper Jan Mesure van de Z.19 beschuldigde een oud-varensgezel van sabotage. De betrokkene had allerlei onheil aangericht om zich te wreken over het feit dat hij niet als schipper werd aangemonsterd. De onderzoeksraad wil het gedrag van die visser nu verder onderzoeken (zitting 6 januari).

♦ Tegen Z.44 „De Caine” werd een klacht ingediend, wegens inbreuken op de milieuwetten. Schipper Vanhove zal op een volgende zitting zijn versie van de feiten komen vertellen.

Z.207 HINDERDE BRITSE FERRY

„Grote schepen hebben voorrang op kleinere vaartuigen”, zo luidt het scheepvaartreglement. Getuige Willy Rammeloo, verhoord in de zaak waarbij een vissersschip de Britse ferry „Norwave” hinderde, verklaarde dat vaartuigen van ongelijke omvang gelijktijdig mogen in- en uitvaren indien de omstandigheden dit enigszins toelaten.

Naar aanleiding van een incident op 5 december '85 had de kapitein van de ferry klacht ingediend omdat hij bij het uitvaren gehinderd werd door de Z.207 „Adamtje” van schipper Adams. Op een vorige zitting probeerde de schipper de schuld in de schoenen te schuiven van de Z.122 „Noordster” die even voordien was binnengelopen. Uit getuigenissen van Portcontrol bleek echter dat de Z.207 zich nog buiten de vaargeul bevond toen de Z.122 de vaarroute van de Norwave kruiste. Beide vissersvaartuigen hadden van Portcontrol Zeebrugge, waar getuige Rammeloo op dat ogenblik van dienst was, toelating gekregen om binnen te varen. Vanzelfsprekend dienden hierbij de gebruikelijke regels gevolgd, onder meer het uiterst stuurboord houden in de vaargeul. Portcontrol maakte tevens melding van een uitvarende ferry. Het verder verloop

van de debatten werd naar onbepaalde datum verdaagd.

Schipper Adams van de Z.207 werd in een andere zaak vervolgd voor inbreuken in de loop van januari '87. Verkeerd gebruik van radar, op automatische piloot varen in de vaargeul, de verkeerde kant aanhouden in de vaargeul, slechte uitkijk en enkele andere tekortkomingen die volgens rijkscommissaris Carly wijzen op een gebrek aan zeemanschap. De rijkscommissaris vorderde voor deze inbreuken drie dagen schorsing.

Schipper Chantal Meyers van de Z.507 Breughel kwam er slechter vanaf. Voorzitter Carly eiste niet minder dan tien dagen schorsing voor het niet verlenen van sleephulp aan de Z.321 „Aurora”.



Omslagfoto: Guido Walters



Een beeld van de perskonferentie waarop de „Postzegel van de zee” voorgesteld werd. Derde van links is de heer Etienne Moonen, voorzitter van de organiserende postzegelclub. Links naast hem de ontwerper van de postzegel, de heer Bonnevalle.

SCHELVIS IN DE OVEN



Vanavond eten we schelvis, zei ik vanmorgen energiek tegen mijn vriend. „Schelvis” zei die, en zag er uit of hij zelfs niet meer zou opstaan: „Ik eet niet graag vis, mijn moeder maakte dat altijd de vrijdag, afgekookte vis met botersaus, bah”. „Zo”, zei ik strijdvast, — „mensen die iets niet graag eten maken mij agressief, dat komt waarschijnlijk door MIJN moeder, die altijd vanalles niet, graag mocht — „eet jij niet graag vis?” „Nee” was de repliek „enkel graag zalm en zee-tong”.

Mijn besluit stond vast. We zouden die kerel leren vis eten, we zouden de geplande schelvis wel even verkleden, we zouden hem zo bereiden dat vriendlief duimen en vingers zou aflikken.

We trokken dus naar de winkel en kochten daar:

2 sneden schelvis

50 gr. boter

1 citroen

1 bosje peterselie

thym

2 tomaten

zout, peper

1 glas droge witte wijn.

Toen togen we aan het werk:

We verkruiden de thym, persten de citroenen en plaatsten de sneden schelvis in een schotel. We bestrooiden ze met de thym, besprooiden ze met de helft van het citroen-

sap, en lieten ze een uurtje marineren. Uiteraard draaiden we ze nu en dan eens om, opdat het sap er goed zou intrekken.

Ondertussen namen we een vuurvaste schotel, die we inboterden en we lieten de oven voorverwarmen.

De sneden schelvis, goed uitgelekt en afgedroogd, omringd door kwartjes tomaat schikten we in de schaal, en we vergaten niet er wat peper en zout op te doen. Een klontje boter ging op elke moot vis, de rest verdeelden we over de tomaten. We overgoten het geheel met een droge witte wijn. Toen ging alles voor $\pm$ 20 minuten de oven in.

Bij het opdienen overgoten we de vis met de rest van het citroensap, en versierden hem met fijngeknijpte peterselie.

En of die vriend er van hield of niet, vertellen we U een volgende keer.

INGRID STASSE.

ZEEBRUGSE GARNAALKONING '87



Nets als het jaar voordien viste de bemanning van de Z.430 „Margibel” de meeste garnalen bijeen. Schipper-eigenaar Jozef Martony en de matrozen Mark Denorme en Gino Hauteman voerden 35.022 kg „snoepjes van de zee” aan die bij verkoop 4.760.329 frank opleverden. De Z.586 „Mermaid” voerde bijna 5.000 kg minder aan maar die toch 4,7 miljoen opleverden. In Zeebrugge werden meer dan 250.000 kg garnalen aangevoerd die een koper vonden tegen een gemiddelde prijs van 132 fr. het kg. (gw)

AFSCHRIJVINGEN

In een visserijblad past een regelmatig terugkomende rubriek „fiscaliteit”. Vanaf deze maand zal dergelijke rubriek dan ook telkens aan bod komen. Het is de bedoeling dat, na verloop van tijd, elke geïnteresseerde een volledige steekkaartenbak kan hebben van alle fiscale problemen en een idee heeft om deze moeilijke problemen op te lossen.

Deze maand wensen wij als onderwerp de toegelaten afschrijvingen van schepen en boten die voor zee- of binnenvaart worden gebruikt, toe te lichten.

Hier is een afwijking met een normale gebruikelijke afschrijving waarbij steeds rekening gehouden wordt met de economische levensduur van het afschrijfbaar voorwerp.

Fiscaal werd er beslist dat de hiernavolgende percenten als afschrijving mogen worden aangenomen:

- voor het jaar of boekjaar van de ingebruikneming, of voor de 12 maanden volgend op die ingebruikneming 20%
- voor ieder van de volgende twee jaren of boekjaren, of voor ieder van de volgende twee tijdperken van 12 maanden 15%
- vervolgens, per jaar of boekjaar of tijdperk van 12 maanden, tot volledige afschrijving 10%

Die afschrijvingspercenten zijn van toepassing op de aanschaffings- of beleggingswaarde; die waarde mag de bij aankoop van een tweedehandsschip of -boot gedane onkosten wegens grote herstellingen en inrichting begripen.

De belangrijke transformatiekosten met het oog op de modernisering van reeds in gebruik zijnde eenheden mogen in hetzelfde tempo worden afgeschreven.

Indien voorgaande afschrijvingen niet volledig werden toegepast, ontstaan er afschrijvingstekorten. Deze afschrijvingstekorten mogen, betreffende de eerste drie boekjaren, te rekenen vanaf het boekjaar waarin het schip of de boot in de vaart werd gebracht, worden ingehaald tijdens de belastbare tijdperken die volgen op dat waarin het tekort is ontstaan, zelfs buiten de normale afschrijvingsperiode van 8 jaar, doch met dien verstande dat de totale afschrijvingsannuïteit per schip of per boot in geen geval meer dan 20% van de aanschaffings- of beleggingswaarde mag bedragen.

Op voorschotten betaald voor schepen kunnen dezelfde afschrijvingen worden toegepast doch komen evenwel niet in aanmerking voor degressieve afschrijving.

Johan Sanders
Accountant

NETTENMAKER

gevraagd

voor onmiddellijke
indiensttreding.

H. Baelskaai 27,

8400 Oostende

Tel. (059) 32 29 51

HET JAAR 1987 WERD SUCCESJAAR VOOR ONZE VISSERSVLOOT

Dankzij de nimmer aflatende inzet van onze reders en vissers, dankzij ook Moeder Natuur werd het voorbije jaar 1987 voor onze Belgische vissersvloot met haar 199 operationele vaartuigen een echt goed jaar. Mits het naleven van de overeenkomsten door alle partijen (alle landen) en strengere milieucontroles in de Noordzee kan ook 1988 weer zo'n denderend jaar worden. Visserij is de bedrijfstak van de toekomst.

En nu even terugblikken!

AANVOER IN 1987

De eerste twee wintermaanden van 1987 werden gekenmerkt door bijzonder goede kabeljauwvangsten. Toen op 1 maart 1987 de vervelende bijkomende vangstbeperkingen van kracht werden, die de verdere kabeljauwvisserij dienden in te tomen, was het Noordzee-kabeljauwquotum reeds voor de helft opgebruikt. Toch slaagde de visserijvloot erin haar activiteit gemeten in zeedagen met 2.706 of 7,4% op te drijven tot 39.235 zeedagen. De vangst per zeedag bleef wel steken bij 820 kg. (-4,6%), maar de totale productie kon met 759 ton toenemen tot 32.078 ton (+2%). Indien de totale aanlandingsvolumes in Belgische havens van de laatste 10 jaar op een rijtje worden geplaatst dan valt het toch op dat 1987 op 1986 na aan de staart komt. Een geheel

ander beeld weerspiegelt zich wanneer op analoge wijze de witvisproductie wordt geanalyseerd, dan komt 1987 met zijn 29.818 ton demersale vis op de derde plaats na 1978 en 1979, de extreem goede kabeljauwjaren met resp. 36.770 ton en 31.239 ton bodemvis. Men kan ook stellen dat 1987 in de loop van de eighties het beste jaar was qua bodemvisproductie. De uitzonderlijke witvisaanvoer in 1978 en 1979 was te danken aan de massale gulvangsten zodat het kabeljauwaanbod resp. 14.213 ton en 10.270 ton bedroeg. In 1987 bereikte de kabeljauw met een aanvoer van weliswaar 7.133 (+547 ton of +8%) ton, maar 50% van het niveau van 1978. Wel werd 1987 een recordjaar qua scholaanvoer.

Sinds 1978, waar de scholvangsten nog geen 4.000 ton bereikten, volgde die productie een permanent stijgende trend om in 1987 de kaap van 9.000 ton te overschrijden.

De aan land gezette hoeveelheid schol groeide in 1987 met 1.917 ton of 27% tot 9.040 ton. De schol was daarmee de belangrijkste soort en omvatte 28% van de aanvoer en vertegenwoordigde tesamen met de kabeljauw de helft van de totale aanvoer in eigen havens. In 1986 omvatte de aanvoer van gullen maat 5 4.014 ton hetzij 61% van de kabeljauwaanlandingen. Diezelfde tendens werd doorgetrokken in janu-

ari-februari 1987, maar ingevolge het optillen van de minimum-aanvoerlengte voor de kabeljauw bleef na 1 maart de productie van klasse 5 beperkt tot 28% van de kabeljauwaanlandingen.

De tongaanvoer die in 1986 met een toename van 10% een record scoorde van 4.525 ton kon in 1987 niet gehandhaafd blijven. De vangsten liepen met 4% terug tot 4.334 ton, het tweede beste jaar in de visserijgeschiedenis.

De schelvis- en wijtingaanlandingen verminderen met 30% en bedroegen resp. 303 ton en 1.480 ton. Eveneens de zeeduivelproductie (276 ton) zakte met 148 ton of 35% dieper in het dal.

Onder de schaal- en weekdieren boekten de garnaal en de langoestientjes een licht productieherstel van 9% en bereikten resp. 533 ton en 392 ton. De Sint-Jakobsschelpen leverden ruim 100 ton aan belang in tot 482 ton, terwijl de overige schaal- en weekdieren 60 ton inboetten.

De aanvoer van onder Belgische vlag gevangen zeevisserijproducten in Zeebrugge steeg met 2,2% tot 16.263 ton en omvatte daarmee 50,6% van de totale in eigen havens aan wal gezette hoeveelheden. In Oostende werd 268 ton prijs gegeven zodat de aanvoer er 13.781 ton

DIENT VOOR DE ZEEVISSERIJ
OOSTENDE

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE
PERIODE 1985 - 1987 (1)

VISSOORT	JANUARI-DECEMBER 1985			JANUARI-DECEMBER 1986			JANUARI-DECEMBER 1987 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
SCHELVIS	858.617	35.916.941	41,83	428.058	21.411.253	50,02	303.310	14.746.313	48,62
KABELJAUW	4.894.079	312.085.349	63,77	6.586.063	360.500.050	54,74	7.133.062	401.267.946	56,25
WIJTING	2.108.717	74.613.631	35,38	2.114.256	75.979.016	35,94	1.480.303	57.078.140	38,56
LENG	175.313	9.643.369	55,01	195.930	11.235.617	57,35	236.649	11.977.136	50,61
SCHOL	8.550.989	376.321.427	44,01	7.122.902	307.080.938	43,11	9.039.606	468.962.458	51,88
SCHAR	590.346	16.051.342	27,19	562.765	16.401.841	29,15	705.048	18.804.322	26,67
TARBOT	277.772	92.285.877	332,24	259.009	90.892.591	350,92	229.837	90.446.306	393,52
GRIET	346.884	69.774.284	201,15	357.654	83.910.228	234,61	351.030	91.050.080	259,38
TONGSCHAR	1.170.019	114.987.303	98,28	778.889	90.872.023	116,67	695.410	75.399.583	108,42
ROGGEN	1.972.710	89.154.243	45,19	1.654.739	85.497.230	51,67	1.699.014	83.635.147	49,23
ZEEDUIVEL	643.971	164.128.116	254,87	425.128	132.819.361	312,42	276.732	86.495.440	312,56
NOORSE SCHELVIS	400.237	24.602.678	61,47	423.119	24.646.404	58,25	397.815	21.139.490	53,14
DOORNHAAL	446.468	20.519.638	45,96	357.775	17.844.140	49,88	245.314	11.427.470	46,58
HONDSHAAL	459.537	11.835.153	25,75	555.581	13.386.848	24,10	611.494	12.858.746	21,03
ANDERE	2.408.401	102.665.476	42,63	2.213.677	101.144.382	45,69	2.078.787	86.751.702	41,73
TOTAAL	25.304.060	1.514.584.827	59,86	24.035.545	1.433.621.922	59,65	25.483.411	1.532.040.279	60,12
TONG	4.116.694	1.094.236.719	265,80	4.525.005	1.450.285.639	320,50	4.334.476	1.503.899.511	346,96
TOTAAL DEMERSALE	29.420.754	2.608.821.546	88,67	28.560.550	2.883.907.561	100,98	29.817.887	3.035.939.790	101,82
2. PELAGISCHE VIS									
HARING	3.482.390	37.064.993	10,64	414.581	4.417.750	10,66	39.511	390.161	9,87
OVERIGE	60.020	947.255	15,78	72.229	1.237.033	17,13	35.066	596.517	17,01
TOTAAL PELAGISCHE	3.542.410	38.012.248	10,73	486.810	5.654.783	11,62	74.577	986.678	13,23
3. SCHAAL- & WEEKD.									
GARNAAL	588.263	73.021.192	124,13	490.875	68.309.990	139,16	533.139	62.775.699	117,75
NOORSE KREEFT	679.506	98.507.252	144,97	358.400	74.681.395	208,37	391.845	82.457.460	210,43
SCHELP	458.769	21.758.515	47,43	584.182	37.554.982	64,29	482.072	30.761.615	63,81
OVERIGE	866.743	23.085.827	26,64	837.804	27.304.635	32,59	778.600	25.009.925	32,12
TOTAAL SCHAAL- & WEEKD.	2.593.281	216.372.786	83,44	2.271.261	207.851.002	91,51	2.185.656	201.004.699	91,97
ALGEMEEN TOTAAL	35.556.445	2.863.206.580	80,53	31.318.621	3.097.413.346	98,90	32.078.120	3.237.931.167	100,94

(1) HEEFT ALLEEN BETREKKING OP AANLANDINGEN IN BELGISCHE HAVENS
(2) VOORLOPIGE CIJFERS

PUBLIKATIE TOEGELATEN MITS BRONVERMELDING

bedroeg, terwijl in Nieuwpoort een aanvoerwinst van 686 ton tot 2.035 ton tot 2.035 ton (+ 51%) werd verwezenlijkt.

AANVOERWAARDE IN 1987

Een geringe produktiestijging (+2,4%) in combinatie met een lichte prijstoename van (+2,1%) zorgde voor een besommingsaanwas van 141 miljoen F., zodat in eigen havens 3.238 miljoen F. (+4,5%) werd besomd. Tesamen met de verkopen in vreemde havens kan men de besomming op 3,5 miljard F. ramen.

De aanvoerwaarde van de witvisaanvoer in eigen havens groeide met 152 miljoen F. tot 3,04 miljard F. (+5,3%). Daarvan werd 1.504 miljoen F. waar gemaakt door de tong, die daarmee 46% van de totale produktiewaarde voor haar rekening nam. De toename van de tongbesomming met 53,6 miljoen F. (+3,7%) resulteerde uit een verminderd aanbod (-4,2%) en een betere prijs (+8,3%). Voor de bodemvissen behalve tong stagneerde de prijs zodat de bruto-opbrengst evenredig met de produktie (+6%) toenam tot 1.532 miljoen F. (+98 miljoen F.).

Doorslaggevend was de spectaculaire besommingstoename voor de schol van 162 miljoen F. waarmee de aanvoerwaarde met meer dan de helft werd opgedreven tot 469 miljoen F. Deze fameuse sprong dankte de schol aan een ruimer aanbod (+27%) gepaard met een fikse prijstoename van 20%. Daarmee veroverde de schol ook de tweede plaats qua waarde. De kabeljauw steeg met 41 miljoen F. of 1% tot 401 miljoen F. en verkreeg daarmee de eervolle derde plaats. Voor de zeeduivel die normaal de vierde plaats behaalde, was de produktieafname van 30% bij een prijsstagnatie fataal (-46 miljoen F.) en kwam met de 86 miljoen F. in het peloton terecht van de griet, de tarbot, de roggen, de kreeftjes en de tongschar. Om analoge redenen kon de wijting, met 57 miljoen F. zelfs het peloton niet bijhouden (-19 miljoen F. zelfs het peloton niet bijhouden (-19 miljoen F.).

De schaal- en weekdieren verloren eveneens pluimen en vertegenwoordigden nog 201 miljoen F. (-3,3%). Voor de garnaaltjes lokte de produktietoename van 9% een negatieve prijsrespons van 15% uit zodat de besomming met 5,5 miljoen F. afslankte tot 62,8 miljoen F. (-8%). De noorse kreeftjes waren er beter aan toe. Het ruimer aanbod (+9%) werd bevestigd met een 1% betere prijs zodat de bruto-opbrengst met 7,8 miljoen F. werd opgetild tot 82 miljoen F. (+10%).

Per thuishaven merken we de grootste procentuele toename in Nieuwpoort, waar de besomming met 60 miljoen F. werd opgevoerd tot 174 miljoen F. (+53%). In Oostende groeide de aanvoerwaarde met 78 miljoen F. tot 1.259 miljoen F. (+6,7%) terwijl in Zeebrugge weliswaar de hoogste top werd gescoord van 1.806 miljoen F., maar met een te verwaarlozen groei van 0,2%.

OVER GEMIDDELDE PRIJZEN

De algemene gemiddelde visprijs nam met 2 F/kg. toe tot 101 F/kg. Meer dan de helft van die kleine prijstoename was toe te schrijven aan het gewijzigd aanvoerpatroon, niet in het minst tengevolge het volledig verdwijnen van de haringvisserij. Deze spanvisserij werd verlaten, daar aanvoer van redelijke hoeveelheden vrijwel zeker tot doordraai leidde. De gemiddelde prijs van

de demersale soorten steeg nauwelijks met 0,8%. Onder de witvissen boekten de platvissen flinke prijstoenames. De gewone platvis schol noteerde 9 F/kg. meer en werd verhandeld voor 52 F/kg. (+20%), terwijl de edele rechtskijkers nl. de tong 347 F/kg. haalden (+26 F/kg. of +8%). De zeer hoog gewaardeerde linkskijkers nl. de tarbot en de griet scoorden resp. 394 F/kg. (+43 F/kg. of +12%) en 259 F/kg. (+25 F/kg. of +11%). De andere luxe-vissen, de zeeduivelstaarten en de heilbot kenden een prijsstagnatie bij resp. 313 F/kg en 206 F/kg.

Waar in 1986 de prijzen van de diverse tongsorтерingen uitzonderlijk dicht bij elkaar aanleunden en zich allen tussen 298 en 354 F/kg. bevonden, viel in 1987 een prijsdifferentiatie te noteren van 125 F/kg. De grotere en ook duurdere sorteringen werden opvallend duurder gemijnd.

Per grootteklasse evolueerden de prijzen als volgt:

	BF/kg.		evolutie	
	1986	1987		
1	298	345	+47	+16%
2	340	405	+65	+19%
3	354	416	+62	+18%
4	344	383	+39	+11%
5	322	323	+1	+0%
6	303	294	-9	-3%
7	300	291	-9	-3%
totaal	320	347	+27	+8%

Deze opwaartse en dalende prijsbewegingen resp. voor de grote en kleine sorteringen kwamen nog veel duidelijker tot uiting op maand-basis. De prijsdifferentiatie wordt doorgezet. De kleinste tongen die in 1986 nog even duur werden betaald dan de grootste sorteringen, waren in december 1987 273 F. goedkoper. M.a.w. 2,43 kg. kleine tongetjes besomden slechts evenveel als 1 kg. van de grote lappen.

Alhoewel de schol op jaarbasis 20% beter werd betaald, was deze toename in 't geheel niet uniform. Gedurende de periode van de magere schol nl. januari-april bleef de prijsvorming voor die oranjevlekte platvis steken bij 36,8 F/kg., wat zelfs een prijsincli-

natie van 6% betekende. Voor de periode mei-december was de prijshausse des te heviger. Men boekte een meerprijs van 15 F/kg. zodat de pladijs aan 60,8 F/kg. werd gemijnd (+33%), en daarmee op het peil van de gemiddelde kabeljauwprijs in diezelfde periode kwam van 62 F/kg. De waarde van de schol in de eerste periode bleef dus beperkt tot 62% van de prijs in de tweede periode.

De prijs van de pilootwitvis nl. kabeljauw steeg weliswaar met 3% tot 56 F/kg. Doch per grootte klasse werden behalve voor maat 5 aanzienlijke prijsinzinkingen genoteerd. De prijzen bedroegen resp. 1 : 84 F/kg. (-15%); 2 : 81 F/kg. (-12%); 3 : 65 F/kg. (-22%); 4 : 58 F/kg. (-11%) en 5 : 45 F/kg. (+15%).

De toename van de algemene kabeljauwprijs was dus enkel mogelijk tengevolge een verschuiving in het aanbod van de kleine naar de grote sorteringen. De prijsverbetering van 15% voor de maat 5 is wel misleidend, aangezien bij wet vanaf 1 maart de minimummaat van kabeljauw werd opgetrokken. De prijs voor de gullen behalve maat 5 bedroeg 38 F/kg. in januari-februari 1987, wat 24% minder was dan gedurende de overeenstemmende periode van 1986, of 3% minder dan in het jaar 1986.

De roggen, tongschar en schar kenden prijsreducties van 5 à 9%, terwijl de noorse schelvis, de doornhaai, de hondshaai en de leng 7 à 13% minder werden gemijnd.

Onder de schaal- en weekdieren bleven de langoestientjes met 210 F/kg. prijsvast, terwijl de garnaal 21 F/kg. (-15%) beterkoop werd (118 F/kg.).

Vooral ingevolge aanzienlijke verschillen in het aanbodassortiment was de gemiddelde visprijs in Zeebrugge met 111 F/kg. resp. 20 F/kg. en 26 F/kg. duurder dan in Oostende en Nieuwpoort.

Over 't algemeen werd de rondvis iets duurder gemijnd in Oostende dan in Zeebrugge, terwijl het voor de platvissen, de garnalen en de langoestientjes en niet in 't minst voor de schol zich juist het tegenovergestelde manifesteerde.

Corveleyn Walter

Bron: Dienst voor de Zeevisserij Oostende.

STAD OOSTENDE LAATSTE OPROEP

OVER TE LATEN WEGENS FAILLISSEMENT VAN DE VISGROOTHANDEL DE RYCKE Alfons

De volledige inboedel staande in de pakhuizen 3, 72, 73 en 74.

Bevattende ondermeer:

Diepvries Isocap inhoud 100 m³, visverpakkingsmachine, bewakingskamera & TV Philips TX, goederenlift Dewachter, allerlei klein materiaal, plastic bennen, piepschuim kisten, frigo USSA Engelen-Heren, 3 toonbanken, weegschalen, wasbak 200 kg., allerlei bureelmateriaal, koeltoestel, mosselbak op wielen, machineonderdelen Baader, visverpakking, mosselschalen, safe, plasticen garnaalbakken, emmertjes, 450 nieuwe plasticbakken Norag Plastics en Alibert, 100 plasticen emmertjes, 3 kartons plastic potjes, 13 kartons visverpakking plastic, kompresor MCA, 15 plastic bennen, pekelpakken (100, 400 en 600 l.), 3 fornoizen, transportband, haringfileermachine type 234 Baader, e.a.

Opgelet: voor de grote diepvriezer gevestigd op de verdieping van pakhuys 73 is het mogelijk ook het pakhuys gelijkvloers nr. 73 over te nemen, zodat niets moet uitbroken worden.

Dit gelijkvloers behoort **NIET** tot het faillissement, maar de eigenaar is bereid over te laten.

Voor inlichtingen en offertes zich wenden:

Meester Robert VOLCKAERT, Elisabethlaan 163, 8400 OOSTENDE
tel. (059) 70 71 73.



DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

REEDS MEER DAN EEN HALVE EEUW
TOT UW DIENST VOOR
AL UW DRUKWERKEN.

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN!

H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 11 13

FICHE VAN DE MAAND: Z.501 TAC HORN

- ★ Bouwjaar: 1931
- ★ Werf: Boot & Zoon, Alphen a/d Rijn (NL)
- ★ Type: stalen trawler
- ★ Uitrusting: boomkor, garnaalkor

- ★ Tonnage: 32,97 BT
- ★ Lengte: 18,65 m
- ★ Motor: Cummins 240 pk (1983)
- ★ Eigenaar: Eric Dobbels (Zeebrugge)



van Riekeld de Vries als Urker kotter UK 143 „Nuvacura”. De oorspronkelijke aandrijving kwam van een éencilinder die 50 pk leverde bij 350 toeren. De UK 143, lengte 15,77 m., bedreef de visserij op de Noordzee. In '40 opgevorderd door de Wehrmacht werd het schip vier jaar later vrijgegeven in Delftziel. Goedereedenaar Glommaar Tanis doopte het vaartuig om in GO 36 „De Vrouw Janetjé” en plaatste een driebcilinder die 90 pk leverde. na nieuwe verbouwingen, o.m. de uitbouw van een kotterstevén (1952), kwam het schip in handen van Jacob Tanis (1955) als GO 5 „Jan Hubert”.

Lang duurde de visserij op de Zeeuwse waten niet want in '59 verhuisde de schuit naar Breskens. Willem van den Broecke ontfermde zich over de BR 53 „Contina”, bedrijvig op de Westerschelde en de Noordzee. Na een ommetje langs Arnhemuiden als ARN 5 „Wilhelmina” van Dingenus van Belzen (1963) verhuisde het schip naar ons land. Pas voorzien van een nieuwe Penta diesel zescilinder (200 pk bij 1800 toeren) belandde het voertuig in Zeebrugge bij het duo Depaepe-Dobbels. Eric Dobbels, nu schipper-eigenaar, stapte bijna veertig jaar geleden in de visserij o.m. als matroos op de Z.438 en schipper op de Z.493. Nu voert hij het bevel over de Z.501, bemand door Jacky Van Torre en Jan Baes terwijl „walkapitein” Cyriel Vereecke aan de kaai een handje toesteeekt. (gw)

ZEEBRUGGE'S OUDSTE

Met bouwjaar 1931 is de Z.501 Tac Horn de oudste vissersschuit van de Zeebrugge vloot. De kleine stalen trawler heeft er ondertussen 55 dienstjaren opzitten, versleet al drie motoren en kende een half dozijn

eigenaars. Reder Eric Dobbels en zijn schoonvader Leon Depaepe haalden de Nederlandse motorkotter in '64 bij onze noordburen weg.

Het vaartuig liep van stapel voor rekening

Adverteren?

(059) 32.55.59

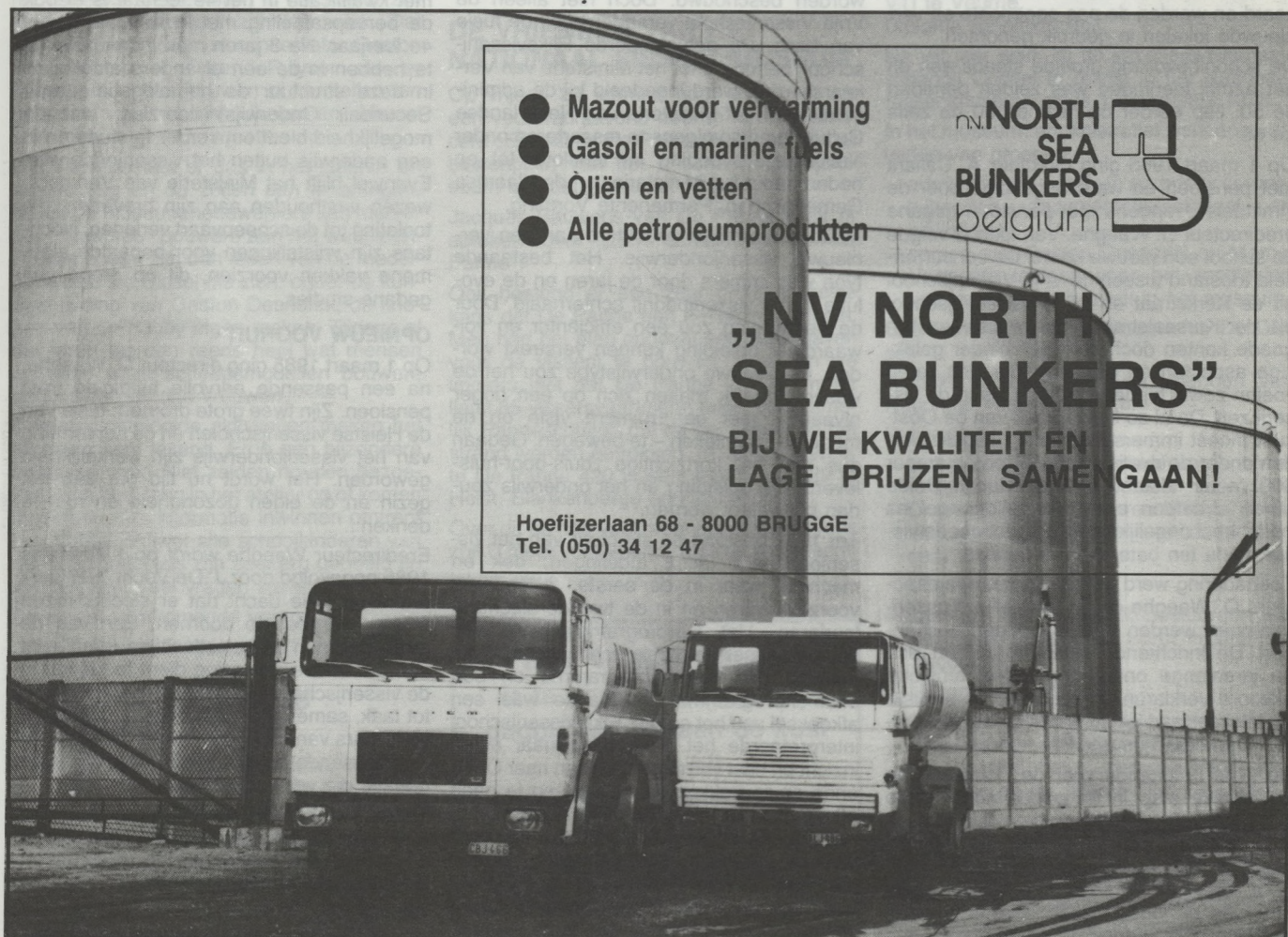
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

NV. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium

**„NV NORTH
SEA BUNKERS”**

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

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



40 JAAR RIJKSVISSERIJSSCHOOL TE HEIST

Naar aanleiding van het 40-jarig bestaan van de Rijksvisserijsschool te Knokke-Heist (Heist), lijkt het passend even bij deze gebeurtenis te blijven stilstaan om een korte historiek van de school onder woorden te brengen.

Op 1 oktober 1947 werd de enige en eerste Rijksvisserijsschool gesticht door het Bestuur van het Zeewezen, onder het impuls van de toenmalige Minister van Verkeerswezen, Achilles Van Acker, dit om tegemoet te komen aan de behoefte en de verzuchtingen n.l. een visserijsschool aan de Oostkust met volledig dagonderwijs.

Vóór die datum dienden de kandidaat-schippers en motoristen de verplaatsing naar Oostende te maken om er dagonderwijs in een visserijsschool te volgen. Het „Kasteeltje” werd door de Staat gehuurd. De eerste directeur was wijlen A. Callant die startte met 2 leraars en 7 leerlingen, getal dat opliep tot 48 tegen het einde van het schooljaar.

KLEIN BEGONNEN

De toenmalige structuur bevatte 2 leerjaren en een losse cursus voor schippers 2e klas en motorist. De machineafdeling, bestaande uit 2 leerjaren, werd opgericht in 1954. In die afdeling werd zowel over dag als 's avonds les gegeven door het inmiddels uitgebreid lerarenkorps. Spoedig diende er uitgekeken te worden naar nieuwbouw en in 1956 werd de bouw aangevat van een nieuwe vleugel, waarin zowel een motorenzaal met smidse, paswerkerij, matrozenzaal als navigatieklas werden voorzien.

In 1957 werd de dekafdeling gemoderniseerd en werden de pas opgerichte en vernieuwde lokalen in gebruik genomen.

De schoolbevolking groeide steeds aan en het aantal leerlingen was zelden beneden de 50, liep eerder op naar de 60 en zelfs tot 65.

Op 1 maart 1965 ging directeur A. Callant met pensioen en werd opgevolgd door de inmiddels eveneens met pensioen gegane eredirecteur O. Waeghe. Van toen af volgde de school een nieuwe koers. De concurrentiële toestand tussen de Vrije Visserijsschool uit de Kerkstraat en de Rijksvisserijsschool uit de Kursaalstraat, had weliswaar zijn goede kanten doch ook zijn minder gelukkige aspecten en gevolgen die zich lieten voelen zowel bij de leerlingen als in de visserij zelf. De al zo kleine koek van de Oostkust moest immers nog eens gedeeld worden onder de rivaliserende burenen op amper 500 meter afstand in vogelvlucht. Beide burenen streefden echter hetzelfde doel na : de meest degelijke opleiding tot goede visser mede ten bate van het bedrijf.

Toenadering werd gezocht tussen de directeurs O. Waeghe en G. Vermeille. Tussenpersonen werden voor de wagen gespannen. De Inrichtende Machten konden zich na jarenlange onderhandelingen tenslotte akkoord verklaren en op 30.06.78 besliste de Ministerraad tot de fusie van beide scholen. De kogel was door de kerk...

De fusie betekende voor de Oostkust een belangrijke stap in de goede richting. De krachten werden gebundeld en de nationale wapenspreuk „Eendracht maakt Macht” indachtig, werd er hard gewerkt voor de verdere bloei van de school en aan de opleiding van de jonge vissers. Het is duidelijk dat beide gefusioneerde partijen voor een



moeilijke opgave stonden om vanuit vroegere concurrentiële positie, waar de opvattingen soms diametraal tegenover elkaar stonden om hetzelfde doel te bereiken n.l. de opleiding van de vissersjeugd, thans naast elkaar samen te werken. De onwennigheid en de drempelvrees werden spoedig overwonnen zowel door de leraars als door de leerlingen.

NU

Vandaag de dag kan met fierheid vastgesteld worden dat de fusie als geslaagd mag worden beschouwd. Doch niet alleen de Vrije Visserijsschool veranderde bij de fusie van baas. De gefusioneerde Rijksvisserijsschool, behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen, werd ingedeeld bij de administratie van het Ministerie van Nederlandse Cultuur om vervolgens te ressorteren onder Nationale Opvoeding en tenslotte tot op heden onder het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Permanente Vorming.

Inmiddels werd er gedokterd aan een vernieuwd visserijonderwijs. Het bestaande type was immers door de jaren en de evolutie in het visserijbedrijf achterhaald. Door de hervorming zou een efficiënter en volwaardiger opleiding kunnen verstrekt worden. Het nieuwe onderwijstype zou het de visser mogelijk maken zich op een hoger niveau – met een ruimere visie op de moderne technieken – te bewegen. Gedaan dus met het kortzichtige „huis-boot-huis-leven”. De opleiding en het onderwijs zouden polyvalent worden.

Tot 1982 bestond de structuur van het visserijonderwijs uit 2 afdelingen: dek en machine, waar in de eerste, 3 leerjaren voorzien waren en in de tweede slechts 2 leerjaren. Het leerprogramma was een samenraapsel van titels zonder inhoud. Er bestond een leerstofprogramma en een examenprogramma; dit laatste was een afkooksel van het eerste. Elke visserijsschool interpreteerde het programma naar eigen inzicht en best vermogen om dan naar Oostende op te trekken en er examen te gaan afleggen. Daar werd de strijd beslecht. Op het lessenrooster waren uren voorzien voor vakken waarvoor geen examen diende afgelegd en dan waren er examenvakken waarvoor op het lessenrooster geen uren voorzien waren. Elke school roeide met de

riemen die voorhanden waren. Vandaar dat zich een gemeenschappelijke en inhoudsvolle nieuwe structuur opdrong, mede gestimuleerd door de in het vooruitzicht gestelde verlenging van de leerplicht.

De toepassing van het programma betreffende het vernieuwd secundair visserijonderwijs (VSVO) was voorzien op 1 september 1982.

Naast een technische afdeling, bestaande uit 4 leerjaren, waarvan de laatste twee jaren opgesplitst worden in dek en machine met kwalificatie in het 4e leerjaar is er ook de beroepsafdeling met kwalificatie in het 4e leerjaar. Na 3 jaren met vrucht gevolgd te hebben in de een of andere afdeling is in deze structuur de homologatie (Lager Secundair Onderwijs) voorzien, wat de mogelijkheid biedt om verder te studeren in een onderwijs buiten het visserijonderwijs. Evenwel blijft het Ministerie van Verkeerswezen vasthouden aan zijn brevetten, die toelating tot de scheepvaart verlenen. Nochtans zijn vrijstellingen voor bepaalde algemene vakken voorzien, dit op grond van gedane studies.

OPNIEUW VOORUIT

Op 1 maart 1985 ging directeur O. Waeghe, na een passende eervolle huldiging, met pensioen. Zijn twee grote dromen: fusie van de Heistse visserijsscholen en de hervorming van het visserijonderwijs zijn werkelijkheid geworden. Het wordt nu tijd om aan het gezin en de eigen gezondheid en rust te denken...

Eredirecteur Waeghe wordt op 1 augustus 1985 opgevolgd door J. De Vocht. Het werk is niet af. Wie dacht dat er slechts rozen bloeien vergeet de doornen. Een van de grote doornen is het „deeltijds leren” dat een definitieve oplossing dient te krijgen in de visserijsscholen. Directeur De Vocht heeft tot taak, samen met de collega's, directeurs en leraars van de andere visserijsscholen, er een passende oplossing aan te geven. Een opgave die ver van benijdenswaard is.

Thans telt de Rijksvisserijsschool te Heist een lerarenkorps van 17 leden, elk gespecialiseerd in de te onderwijzen vakken. Het leerlingenaantal bedraagt 74.

Aan de Heistse Rijksvisserijsschool wensen we: „Ad multos Annos” en behouden vaart !

NIEUWS UIT HET VISSERIJMUSEUM

In het visserijmuseum wordt momenteel de laatste hand gelegd aan de afwerking van de elektrische installatie in het nieuw gebouw. Vooral het elektronisch materiaal; zoals TV-camera's voor bewaking, rook- en diefstaldetectoren, enz.; dienden nog in bedrijf gesteld. Als ook dit werk voltrokken is kan de inrichting aangepakt worden. Conservator Gaston Desnerck hoopt, samen met zijn medewerkers, weldra aan de slag te kunnen.

Ondertussen is het museumterrein heraangelegd. Het binnenplein is herschikt en nieuw geplaveide paden leiden de bezoeker bij zijn museumwandeling.

De weergoden waren het visserijmuseum zeker gunstig gezind want het gras, gezaaid eind november, oogt nu jeugdig groen. Wie het niet gezien heeft kan het moeilijk geloven... 't is echt een kijkje waard.

MODELBOUW IN HET VISSERIJMUSEUM

Om een vlottere doorgang van de bezoekers te bekomen werden twee zalen in het visserijmuseum van plaats verwisseld. De vroegere ontvangsthall werd scheepsbouwwaai en omgekeerd. Het visserijmuseum kreeg hierdoor een nieuwe voordeur. Doelbewust werd er voor gezorgd dat de bezoeker het museumatelier te zien krijgt. Vanuit de nieuwe inkomsthall is de werkplaats rechtstreeks toegankelijk. In het atelier zijn steeds modelbouwers aan het werk. Dat kan, of kunnen, zijn de conservator Gaston Desnerck en/of Danny Pylyser die er scheepsmoellen bouwen of herstellen ten behoeve van het visserijmuseum. Marcel Vermoote tuigt de maquettes op.

Zijn werk bestaat er dus in het staand- en lopend tuig en de zeilen aan te brengen. Naast de museummedewerkers kan men er ook „vreemde” bouwers aan het werk zien. Deze mensen zijn dan leden van de modelbouwclub De Dissel die zich, onder de kundige leiding van Gaston Desnerck, de knepen van de hobby eigen maken. Tijdens al die jaren leerden reeds heel wat mensen op deze wijze scheepsmoellen bouwen, onder hen ook drie vrouwen.

Dergelijk ontplooidde activiteiten maken het museum echt levend. Er is een bijzondere interesse voor. Niet zelden houden bezoekers zich heel lang in het atelier op of komen modelbouwers informatie inwinnen omtrent hun hobby. Vrijwel alle schoolkinderen van het basisonderwijs zijn zeer erg geboeid en kunnen zeer veel vragen stellen.

De meest voorkomende vraag:
„Hoe lang werk je daar aan?”.

DE MODELBOUWCLUB DE DISSEL

De modelbouwers van De Dissel kwamen op vrijdag 8 januari samen in hun lokaal estaminet „De Peerdevisscher”.

Tijdens de eerste vergadering van het nieuwe jaar maakten ze kennis met het werk van Gerard Desmet. Ere-stadssecretaris Gerard Desmet kwam er met kennis van zaken vertellen over zijn werkmethode toe-

gepast bij het bouwen van scheepsmoellen.

Tijdens de samenkomst konden tevens verschillende modellen bewonderd en besproken worden. Het is immers de gewoonte dat de leden hun, al of niet afgewerkte, modellen naar de vergadering meebrengen.

De volgende vergadering gaat door op vrijdag 12 februari om 20 uur in het lokaal. Tijdens deze samenkomst stelt Victor Lehardy van La Louvière zijn model van een gaffeltopschoener voor. Dergelijke zeilvaartuigen werden destijds ingezet voor de kabeljauwvisserij rond IJsland.

Alle geïnteresseerden zijn welkom.

Het lidmaatschap van de modelbouwclub De Dissel bedraagt 200 fr. Daarvoor kunt U 10 vergaderingen per jaar bijwonen en krijgt U 10 nummers van het Disseltje. Dit informatieblad bevat de verslagen van de vergaderingen en activiteiten van de modelbouwclub en leesvoer in verband met de hobby en met de geschiedenis van de visserij in het algemeen en van de vaartuigen in het bijzonder.

Inlichtingen op het secretariaat van de vereniging:

Modelbouwclub De Dissel
Nationaal Visserijmuseum
Pastoor Schmitzstraat 6
8458 Oostduinkerke-Koksijde
Tel. (058) 51 24 68

DE VRIENDEN VAN HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM

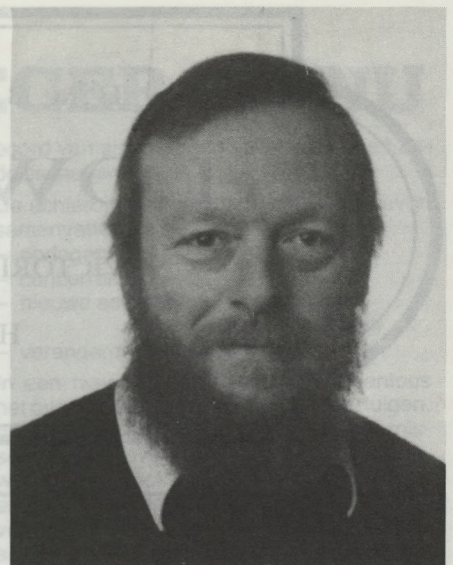
Op vrijdag 26 februari gaat er om 20 uur een voordrachtavond door in het museum-café „Estaminet De Peerdevisscher” op het binnenplein van het nationaal visserijmuseum te Oostduinkerke.

Jacques Bauwens van De Panne komt er spreken over „Een schuilhaven te De Panne”.

Ooit bestond er een zeer grote en reële kans dat De Panne een haven zou krijgen. Men had het plan opgevat een schuilhaven voor de visserij te bouwen. Vergeten we immers niet dat De Panne in 1904 maar liefst 85 vissersvaartuigen telde, voornamelijk Panneschuiten die na de visserij op het strand werden getrokken. In 1903 waren er te De Panne 420 vissers tegenover 629 te Heist, Blankenberge en Nieuwpoort.

Over dit en nog veel meer andere gegevens zult U meer vernemen tijdens de voordracht. Inkom vrij!

HET VISSERIJBLAD
is te koop in elke goede
dagbladwinkel aan de kust
en ook bij
drukkerij „Nieuwsblad
van de Kust”
en „VZW Liefkemores”,
H. Baelskaai 2, te Oostende



ONZE MEDEWERKERS

Regelmatig zal dit blad één of meerdere van zijn medewerkers voorstellen. Zodoende krijgen de artikels als het ware een eigen gezicht. Ook krijgen de lezers, op deze manier, een kans om met de betrokken personen in kontakt te komen, mochten zij méér willen weten over één of ander onderwerp.

WILLEM LANZWEERT

Geboren te Poperinge 28 april 1948.

Na lager middelbaar onderwijs aan het College te Poperinge studies beëindigd aan het VTI te Veurne.

Diploma A2-elektriciteit.

Na vijf jaar werk bij de kabeltelevisiemaatschappij Coditel in dienst in het Nationaal Visserijmuseum sinds 10 augustus 1976.

In het museum: administratief werk en rondleiden van groepen.

- administratief werk (o.a. briefwisseling, bijhouden documentatiemateriaal en bibliotheek)
- samen met Gaston Desnerck en Marcel Vermoote instaan voor het rondleiden van groepen op bezoek in het museum.

Secretaris van de modelbouwclub De Dissel.

Adjunkt secretaris van de Vrienden van Nationaal Visserijmuseum.

Publicaties:

- in het boekje „Wat IJslandvaarders vertelden...” vertellen Jules en Henri Desmedt hun wedervaren tijdens hun 6-maanden lange tochten met de galletten naar IJsland.
Uitgegeven in 1979.
- samen met ere-vismijnbestuurder Jef Verbanck „Haring en Sprot in Drijf- en Stroopnet”.
Uitgegeven in 1986.
- bijdragen in het Mededelingsblad van de vrienden van het visserijmuseum en in het Disseltje, het maandelijks informatieblad van de modelbouwclub De Dissel.

Vanaf dit nummer wordt Willem Lanszweert regelmatig medewerker aan „Het Visserijblad”, waarin hij over de werking in en rond het nationaal visserijmuseum rapporteert en ook nieuws gaart over de westkust.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

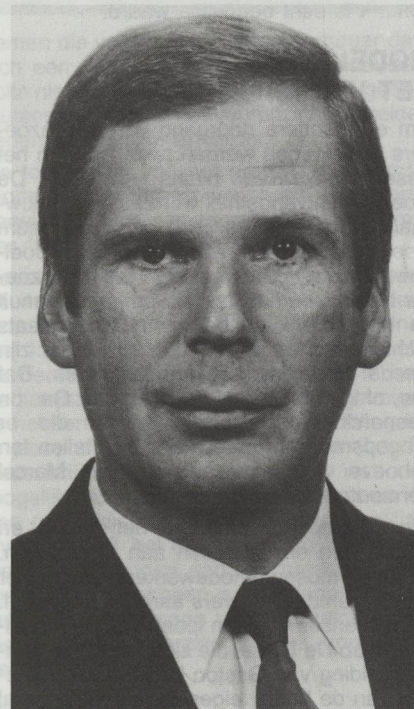
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Senator Willy DECLERCK

1e Schepen Middelkerke

DANKT zijn 11.091 kiezers
voor hun voorkeurstem en
wenst hen een voorspoedig 1988 toe.

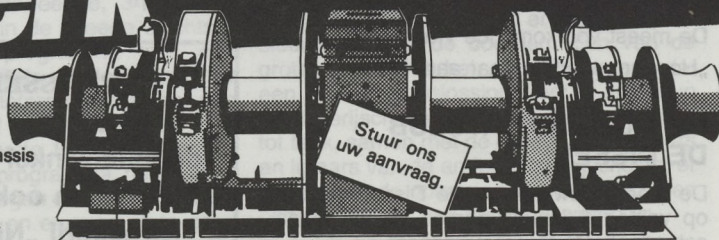
STEEDS TOT UW DIENST!



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
Tel. 05209-2021 Telex 42341 rhnl

KUSTBEWONERS: VROEGER EN NU

In juni 1984 ging er een colloquium door de Boulogne-sur-mer (het oude Vlaamse Bonen) over de kustmensen van onze oorden vanaf de oudste tijden tot nu. Alain Lotin, Jean-Claude Hocquet en Stephane Lebecq waren het die het rapport hiervan goten in een speciale uitgave van het tijdschrift „Revue du Nord”, een verzameling over geschiedenis. In dit eerste nummer ruim 500 bladzijden van een dertigtal schrijvers. Het eerste deel, over de exploitatie van de zee, heeft zeven bijdragen: de zoutfabricatie, het zout van Menapiërs en Morienen, de structuur van de haringvisserij, het moderniseren van de Bonense vloot en de economische gevolgen hiervan, het recruterende van bemanning voor de Nederlandse walvisvangst in onze tijd, het personeel voor de Franse oorlogsvloot in vroegere eeuwen, en de technische veranderingen in de hedendaagse scheepsbouw.

Het tweede deel bevat vijf bijdragen over havens en haveninstallaties, meer bepaald over de Romeinse havenstad Boulogne, Gallo-Romeinse havens, het middeleeuwse Calais, en tenslotte over de Duinkerke haven als concurrent van Antwerpen.

Het derde deel bevat acht onderwerpen. Hier maken we kennis met de vaartuigen, bemanningen en handelaars. Het gaat niet alleen over bemanningen op Noordzeeschepen tussen 5de en 11de eeuw, maar ook over de koppen aan boord van de kapersschepen. Het handelt ook over de scheepstimmerlieden van Duinkerke tot 1914. Christian Koninckx heeft het op pagina 369 (tot 384) over de Oostindische Compagnieën, ook die van Oostende. Roland Baetens heeft wat te vertellen, in twintig bladzijden, over het gedrag van de zeelieden aan boord van de Oostendse schepen die naar het Oosten voeren.

Het vierde en laatste deel bestudeert mentaliteit, gedrag, geloof en bijgeloof. Zeven bijdragen, o.m. over zeegevaaren in de middeleeuwen, scheurbuik aan boord, het godsdienstig leven bij de kustbevolking van Pas-de-Calais van 1920 tot 1960.

De bijdrage van Alain Cabantous over de structuur van de haringvisserij van Boulogne tot Blankenberge tussen 1650 en 1830 gunnen we wat meer aandacht. Deze is ook een van de lijvigste: 30 bladzijden!

Uitgangspunt is de verspreiding van de haringhandel van de Baltische streken naar ons toe. Het belangrijke moment van de uitvinding van het kaken ter zee wordt belicht; het gaat natuurlijk over een zekere Zeeuw (sic) van Beuhelsz (sic) die de bewaarmethode op zee zelf bracht. De schrijver wist niet dat de Vlaming G. Beukels uit Hughevliet bij Biervliet gelijktijdig met de Oostendenaar Jacob Kien hieraan als eerste gedacht had. Tussen haakjes: Biervliet heeft zijn illustere middeleeuwse burger bedacht met een standbeeld, in Oostende kent men klaarblijkelijk de naam niet van degene die de bloei van de Oostendse haringnijverheid van 15de en 16de eeuw bewerkstelligd heeft. Voor wanneer een standbeeld voor hem?

Zo werd haring één van de belangrijkste producten van de Hanzeatische bedrijvigheid. Ook zoutvervoer hoorde hierbij. Doch vanaf 1650 was er een bestendige en vaak moeilijk te verklaren achteruitgang.

De haringvisserij zelf komt dan aan bod. De

grote haringvisserij of haringvisserij te zoute in juni voor de Schotse kust (bij ons toen haringtheel genoemd), en de winterharingvisserij, ook wel visserij van Yarmouth of haringvisserij te verse genoemd (gewoonlijk tot december, uitzonderlijk tot in januari). Kustvisserij op haring was er altijd en lang heel typisch voor De Panne.

De schrijver noemt de glansperiode voor de meeste havens 1650, maar gaat er aan voorbij dat Oostende haar hoogtepunt kende omstreeks 1550-1560; de visserij ging immers te niet na het beleg van 1601-1604.

Maar hij heeft het wel over verschillen, bijvoorbeeld tussen Duinkerke en Calais, in verband met bloei en verval. Op het einde van de 18de eeuw kwam de helft van de gehele haringvloot evenwel uit het Hollandse Vlaardingen. In Frankrijk toen, heeft men berekend, bestond 12,3% van de vloot uit haringsschepen.

Aandacht wordt dan besteed aan de oorlogen en de gevolgen voor de haringvisserij. Veel werd er dan, o.a. door Kamers van Koophandel, gestreefd naar een vrije visserij, m.a.w. naar bescherming voor elkaars vissersvloot. Dit werd in grote mate bemoeilijkt door de kapersvloeten van bepaalde steden. Slechts in 1779 kwam er een akkoord om elkaars vissersvloot met rust te laten. De Franse revolutie bracht vele reglementen die bijna moorddadig waren voor de visserij, zeker voor Boulogne dat zo gestreefd had naar een overeenkomst met Dover. Ook voor de Oostendse visserij trouwens was die periode bijzonder slecht, o.m. ook al omdat de Franse landingsvloot in Nieuwpoort en Oostende zeelieden „recruteerde” (= tot in de huizen ging ophalen). Als Fransman heeft Cabantous het wel veel over de Franse slachtoffers van de Engelsen, en hoe slecht ze het hadden in de kerken, en hoe lang ze er moesten blijven. Maar de Duinkerke kapers hebben heus ook wel hun best gedaan. Hij vermeldt ook het geval van een Oostendse bemanning die in juli 1759 gevangen genomen werd en langer dan één jaar in een cel in Dover heeft moeten verblijven. Deze vele gevaren maakten het samenstellen van een bemanning moeilijk en dit betekende samen met het overgaan van vele vaartuigen in vreemde handen, als gevolg van de kaperij, de achteruitgang van de haringvisserij.

Positief als gevolg van deze oorlogen noemt de schrijver de geweldige prijsstijging per last haring. Ander positief gevolg: de vele havenwerken die ook de visserij ten goede kwamen. Inzonderheid Boulogne, toen in zeer slechte staat en zelfs gevaarlijk, heeft hiervan kunnen genieten, omdat Napoleon dacht aan zijn landingsvloot van hieruit te laten opereren.

Verder wordt er gehandeld over de moeilijkheden voortspruitend uit de concurrentie van Hollanders en Engelsen; die visserijen waren veel dynamischer. Maar ook de steden hebben ten dele elkaar uitgeschakeld; zo heeft Duinkerke, Calais de das omgedaan na haar aanhechting bij Frankrijk in 1662. Ook de opgang van de moruvisserij (d.i. op kabeljauw) bracht achteruitgang van de haringvisserij met zich mee. Tussen 1750 en 1800 was die omschakeling spectaculair. En ook wel de vooruitgang van de handelsvloot luidde veranderingen in. Bovendien waren vele vissers meer bevreesd voor hun leven aan

boord van sloepen dan aan die van de handelsschepen.

De achteruitgang van de haringvisserij even samenvatten:

- oorlogen
- concurrentie
- nieuwe activiteiten: handelsvloot kabeljauwvisserij
- veranderde eetgewoonten

In een tweede hoofdstuk heeft Cabantous het over de haringvisserij zelf: de vaartuigen, de bemanning, het uitreden, bekommernissen van de overheid, belang en totale tewerkstelling (ook nevenbedrijven), beroepsorganisaties, woonkernen (voor Oostende vermeldt Cabantous o.m. ook de Kapellestraat!), vissersmilieu, bijnamen (lapnamen, bijvoorbeeld veel meer in Boulogne dan in Duinkerke), migraties (o.m. van Duinkerke naar Nieuwpoort en Oostende) (in 1779 niet minder dan 22 vaartuigen!), reglementen en godsdienst.

Er wordt geëindigd met de nieuwe tijd: de invoering van de nieuwe techniek: het kornet (hij noemt 1840; voor Oostende was dit 1824).

Roland Desnerck.



VIS

OVER ENKELE JAREN SCHOL IN OVERVLOED

Tegen de logika van de huidige vangstbeperkende maatregelen doet zich voor het ogenblik iets eigenaardigs voor. Daar waar TAK's en quota vastgelegd worden om de visstand te beschermen en er zodoende voor te zorgen dat de zeeën niet leeggevestigd worden, komt uit Nederland het bericht dat er over enkele jaren niet te weinig schol en kabeljauw voor handen zal zijn, maar dat beide soorten juist overvloedig aanwezig zullen zijn.

Eén en ander zou te maken hebben met de moderne methodes van garnalvangst, waarbij spoelmachines ingezet worden, waardoor dan weer veel jonge vis levend terug de zee in gaat.

Een andere en toch wel zeer merkwaardige oorzaak heeft te maken met de zeevervuiling. De fosfaten en nitraten die door fabrieken in zee geloosd worden zouden als meststof gaan werken, waardoor de betreffende vissoorten vlugger groot worden. Daardoor doet zich nu het fenomeen voor dat twee jaar oude schol vandaag de dag net zo groot is als, pakweg, tien jaar geleden een schol van vier jaar oud.

Over een aantal jaren zal de TAC wat betreft de schol definitief tot het verleden behoren. Blijft natuurlijk de vraag hoe het ondertussen verder moet én of de „opgefokte” schol dezelfde kwaliteit zal hebben dan dat we tot nu toe gewoon waren.

AN BORD JASCAIGH MHARA

Als bovenstaande titel wat leesproblemen oplevert dan is dat niet te wijten aan enige eindejaarsnawerking.

Waarom dan toch die geheimtaal of is het een toespraak? Welnu, naar aanleiding van een kort bezoek aan Dublin (Ierland) werden enige contacten gelegd met personen uit de visserijwereld en konden bepaald interessante gesprekken tot artikels worden verwerkt. Het ligt in de bedoeling de resultaten van de bijeenkomsten in „Het Visserijblad” te publiceren.

Au Bord Jascaigh Mhara is de Keltische benaming voor The Irish Sea Fisheries en dit is op z'n beurt niet minder dan het Ministerie voor Visserij, pas verhuist van de hoofdstad naar de haven Dun Laoghair.

Het is ook in deze haven dat voor zeer kort twee nieuwe treilers (waarde £ 12.000.000) te water werden gelaten. Van de public relations officier mochten we vernemen dat deze twee nieuwe aanwinsten zullen besproken worden in het tijdschrift Fishing News International in januari of februari '88. Maar laten we beginnen met een korte geschiedenis van de Ierse zeevisserij.

Aan het einde van de vorige eeuw was de westkust van Ierland een prachtig natuurlandschap, maar door de overigens erg barre en onvruchtbare gronden waren de inwoners meer dan eens geplaagd door hongersnood.

De kusten van Donegal waren zo'n typische prachtige maar desolate oorden. De inwoners moesten hun inkomen in stand houden door het spinnen en verven van wol terwijl ook op bepaalde tijdstippen naar de aardappelvelden van Schotland werd getrokken om er te helpen bij de aardappel oogst. Kinderen vanaf 10 jaar trokken met ganse families de Ierse zee over. Hun loon? Zoveel aardappelen als man, vrouw of kind konden dragen. Het is mede hierdoor dat deze mensen, eens thuis, noodgedwongen ter visserij moesten om niet van honger om te komen.

In de 16de eeuw was Engeland reeds heer en meester over het groene eiland en verhuurde Ierse visserijgronden uit aan Spaanse, Franse, Hollandse en Zweedse vissersvloeden.

Eén bepaalde wet verbood de Ierse vissers om uit te varen als de Engelse vloot viszende was.

In de 18de eeuw was een andere boycot nodig. De Ierse vissers waren stilletjes, maar zeker een bedreiging gaan worden in de export naar Engeland van gezouten vis. Het parlement stemde een wet die elke import van zout naar Ierland verbood. Het is dan ook door die probleemsituatie dat veel Ierse vissers emigreerden (meestal naar Newfoundland). De Ierse visserij stortte volledig in elkaar.

Voor de jeugd geloven in de eerste helft van de 20ste eeuw was het leven ook geen makke. In de kuststreek en de eilanden werd nog veel honger geleden en de families hielden stand door schrale landbouw, seizoensgebonden migratie en -visserij.

In 1922 toen de nieuwe Ierse Republiek gesticht werd begon de jonge regering aan de visserij te denken. Een Ministerie werd opgestart maar de internationale situatie was weer eens spelbreker. Enorme werk-

loosheid in Groot-Brittannië en een beurscrash in de Verenigde Staten beloofde een wereldwijde recessie. Met deze obstakels kon niks anders gedaan worden dan de visserij af te stemmen op louter hulp tegenover de honger en niet zozeer als economisch valabele onderneming. De sociale structuren bleven en de visserij moest wachten tot 1952.

In dat jaar werd de An Bord Jascaigh Mhara in het leven geroepen om zich zeer specifiek voor de visserij in te zetten.

De idee om de visserij economisch uit te baten begon vaste vormen aan te nemen. Men begon in te zien dat de visserij een belangrijk segment in de nationale economie kon worden. Maar tot 1961 waren er enkele koppige problemen: de vangsten varieerden zeer sterk, de markt was onstabiel en de privésector wou niet investeren in de visverwerkende industrie. Het moreel van de Ierse vissers was erg laag en dus ook de vlucht uit de sector. In 1962 werd nog maar eens van koers veranderd. Het Ministerie zou nu 3 specifieke subdivisies bevatten:

één om de markt te ontwikkelen;
één om de visserij en -opleiding te verbeteren en tenslotte één subdivisie die zich zou bezig houden met de samenwerking met de privésector om nieuwe vissersgemeenschappen langsheen de volledige kust in te planten.

Heden ten dage wordt veel geïnvesteerd.

De moderne vloot helpt de vangsten te vergroten. Er wordt ook op minder traditionele vis gejaagd en nieuwe visgronden worden voortdurend door speciale eenheden opgespoord. Om het verbruik van vis te stimuleren om uiteindelijk te doen toenemen worden op TV en radio speciale programma's aangeboden. Deze culinaire (vis) uitzendingen tonen hoe men vis herkent, verwerkt en tenslotte in diverse bereidingen kwijt kan. Er bestaat ook een telefoonnummer waar de consument elke dag een ander visrecept kan verkrijgen. Deze „fish-phone-in” blijft ongeveer door 180.000 mensen gebruikt te worden.

Natuurlijk is deze modernisering hopeloos als ook aan het zeevisserijonderwijs geen nodige hulp wordt geboden. Nieuwe leerprogramma's werden samengesteld en de opleiding tot vissersman werd kritisch geanalyseerd. Het centrum voor het Ierse zeevisserijonderwijs is de „National Fishery Training Centre” te Greencastle. Hier wordt elke kandidaat-visser opgeleid en van een job verzekerd! De programma's beslaan het volledige gamma van scheepsleerjongen tot en met schipper hoogste klas en zijn zeer op de realiteit afgestemd.

Frank De Cerf.

JAPAN

■ Samho, een Koreaans bedrijf en het Japanse Kyokuyo hebben besloten een joint venture te sluiten van de produktie van imitatiekrab. Het eerste bedrijf zal 70% van de produktie voor Europa voor zijn rekening nemen en het Japans bedrijf de rest.

Met
de sympathie
van de



Generale Bank

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

■ Tijdens een parlementaire discussie in de Nederlandse Tweede Kamer, kwam tot uiting dat één en ander misloopt met de „rechtschapenheid“ van de Nederlandse vissers. Een parlementair zei als volgt: „We hebben tot 6 september ongeveer 3.234 processen-verbaal gehad met drie overtredingen per stuk. Dat betekent dus ongeveer 9.700 overtredingen. Over een jaar uitgesmeerd gaat het om méér dan 12.000 overtredingen, dus meer dan 1.000 overtredingen per maand en ongeveer 250 per week. Er zijn 600 kotters. Veertig procent daarvan is dus elke week in overtreding. Dat mag zo niet doorgaan...”.

■ Belgen markten in Scheveningen

In het Nederlandse blad „Visserijnieuws“ verscheen een verslag over de Belgische readers Achiel Desmidt en André Witterwulghé, die met respectievelijk de Z.14 en de Z.84 regelmatig in Scheveningen zullen markten. Voor wat betreft de Z.84 meldde het blad dat deze zich reeds voor Nieuwjaar in de mijn aldaar vertoond had en zich na de jaarwisseling voor een tweede maal presenteerde. De vangst bestond uit zo'n 80 kisten rondvis, 400 kisten schol en ongeveer 1.500 kilo tong.

GROOT-BRITANNIË

■ Tophavens

Haven	Tot. besomm. Pond (x 60 is BF.)
Newlyn	11.926.381
Lowestoft	11.855.098

Grimsby	11.317.900
Brixham	8.788.361
North Shields	7.179.351
Fleetwood	5.588.772
Bridlington	4.197.518
Scarborough	4.068.586
Hull	3.936.558
Plymouth	3.404.025
Whitby	3.345.925
Milford Haven	2.087.580
Falmouth	1.859.204

SPANJE

■ Dat land staat toe dat grotere hoeveelheden landbouwprodukten, uit andere EEG-landen worden ingevoerd. Ook anchovis en heek (de meest geconsumeerde vis in Spanje) mogen in grotere hoeveelheden worden geïmporteerd.

GROOT-BRITANNIË

■ De anglikaanse priester Willis heeft op aanvraag van de bemanning van het vaartuig PICKERING de duivel van het schip verdreven. Dat was nodig gebleken nadat de schipper en de bemanning zich hadden beklagd over de aanwezigheid van een spook, dat ervoor zorgde dat de radar onklaar geraakte, de verwarming uitviel en dies meer.

IERLAND

■ In Noorwegen liep het grootste fabriekschip van Groot-Britannië van stapel, het vaartuig werd in Ierland opgewacht door de eerste minister van dat land en door tal van andere personaliteiten.

Het schip meet 90 meter en kan 2.200 ton vis aan boord bewaren.

MEXICO

■ In Mexico startte de regering een campagne om de garnalenkweek in dat land te stimuleren. Het objektief daarvan is zich in de strijd te werpen om een deel van de wereldmarkt naar zich toe te trekken.

INDIA

■ De Indiase vissers hebben nogal andere

problemen, dan quotamoeilijkheden. Zo kwam er in november 1987 een Indiase visser om, toen zijn boot door het Amerikaanse fregat Carr beschoten werd. De Amerikaanse regering bood de Indiase regering en de familie van de visser haar verontschuldiging aan.

FRANKRIJK

■ Door de firma Saupiquet werd een bestelling geplaatst voor een vaartuig bestemd voor het vangen van tonijn. Het betreft een schip van 1.000 ton en van 70 m. lang. De rederij is daarmee aan haar zesde vaartuig toe.

U.S.A.

■ New York krijgt een nieuwe vissershaven. Deze komt in de plaats van een oude goederenhaven in Brooklyn, die door de aanwezigheid van nieuwe containerhavens in de omtrek, in een museum veranderd dreigde te worden.

Om deze haven, waar 4.000 dokwerkers werkten, nieuw leven in te blazen besloot men er een vissershaven, annex een visverwerkende industrie te bouwen.

Voor de verkoop rekent men er niet alleen op de vangsten van Amerikaanse schepen, maar ook op vis die per vliegtuig of met schepen aangevoerd wordt uit Europa of Japan.

ENGELAND

■ Sterkste bokkentreiler.

In Portsmouth werd Engeland's krachtigste bokkentreiler in gebruik genomen. Het vaartuig werd in Nederland gebouwd en uitgerust met een motor van 2.400 PK.

Het 37,75 m. lange vaartuig werd speciaal ontworpen om te vissen op dieptes die tot hiertoe voor bokkentreilers onbereikbaar waren. De winch is speciaal ontworpen om 100 vaders diep te vieren en de motor is krachtig genoeg om de vangst van de dieptes op te halen.

Ze zal actief zijn in de Noordzee om er op schol te vissen, maar het is ook de bedoeling in het diepe water van Noordwest Ierland op te zoeken.

U.S.S.R.

■ De vermindering van de politieke spanning tussen Oost en West zal er veel toe bijdragen dat er een oplossing komt voor de vervuiling van de wereldzeeën, zo beweerde de bekende oceanoloog Jacques Cousteau onlangs in een interview met een Rissische krant.

We moeten er ons van bewust zijn, zo zegde de bekende Fransman nog, dat wanneer de oceanen vernietigd zouden worden, dat meteen ook het einde van het mensdom zou betekenen.



Jacques-Yves Cousteau.

N.V. VERHEYE JOEL

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

Sedert meer dan 30 jaar werkzaam voor de Visserij.

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

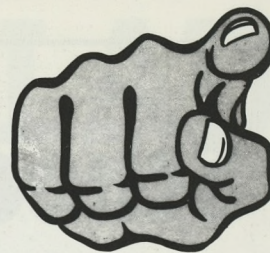
Tel.: Burelen en werkplaatsen: 050/54.45.41
(Bij afwezigheid): (050) 54.69.89
(050) 54.64.68

FOTOCOLUMN



Foto: Johan Laleman

„HET VISSERIJBLAD” IS HET BLAD VAN DE LEZERS ZELF!



De nieuwe redactie is van plan dit blad VOORTDUREND te verbeteren tot wanneer we een magazine maken dat zoveel mogelijk mensen enthousiasmeert.

U kunt daaraan meewerken door ons te laten weten wat u van dit eerste nummer van de nieuwe reeks vindt. Vul daarom onderstaande lijst in en verstuur ze of breng ze naar de redactie. Wij maken er dan werk van!

Onder de rubriek „kwaliteit” kunt u aanduiden wat u goed of slecht vindt, de daarnaast staande rubriek „kwantiteit” dient om aan te duiden welke rubrieken u méér dan wel minder plaats wil zien innemen in het blad.

	KWALITEIT (Omcirkel je mening)			KWANTITEIT (Omcirkel je mening)			
	Goed	Geen mening	Slecht	Te veel	O.K.	Te weinig	Geen mening
Algemene artikels over de visserij (vb. Privatisering)							
Technische artikels visserij							
(vb. quota)							
Geschiedenis visserij							
Kunst en Visserij							
Internationaal nieuws							
Verenigingsleven							
Tekeningen							
Foto's							
Nevenaspecten visserij							
(vb. bedrijven, scholen, fiscaliteit)							
Fictieve verhalen							
(vb. De laatste vuurtorenwachter)							
Regio Oostende							
Regio Zeebrugge							
Regio Nieuwpoort							
Interviews							

Is er een bepaalde rubriek, die nu niet in „Het Visserijblad” voorkomt en die u graag regelmatig zou behandeld zien, omschrijf die dan in het vak hieronder:

REGELMATIG TERUGKOMENDE RUBRIEK (VOORSTEL)

Is er een bepaald artikel dat u graag in een van de komende nummers van „Het Visserijblad” zou behandeld zien, noteer dan de titel of omschrijving in het vak hieronder.

VOORSTEL VOOR EEN ARTIKEL

Kent u mensen die graag (vrijwillig en gratis, zoals wij allemaal) zouden meewerken aan de redactie, opmaak en/of administratie van „Het Visserijblad”, noteer hieronder dan de naam en eventueel het adres en telefoonnummer van de persoon in kwestie. Wij proberen die dan te bereiken.

NAAM:

ADRES:

TEL.: SPECIALITEIT:

Wilt u méér uitleg geven over uw waardering van het blad, laat dan niet na dit te doen, in het vak hieronder:

UW NAAM:

UW ADRES: UW TELEFOONNUMMER:

Uitknippen en opsturen naar: „HET VISSERIJBLAD”, H. BAELSKAAL 2 te 8400 OOSTENDE.

Scheepswerven DEGRAEVE

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST
„DE KAPER” HUN 70^{STE} VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAL 1, 8380 ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 40 84 - Privaat (050) 54 48 37